

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

Decreto n. **151**

OGGETTO: P.2933 APPROVAZIONE VARIANTE IN CORSO D'OPERA E RIDETERMINAZIONE QE

IL PRESIDENTE

VISTA la legge 28 gennaio 1994, n. 84, di riordino della legislazione in materia portuale, il Decreto Legislativo n. 169 del 4 agosto 2016 e il Decreto Legislativo n. 232 del 13 dicembre 2017;

VISTO il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 29 dicembre 2020 n. 601, notificato all'Ente in pari data, di nomina del Dott. Paolo Emilio Signorini nella carica di Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale;

VISTA la deliberazione assunta dal Comitato di Gestione nella seduta del 18 maggio 2021, Prot. n. 19/1/2021, concernente la nomina dell'Avv. Paolo Piacenza a Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale a far data dal 18 maggio 2021;

VISTO il decreto n. 477 del 20 maggio 2021 concernente la delibera del Comitato di Gestione del 18 maggio 2021, Prot. n. 19/1/2021;

VISTA la deliberazione assunta dal Comitato di Gestione nella seduta del 2 dicembre 2021, Prot. n. 78/2, con la quale è stato approvato l'ampliamento della dotazione organica dell'AdSP, approvata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. n. 39493 del 30 dicembre 2021;

VISTO il decreto n. 1522 del 31 dicembre 2021, con il quale è stata approvata la nuova organizzazione, la declaratoria delle strutture dirigenziali e il relativo funzionigramma dell'AdSP;

VISTO il Regolamento di Amministrazione e di Contabilità dell'ex Autorità portuale approvato dal Comitato Portuale nella seduta del 23 aprile 2007, integrato dal Ministero dei Trasporti e dal Ministero dell'Economia e delle Finanze con nota del 26 giugno 2007, integrato dal Comitato Portuale con delibera 117/2 nella seduta del 29 novembre 2011 ed

approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con nota M_TRA/PORTI/3927 del 26 marzo 2012;

VISTO l'art. 22 comma 4 del Decreto Legislativo 4 agosto, n. 169 con cui, fino all'approvazione del regolamento di contabilità di cui all'art. 6, comma 9, della Legge n.84 del 1994, come modificato dal decreto di cui trattasi, l'Autorità di Sistema Portuale applica il regolamento di contabilità della soppressa Autorità portuale dove ha sede la stessa Autorità di Sistema Portuale;

VISTO l'art. 8 della Legge 84/94 ed in particolare il comma 2 che dispone che al Presidente spetta la gestione delle risorse finanziarie in attuazione del piano di cui all'articolo 9, comma 5, lettera b;

VISTO il decreto n. 393 del 24 aprile 2021 con il quale sono state approvate le linee guida per la verifica di regolarità amministrativo-contabile dei provvedimenti aventi impatto economico finanziario di bilancio;

VISTO il Bilancio di Previsione 2022 approvato dal Comitato di Gestione con Delibera n. 75/5/2021 nella seduta del 29.10.2021, ed approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. AdSP n. 12/01/2022.000592.E (prot. M_INF.VPTM.REGISTRO UFFICIALE.U.0000746 dell'11.01.2022);

VISTO il decreto n. 5 del 27/01/2022 con il quale sono stati assegnati i budget finanziari a ciascun Centro di Responsabilità dell'Ente;

VISTO il Decreto Legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito nella Legge 16 novembre 2018, n. 130, recante "Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze";

VISTO il D.P.C.M. del 4 ottobre (annotato dal Segretariato Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri al n. 3008 del 5 ottobre 2018), avente ad oggetto la "Nomina del dott. Marco Bucci a Commissario Straordinario per la ricostruzione ai sensi dell'art. 1, comma 1, del Decreto Legge 28 settembre 2018";

VISTO l'art. 1, comma 5, del Decreto Legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con Legge 16 novembre 2018, n. 130, il quale prevede che "Per la demolizione, la rimozione, lo smaltimento e il conferimento in discarica dei materiali di risulta, nonché per la progettazione, l'affidamento e la ricostruzione dell'infrastruttura e il ripristino del connesso sistema viario, il Commissario Straordinario opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al Decreto Legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea.

VISTO altresì, l'articolo 9-bis della richiamata Legge 16 novembre 2018, n. 130 ove è previsto che "Il Commissario straordinario adotta, entro il 15 gennaio 2019, con propri provvedimenti, su proposta dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale,

un programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova, da realizzare a cura della stessa Autorità di Sistema Portuale entro trentasei mesi dalla data di adozione del provvedimento commissariale, con l'applicazione delle deroghe di cui all'articolo 1, nei limiti delle risorse finalizzate allo scopo, ivi comprese le risorse previste nel bilancio della citata Autorità di sistema portuale e da altri soggetti";

VISTO il Decreto n. 3 del 15 novembre 2018 a mezzo del quale il Commissario Straordinario ha disposto che le attività per la demolizione, la rimozione, lo smaltimento e il conferimento in discarica dei materiali di risulta, nonché per la progettazione, l'affidamento e la ricostruzione dell'infrastruttura e il ripristino del connesso sistema viario - compresa la direzione dei lavori, le procedure per la sicurezza dei lavori ed il collaudo ed ogni attività propedeutica e connessa relativa anche a servizi e forniture - vengano affidate, ai sensi dell'art. 32, comma 2 lettera c) della direttiva 2014/24/UE, mediante una o più procedure negoziate senza previa pubblicazione di bandi o avvisi e che la stipulazione dei contratti avvenga nel rispetto delle norme previste dalla legge di conversione del Decreto Legge n. 109 del 2018;

VISTO il Decreto n. 2 del 15 gennaio 2019, a mezzo del quale il Commissario Straordinario ha approvato il "Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova" (di seguito "Programma Straordinario") proposto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale;

VISTO il decreto n. 15 del 11/04/2019 a mezzo del quale il Commissario Straordinario ha individuato nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale il soggetto attuatore degli interventi di cui all'art. 6 comma 1 del D.L. 109 del 2018;

VISTO il Decreto n. 19 del 3 maggio 2019 con il quale il Commissario ha confermato, ai sensi dell'art. 9 bis della legge 130/2018, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale quale soggetto attuatore degli interventi previsti nel "Programma Straordinario" approvato con Decreto n. 2 del 15/01/2019 prendendo atto che la stessa procederà all'attuazione degli interventi previsti applicando, nella propria autonomia amministrativa e negoziale, le deroghe previste dall'art. 1 della L. 130/2018 con le modalità definite nel "Piano Procedurale" allegato al decreto;

VISTO, altresì, l'articolo 9-bis della Legge n. 130/2018, rubricato "Semplificazione delle procedure di intervento dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale", così come modificato dal comma 72 articolo 1 della Legge n. 160/2019 (Legge di Bilancio 2020) in virtù del quale il Programma Straordinario viene esteso anche a favore dei lavori di messa in sicurezza e di adeguamento idraulico del rio Molinassi e del rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro nonché di

razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente prevedendo che il Commissario Straordinario aggiorni il Programma entro il 28 febbraio 2020;

RICHIAMATO il decreto di AdSP n. 723 del 16/05/2019 mediante cui è stata istituita la struttura operativa dedicata a seguire gli interventi descritti nel "Programma Straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova";

VISTO il Decreto n. 1 del 28 febbraio 2020 con il quale il Commissario ha, tra l'altro:

1. adottato l'aggiornamento al "Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova nonché per la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro";
2. condiviso ed adottato il Piano di attuazione del suddetto aggiornamento predisposto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale;
3. preso atto e condiviso la proposta di modello organizzativo proposta dal Responsabile dell'attuazione del programma e condivisa dall'ADSP;

CONSIDERATO CHE con Decreto dell'AdSP n. 834 del 5 agosto 2020 è stato istituito il nucleo di supporto al Programma Straordinario collocato in staff al Presidente dell'AdSP conferendo ai due dirigenti in carico alla struttura la delega all'assunzione e finalizzazione di tutti gli atti occorrenti all'espletamento delle procedure relative all'affidamento di lavori, servizi e forniture necessari per l'esecuzione del Programma;

RILEVATO CHE con decreto dell'AdSP n. 1085 del 15/10/2020 è stata altresì costituita l'Unità Speciale Gare e Contratti Programma Straordinario operante in diretto coordinamento con il già istituito Staff Programma Straordinario disponendo una ripartizione di attività e deleghe fra i dirigenti dello Staff come ivi meglio indicato;

VISTA la deliberazione assunta dal Comitato di Gestione nella seduta del 29 giugno 2021, Prot. n. 30/2/2021, concernente l'aggiornamento del Programma Straordinario ex art. 9 bis della legge 130/2018 e s.m.i.;

VISTO il Decreto n. 5 del 15 luglio 2021 con il quale il Commissario ha, tra l'altro:

1. approvato e adottato l'aggiornamento al "Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova nonché per la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro" costituente l'Allegato 2 della Delibera del Comitato di Gestione di AdSP;
2. approvato e adottato l'aggiornamento del Piano procedurale predisposto dall'ADSP costituente l'Allegato 3 della citata Delibera;

3. nominato quale responsabile dell'attuazione del Programma Straordinario il Dott. Pasquale Umberto Benezzi, a seguito della cessazione anticipata rispetto al termine contrattuale, dell'incarico conferito all'Ing. Marco Rettighieri con decreto n.6/2019 del Commissario per la ricostruzione;

VISTO il decreto n. 1421 del 23/12/2021 mediante cui al dott. geol. Giuseppe Canepa viene conferita, ad integrazione di quanto già previsto nei decreti n. 834 del 5 agosto 2020 e n. 1085 del 15 ottobre 2020 ed in aggiunta ai Dirigenti ivi indicati, specifica delega all'assunzione e finalizzazione di tutti gli atti occorrenti all'espletamento delle procedure relative all'affidamento di lavori, servizi e forniture necessari per l'esecuzione del Programma;

VISTO l'art. 16, comma 1, DL 121/2021, convertito in Legge n. 156/2021, che ha modificato l'art.1, comma 1 del DL 109/2018 prevedendo che "la durata dell'incarico del Commissario straordinario è di dodici mesi e può essere prorogata o rinnovata non oltre la data del 31 dicembre 2024";

DATO ATTO CHE all'interno dell'aggiornamento al Programma Straordinario è stato inserito il progetto n. 2933 "Nuovo accosto Calata Olii Minerali";

RICHIAMATO il Decreto n. 1077 del 14/10/2020 con cui, tra l'altro:

1. è stata indetta una procedura negoziata ex art. 63 comma 2, lett. C) del D.Lgs. 50/2016, secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, per l'affidamento dell'appalto integrato comprendente il servizio di progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione dei lavori di cui al citato P.2933, per un importo a base d'asta pari a € 14.281.330,48.- di cui euro € 13.407.539,90.- per lavori a corpo (oltre a euro 402.226,20. quali oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso) ed euro 471.564,38 quale importo per il servizio di redazione dei Progetti Definitivo ed Esecutivo;
2. è stato approvato il relativo Q.E., per un importo complessivo di euro 15.153.923,20 di cui euro 14.281.330,48 per lavori, progettazione definitiva e progettazione esecutiva, ed euro 872.592,72 quali somme a disposizione;
3. è stata individuata la copertura finanziaria al quadro economico dell'intervento P.2933 tramite prenotazione di impegno di spesa pari a euro 15.120.617,20.- a valere sul Capitolo U.5110;

VISTO il decreto dell'A.d.S.P. n. 1350 del 11/12/2020 con il quale è stata dichiarata l'aggiudicazione in capo all'operatore economico RTI Fincosit S.r.l. (C.F./P.IVA mandataria 02528940998), per aver presentato un ribasso percentuale del 30,51% sull'importo a base d'asta di € 14.281.330,48.- (oneri della sicurezza inclusi) pari ad un importo di aggiudicazione di € 10.046.815,76.-, oneri della sicurezza inclusi;

VISTO il contratto stipulato in data 10/05/2021, n. 8101 di Repertorio e n. 6016 di Raccolta, presso il Dott. Raffaella Grasso, Notaio in Genova ed iscritto nel Ruolo dei Distretti Notarili riuniti di Genova e Chiavari, tra questa Autorità di Sistema Portuale ed il soggetto

contraente RTI Fincosit S.r.l. (C.F./P.IVA mandataria 02528940998), assunto a protocollo al n. 18440 del 17/06/2021, per l'importo contrattuale complessivo di euro di € 10.046.815,76.-, di cui € 327.690,09.- per la progettazione definitiva ed esecutiva ed € 9.719.125,67 per i lavori, comprensivi ogni onere e costo (di cui € 402.226,20.- quali oneri della sicurezza speciali non soggetti a ribasso);

PRESO ATTO che l'importo contrattuale risulta essere inferiore di euro 4.234.514,72.- rispetto all'importo posto a base di gara;

RICHIAMATO il decreto n. 969 del 23/09/2021 con cui, in seguito a CdS decisoria, in forma semplificata e in modalità asincrona, è stato approvato il progetto definitivo n. 2933;

VISTO il verbale del 11 ottobre 2021, di verifica del progetto definitivo, prot. n. 31093 del 14/10/2021;

VISTO il verbale del 12 ottobre 2021 di validazione del progetto definitivo, prot. n. 31020 del 14/10/2021;

RILEVATO che l'intervento ha ad oggetto la realizzazione di una nuova configurazione di Calata Olii Minerali atta a ricevere sulla Banchina Est le nuove petroliere previste in arrivo per ENI ed ESSO, consentendo l'accosto sulla Banchina di Levante per le navi di SAAR, l'ingresso delle bettoline e garantendo l'operatività di AOC che opera nella limitrofa Banchina Nord;

RILEVATO CHE con relazione assunta a protocollo dell'Ente n. 2600 del 27.01.2021 il RUP dell'opera, Ing. Caterina Vincenzi ha formalizzato la propria proposta di autorizzazione alla modifica contrattuale ai sensi dell'art. 106,co. 1 lett. b) D.lgs. n. 50/2016 avente ad oggetto l'affidamento in favore dell'appaltatore delle opere supplementari necessarie alla risoluzione dell'interferenza con la condotta sottomarina di scarico a mare del Depuratore di Genova Darsena;

PRESO ATTO CHE nella richiamata proposta il RUP rappresenta, in estrema sintesi che:

- su disposizione dell'Autorità Marittima, non risulta più possibile attraccare le navi sul lato esterno della Banchina Est, sicchè si è reso necessario individuare nuove soluzioni che consentano agli operatori ENI ed ESSO di ricevere i navigli sul mercato;
- In sede di PFTE di concerto con l'Autorità Marittima e Corpo Piloti è stata scelta come soluzione di progetto quella che prevede la modifica del layout della Darsena attraverso lo spostamento della banchina Est, salpando i cassoni che la compongono e allineando la testata circa 40 m più a levante dell'attuale, così da determinare una larghezza del varco d'accesso in darsena di 69 m;
- la soluzione proposta garantisce la presenza di una struttura fissa a protezione delle attività interne alla darsena da tutte le navi in transito, onde evitare un possibile incidente in rotta con la Banchina Est (navi in manovra nell'Avamporto, navi dirette al Porto Passeggeri ed al Bacino di Sampierdarena);

- oltre allo spostamento dei cassoni, l'intervento prevede il completamento della sovrastruttura di banchina non ancora realizzata, sia per la Banchina Est che Sud, gli arredi di banchina e tutte le predisposizioni per gli impianti che saranno realizzati a cura dei concessionari ENI ed ESSO;
- contestualmente al suddetto intervento è stato richiesto dal Corpo Piloti di effettuare un taglio del dente a sud di Calata Olii Minerali per circa 20 m, al fine di agevolare le manovre delle navi in detta area, e che tale intervento sarà realizzato salpando il cassone di estremità di testata Canzio angolo con la banchina Bettolo e riprofilando la nuova banchina in raccordo con le opere esistenti, sicchè il nuovo layout garantirà l'accesso in darsena a navi di 130 metri;
- il censimento delle interferenze con servizi e sottoservizi effettuato durante lo sviluppo della progettazione definitiva, ha evidenziato la presenza di una condotta sottomarina di scarico a mare del depuratore di Genova Darsena, interferente con le opere di fondazione della nuova banchina est nella configurazione di progetto;
- la presenza della suddetta condotta non era segnalata su nessuna delle cartografie di ADSP e di Regione Liguria utilizzate per la predisposizione del PFTE;
- per la risoluzione dell'interferenza in esame, si rende necessario procedere alla modifica del tracciato della condotta nel tratto interferente con le fondazioni dei cassoni di testata, e che ciò determina la realizzazione di un nuovo tracciato tramite installazione di una nuova e diversa condotta con caratteristiche del tutto analoghe a quella esistente;
- la risoluzione della suddetta interferenza è propedeutica all'avvio delle attività di cantiere per la realizzazione dell'opera;
- i rappresentanti di IRETI, ente gestore del servizio interferito, hanno rappresentato l'impossibilità di procedere ai lavori di risoluzione dell'interferenza nei tempi necessari al completamento dell'opera come da verbale della riunione del 01.12.2021 (prot. 40340.I del 22.12.2021);
- la risoluzione dell'interferenza richiede lo svolgimento di lavorazioni inquadabili all'interno della categoria OG 7 (Opere Marittime e lavori di dragaggio) e che l'Appaltatore è in possesso di qualificazione per la suddetta categoria con classifica VIII (lavori oltre euro 15.494.000);
- lo specchio acqueo di calata Olii Minerali è compreso all'interno del cerchio di evoluzione del porto di Genova, e che tale area è sottoposta a stretto controllo dall'Autorità Marittima in virtù della frequenza delle navi in transito ed in manovra;
- le lavorazioni e le attività come sopra descritte richiedono lo svolgimento di prestazioni supplementari, non originariamente previste dal contratto, e dovute a circostanze sopravvenute e non preventivabili da parte di ADSP;

PRESO ATTO CHE l'individuazione di un nuovo soggetto cui affidare la realizzazione delle attività sopra descritte, risulterebbe impraticabile in considerazione delle

lavorazioni richieste e della posizione dello specchio acqueo di cantiere all'interno del cerchio di evoluzione del porto di Genova, atteso che la presenza di diversi operatori determinerebbe difficoltà nel coordinamento tra le lavorazioni ed il transito navale;

RILEVATO CHE la risoluzione dell'interferenza è propedeutico allo spostamento dei cassoni di banchina est;

CONSIDERATO CHE l'approvvigionamento delle condotte necessarie per la risoluzione dell'interferenza richiede un tempo minimo per la consegna di 3 mesi dall'emissione dell'ordine, e che l'appaltatore ha manifestato la propria disponibilità ad emettere l'ordine nelle more dello svolgimento della progettazione esecutiva;

PRESO ATTO CHE la risoluzione dell'interferenza da parte di un operatore diverso dall'appaltatore, imporrebbe la sospensione delle altre attività di cantiere per tutto il tempo necessario allo svolgimento della procedura di gara per la sua individuazione e all'approvvigionamento delle condotte, con notevoli disguidi per la Stazione Appaltante sotto il profilo del rispetto del cronoprogramma dei lavori;

RILEVATO CHE ai sensi dell'art. 8 comma 5 del D.M. 49/2018 i lavori supplementari sono stati stimati utilizzando i prezzi di contratto, mentre per le nuove realizzazioni sono stati formati alcuni nuovi prezzi riferendosi a costi elementari ed al costo della manodopera previsto nel prezzario di riferimento di Regione Liguria (anno 2020) con applicazione del ribasso di gara pari al 30,51%;

RILEVATO CHE I costi per la risoluzione dell'interferenza ammontano complessivamente ad € 3.077.455,21, di cui € 2.848.554,41 per lavori, € 106.626,49 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso ed € 122.274,31 per oneri di progettazione - non imponibile Iva e oltre oneri previdenziali per € 4.890,97 -, pari al 30,63 % del valore del contratto;

CONSIDERATO l'impegno di IRETI espresso nella riunione del 01.12.2021 (prot. n. 40340 del 22.12.2021), da formalizzarsi con separato atto convenzionale, ad effettuare l'incarico di alta sorveglianza nella fase di cantiere, nonché a partecipare a tutte le fasi di collaudo dell'opera per la presa in carico successiva alla realizzazione dell'intervento;

CONSIDERATO INOLTRE quanto evidenziato dal RUP rispetto al parere reso in Conferenza dei servizi da Regione Liguria - Settore eco-costiero (prot. n. 26257 del 06.09.2021) in forza del quale, in considerazione del volume dei sedimenti marini movimentati nel corso della lavorazioni, è stato necessario approntare un piano di gestione ambientale dei sedimi marini che ha previsto l'estensione delle superfici oggetto di rilievo batimetrico ante e post operam, la messa in opera di un servizio di monitoraggio ambientale della torbidità e dei solidi sospesi nello specchio acqueo e nelle zone limitrofe al cerchio di evoluzione per tutta la durata dei lavori e l'utilizzo di una vasca di stoccaggio temporaneo dei sedimenti durante la fase transitoria di svuotamento e riempimento.

CONSIDERATO CHE le suddette attività non erano comprese tra le attività originariamente oggetto dell'appalto, sicchè al fine di dare attuazione alle prescrizioni

espresse da Regione Liguria in sede di conferenza dei servizi si rende necessario procedere ad una modifica contrattuale in tal senso;

INDIVIDUATA nell'Unità Speciale Gare e Contratti Programma Straordinario la struttura competente alla redazione del presente provvedimento;

VISTO l'art. 106, co. 1 lett. c) D.lgs. n. 50/2016 s.m.i.;

CONSIDERATO CHE la modifica in esame si rende necessaria al fine di dare attuazione alle prescrizioni rese da Regione Liguria in sede di conferenza dei servizi, e che la stessa non altera la natura generale del contratto;

RILEVATO CHE la modifica in esame comporta lavorazioni aggiuntive per € 530.097,30, di cui € 494.035,33 per lavori, € 15.000 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso ed € 21.061,97 per oneri della progettazione - non imponibile Iva e oltre oneri previdenziali per € 842,48 - pari al 5,28 % dell'appalto;

RITENUTO necessario procedere all'approvazione della proposta di modifica contrattuale ai sensi dell'art. 106, co. 1 lett. c) D.lgs. n. 50/2016 autorizzata dal RUP con la richiamata relazione prot. 2600 del 27.01.2021 allegata al presente decreto quale parte integrante e sostanziale;

RILEVATO CHE la definizione di tutti gli interventi necessari per completare l'opera nel rispetto delle nuove situazioni verificatesi, con conseguenti realizzazione di nuovi lavori e forniture per ulteriori complessivi € 3.607.552,51 comprensivi di € 121.626,49 per oneri della sicurezza speciali e di € 143.336,28 per oneri di progettazione - non imponibile Iva e oltre oneri previdenziali per € 5.733,45 - che corrispondono ad un incremento dell'importo contrattuale dei lavori del 35,91%;

VISTO lo schema di atto di sottomissione sottoscritto dall'appaltatore in data 27/12/2021;

RITENUTO necessario, in ragione della sopracitata variante nonché dei costi che si dovranno sostenere per collegio tecnico consultivo ex articolo 6 del D.L. n. 76/2020, come modificato dal comma 1 dell'articolo 51 del D.L. n. 77/2021, ridestinare il 100% del ribasso ottenuto sulla gara per l'affidamento dell'appalto integrato (€ 4.234.514,72) in favore dell'appalto per € 3.607.552,51 ed in favore delle somme a disposizione per € 626.962,21;

CONSIDERATO che occorre rideterminare il QE del progetto P.2933 in ragione di quanto sopra indicato;

SENTITO il Segretario Generale;

SU PROPOSTA del RUP e del Dirigente dello Staff Programma Straordinario che attesta la regolarità tecnica amministrativa del presente provvedimento;

DECRETA

1. di approvare per le ragioni in premessa, la variazione dell'aumento contrattuale di euro 3.607.552,51 - non imponibile iva e oltre oneri previdenziali per euro 5.733.45 ed il relativo atto di sottomissione in premessa;
2. di dare atto che l'importo suppletivo contrattuale complessivo trova copertura nel Q.E. del progetto P.2933;
3. di approvare la rideterminazione del quadro economico di cui al progetto 2933 per un importo complessivo di euro 15.153.923,20 di cui euro 13.654.368,27 - per i lavori ed euro 1.499.554,93 - quali somme a disposizione, come dettagliato nel quadro economico allegato;
4. di delegare il RUP allo svolgimento delle pubblicazioni di cui all'art. 106, co. 5 D.lgs. n. 50/2016;
5. di delegare il RUP allo svolgimento delle comunicazioni ad ANAC ai sensi dell'art. 106, co. 8 D.lgs. n. 50/2016;
6. di approvare il progetto definitivo n. 2933, verificato e validato secondo quanto indicato in premessa.

Genova, li **09/03/2022**

IL PRESIDENTE

¹Firmato digitalmente

Dott. Paolo Emilio Signorini

1 Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28/12/2000 n. 445, del D.Lgs. 07/03/2005 n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa.

LAVORI: P.2933 - Appalto integrato avente ad oggetto l'elaborazione della progettazione

definitiva ed esecutiva e la realizzazione del completamento di Calata Olii Minerali.

CIG: 84868756CD CUP: C31H20000040005

IMPRESA AFFIDATARIA: R.T.I. Fincosit S.r.l. - Giustiniana S.r.l. - Nautilus S.r.l.; R.T.P. formato da: Modimar- Ethos Engineering S.r.l.- Geologi Associati Fantucci e Stocchi.

CONTRATTO: stipulato in data 10 maggio 2021 registrato a Genova al Repertorio N. 8101 raccolta N.6016 per un importo Euro 10.046.815,76 di cui Euro 327.690,09 per la progettazione definitiva ed esecutiva ed Euro 9.719.125,67 per i lavori, comprensivi ogni onere e costo (di cui Euro 402.226,20 quali oneri della sicurezza speciali non soggetti a ribasso d'asta, Euro 1.446.688,43 quali costi della manodopera ed Euro 48.222,95 quali oneri per la sicurezza aziendale

RELAZIONE PER MODIFICA CONTRATTUALE



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Occidentale



UNI EN ISO 9001:2015

Palazzo San Giorgio - Via della Mercanzia 2 - 16124 Genova - CF/P.IVA 02443880998 - Tel. +39.010.2411
www.portsofgenoa.com - segreteria.generale@portsofgenoa.com - segreteria.generale@pec.portsofgenoa.com

1. PREMESSA

L'intervento è stato inserito dall'Autorità di Sistema Portuale nell' "Aggiornamento al programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova non-ché per la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro" allegato al Decreto n. 1 del 28 febbraio 2020 del Commissario Straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera dell'Autostrada A10, con il quale sono state individuate le opere di importanza primaria per lo sviluppo della portualità Genovese.

In data 5 ottobre 2020 è stato sottoscritto il verbale di verifica, prot. n. 26000 del 7 ottobre 2020 e in pari data è stato sottoscritto il verbale di validazione, prot. n. 26001 del 7 ottobre 2020.

Con decreto n. 1077 del 14 ottobre 2020, è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica ed autorizzata la relativa prenotazione di impegno di spesa.

Sulla base di detto progetto, del relativo Capitolato Speciale d'Appalto nonché degli elaborati di progetto, la presente Autorità esperiva procedura negoziata telematica in data 16/11/2020 nei modi e con le formalità previste in lex specialis nonché nella relativa determina a contrarre.

A seguito di detta procedura veniva individuato l'Operatore Economico R.T.I. Fincosit S.r.l. (C.F./P.IVA man-dataria 02528940998) per aver presentato l'offerta che meglio risponde al criterio indicato nella lettera invito, come deriva dal verbale di gara del 3 dicembre 2020, protocollato al n. 32379 in pari data.

Il R.T.I. Fincosit S.r.l. ha indicato come progettista il R.T.P. formato da: Modimar S.r.l. quale mandataria, Ethos Engineering S.r.l. e Studio Geologi Associati Fantucci e Stocchi quali mandanti.

A seguito alla nota di congruità dell'offerta a firma dell'allora RUP, con decreto n.1350 del giorno 11 dicembre 2020 è stata disposta l'aggiudicazione dell'appalto a R.T.I. Fincosit S.r.l. - Giustiniana S.r.l. - Nautilus S.r.l., aggiudicazione divenuta efficace in data 5 febbraio 2021, come dal verbale di attestazione dei requisiti prot. n. 3672 in pari data.

Con Ordine di Servizio n. 1, a firma dell'allora RUP Ing. Marco Vaccari, del 21-01-2021 prot 2152 in pari data è stato dato avvio d'urgenza al servizio di progettazione definitiva.

In data 20/05/2021 con nota prot 0015606.E il R.T.I. Fincosit S.r.l. - Giustiniana S.r.l. - Nautilus S.r.l. ha presentato istanza per la proroga del termine ultimo per il completamento della

- DIREZIONE TECNICA E AMBIENTE -

progettazione definitiva di ulteriori 2 mesi, individuando così la nuova data di ultimazione nel prossimo 21/07/2021.

Con la nota Prot. 21/05/2021. 0015680.U il R.U.P. Ing. Caterina Vincenzi ha concesso la proroga per la consegna della progettazione definitiva, alla luce della criticità rilevate non imputabili all'operatore economico.

In data 21/07/2021 Il RTP S.r.l. quale mandataria, Ethos Engineering S.r.l. e Studio Geologi Associati Fantucci e Stocchi ha provveduto alla consegna del progetto definitivo.

Con il Decreto n. 969 del 23/09/2021 di chiusura della Conferenza dei Servizi decisoria ex art.14 comma 2 Legge 241/1990 in forma semplificata modalità asincrona è stato approvato il progetto definitivo dell'intervento.

Il sottoscritto SCHIAFFINO Marco nato a Genova il 03/06/1981, cod. fiscale SCHMRC81H03D969S, domiciliato per la carica in Genova, Via della Mercanzia 2 in qualità dipendente di questa Autorità, regolarmente iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia della Spezia al n. A1222 ha ricevuto l'incarico di DL delle opere con Decreto del Direttore della Direzione Tecnica e Ambiente n. 474 del 18/0/2021.

2. CAUSE DELLA MODIFICA CONTRATTUALE

Oggetto del presente intervento è la realizzazione di una nuova configurazione di Calata Olii Minerali atta a ricevere sulla Banchina Est le nuove petroliere previste in arrivo per ENI ed ESSO, consentendo l'accosto sulla Banchina di Levante per le navi di SAAR, l'ingresso delle bettoline e garantendo l'operatività di AOC che opera nella limitrofa Banchina Nord.

A seguito delle ultime disposizioni dell'Autorità Marittima, per cui non risulta più possibile attraccare le navi sul lato esterno della Banchina Est, si è reso necessario individuare nuove soluzioni che consentano agli operatori ENI ed ESSO di ricevere i navigli sul mercato. In sede di PFTE di concerto con l'Autorità Marittima e Corpo Piloti è stata scelta come soluzione di progetto quella che prevede la modifica del layout della Darsena attraverso lo spostamento della banchina Est, salpando i cassoni che la compongono e allineando la testata circa 40 m più a levante dell'attuale, determinando una larghezza del varco d'accesso in darsena di 69 m. La soluzione proposta garantisce la presenza di una struttura fissa come un pontile a protezione delle attività interne alla darsena da tutte le navi in transito che possono avere un'avaria e causare un possibile incidente in rotta con la Banchina Est (navi in manovra nell'Avamposto, navi dirette al Porto Passeggeri ed al Bacino di Sampierdarena). Come riportato nel PFTE, il nuovo layout garantirà l'accesso in darsena a navi di 130 metri.



- DIREZIONE TECNICA E AMBIENTE -

Oltre allo spostamento dei cassoni, l'intervento prevede il completamento della sovrastruttura di banchina non ancora realizzata, sia per la Banchina Est che Sud, gli arredi di banchina e tutte le predisposizioni per gli impianti che saranno realizzati a cura dei concessionari ENI ed ESSO. Contestualmente al suddetto intervento è stato richiesto dal Corpo Piloti di effettuare un taglio del dente a sud di Calata Olii Minerali per circa 20 m, al fine di agevolare le manovre delle navi in detta area. Tale intervento sarà realizzato salpando il cassone di estremità di testata Canzio angolo con la banchina Bettolo e riprofilando la nuova banchina in raccordo con le opere esistenti.

Il Progetto Definitivo di "Realizzazione del completamento di Calata Olii Minerali -P.2933" analogamente al PFTE prevede le seguenti macro-attività:

- Resezione del dente di banchina di testata Canzio;
- Spostamento della banchina Est;
- Completamento del coronamento della banchina Sud;
- Arredi di banchina e finiture

Nel corso degli approfondimenti progettuali connessi al livello di progettazione definitiva a cura dell'RTP, in particolare per quanto riguarda la risoluzione delle interferenze dell'opera con i servizi e sottoservizi, è stata rilevata la presenza della condotta sottomarina di scarico a mare del depuratore di Genova - Darsena realizzata nel 2014-2015 interferente con il layout di progetto della banchina est.

La linea di scarico è costituita da una condotta subacquea in acciaio DN 1200 mm di lunghezza complessiva pari a circa 2.750 m così suddivisa: 2.250 m all'interno del porto di Genova tra calata Darsena e la diga Foranea, 50m di attraversamento della diga foranea e 450 m a mare oltre la diga foranea, di cui gli ultimi 150 m costituiti dal diffusore terminale. Nel tratto interno al porto che corre parallelamente a circa 30 m dall'attuale struttura di calata Oli Minerali la condotta sottomarina risulta interferente con le opere di fondazione della nuova banchina Est nella configurazione individuata per il perseguimento degli obiettivi del presente progetto.

In sede di redazione del PFTE era stato approntato un preliminare censimento delle interferenze basandosi sulla consultazione delle cartografie dei sottoservizi di Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e delle cartografie regionali digitali consultabili on line sul Geoportale (<https://geoportal.regione.liguria.it/>) che non riportavano la presenza della condotta di recente realizzazione.

Nell'ambito della progettazione della risoluzione delle interferenze, propria del livello definitivo di progettazione, è prevista la realizzazione di un "By-pass del tratto interferente con le



- DIREZIONE TECNICA E AMBIENTE -

fondazioni dei cassoni di testata della configurazione di progetto mediante una tubazione di caratteristiche del tutto analoghe a quelle della condotta di scarico esistente.

Il tracciato di by-pass intercetta la condotta esistente in corrispondenza di una flangia, si sviluppa parallelamente a circa 25 m dal nuovo profilo esterno di banchina est per circa 146 m per poi ricongiungersi alla condotta esistente dopo una curva di 125° con un tratto rettilineo di circa 69 m.

Nell' prima fase di studio del by pass della condotta, sono state condotte alcune riunioni tecniche con i referenti dell'Ente gestore IRETI in cui era stato condiviso che l'esecuzione della posa del nuovo tratto di condotta e la rimozione del tratto interferente fossero a carico del gestore, mentre il solo dragaggio di circa 24.000 m³ a carico di ADSP.

A seguito di ulteriori approfondimenti interni da parte di IRETI, connessi al cronoprogramma dell'opera che fa parte del programma straordinario che impone un immediato avvio delle attività, i referenti di RETI nella riunione del 01/12/2021 rif. Prot. n. 40340 del 22/12/2021 rappresentano l'impossibilità di effettuare un affidamento diretto per le sopraccitate lavorazioni, e dovendo affidare i lavori con una gara d'appalto precisano che i tempi di realizzazione non sarebbero compatibili con l'estrema urgenza della perizia.

Nell'ambito dell'incontro tecnico citato è stato individuato il seguente iter risolutivo della problematica che diversamente ostacolerebbe il corretto andamento dei lavori: IRETI approva formalmente il progetto esecutivo e assume il ruolo di Alta sorveglianza durante le fasi di esecuzione /accettazione dei materiali e collaudo per la successiva presa in carico del nuovo tratto di tubazione, mentre AdSP si fa carico anche dell'esecuzione dei lavori, poiché l'Appaltatore della P.2933 ha le competenze per realizzare le lavorazioni di risoluzione dell'interferenza.

Quanto sopra rappresentato e concordato sarà oggetto di una apposita Convenzione stipulata tra AdSP e IRETI S.p.a. in corso di formalizzazione.

La realizzazione del by pass della condotta sottomarina, propedeutico allo spostamento della banchina Est, rappresenta quindi un lavoro supplementare rispetto a quello oggetto del contratto resosi necessario per il completamento dell'intervento in progetto.

Un'ulteriore considerazione riguarda la sicurezza della navigazione nello specchio acqueo interessato dai lavori in quanto avere un unico soggetto attuatore semplificherà il coordinamento con l'Autorità Marittima e relativa ordinanza, e risulterà cautelativo avere un'unica Impresa che coordina i mezzi e le lavorazioni all'interno dello specchio acqueo di cantiere, che è particolarmente attenzionato trattandosi del cerchio di evoluzione con frequenti navi in transito e manovra.



Nell'ambito degli approfondimenti della progettazione definitiva è emersa la necessità di gestire un volume di sedimenti marini pari a circa 24.000 m³ provenienti dal dragaggio del materiale accumulato sulla fondazione degli attuali cassoni, dallo scavo per liberare la condotta esistente e dalla preparazione del piano di posa del bypass oltre ai materiali contenuti nei cassoni oggetto di spostamento.

I maggiori volumi hanno determinato la necessità di approntare un piano di gestione ambientale dei sedimenti condiviso con il Settore Ecosistema Costiero di Regione Liguria e coordinato con le fasi lavorative previste al fine di non entrare in contrasto con l'estrema urgenza della perizia.

Il piano ha previsto l'estensione delle superfici oggetto di rilievo batimetrico ante e post operam, la messa in opera di un servizio di monitoraggio ambientale della torbidità e dei solidi sospesi nello specchio acqueo e nelle zone limitrofe al cerchio di evoluzione per tutta la durata dei lavori in grado di segnalare eventuali superamenti ed attuare le misure di mitigazione che prevedono anche la conterminazione mediante l'utilizzo di panne galleggianti dotate di gonne in modo da impedire che l'eventuale torbidità provocata dallo svolgimento delle suddette operazioni si possa diffondere nell'ambiente marino circostante e l'utilizzo di una vasca di stoccaggio temporaneo dei sedimenti durante la fase transitoria di svuotamento e riempimento.

Il documento relativo alla gestione ambientale dei sedimenti durante le fasi esecutive risponde a quanto espressamente richiesto dalla Regione Liguria nell'ambito della Conferenza dei Servizi con nota del 27 agosto 2021 (Ns Prot. N.26257 del 06/09/2021) che richiama il parere del Settore Ecosistema Costiero del 05/08/2021 (loro Prot.N.11478) ed è il risultato degli incontri tecnici effettuati nell'ambito della progettazione definitiva con i funzionari regionali.

Tali attività supplementari si sono rese necessarie per il completamento dell'intervento come progettato e non possono essere demandate a soggetti terzi sia la gestione della vasca che sarà operata dall'Appaltatore per le fasi di svuotamento e riempimento dei cassoni sia per la fase di monitoraggio ambientale che sarà gestita in stretta connessione con le lavorazioni in essere e la cui interferenza con i mezzi marittimi operativi rappresenta una forte criticità dal punto di vista della sicurezza della navigazione, in quanto si opera all'interno dello specchio acqueo del cerchio di evoluzione con i transiti della navi in manovra e dirette al Porto Passeggeri e al bacino di Sampierdarena.



Ai sensi dell'art. 8 comma 5 del D.M. 49/2018 i lavori supplementari sono stati stimati utilizzando i prezzi di contratto, il prezzario ufficiale della Regione Liguria dell'anno 2020 (che corrisponde al prezzario di riferimento al momento dell'offerta da parte dell'appaltatore aggiudicatario) e per le lavorazioni non comprese sono state redatte specifiche analisi nuovi prezzi riferite anche a specifiche indagini di mercato.

Per le ragioni sopra esposte in fase di progettazione definitiva si è arrivati alla definizione di tutti gli interventi necessari per completare l'opera nel rispetto delle nuove situazioni verificatesi.

Pertanto, dovranno essere realizzati servizi, lavori e forniture per ulteriori complessivi € 3.607.552,51, comprensivi di € 121.626,49 per oneri della sicurezza speciali e di € 143.336,28 per oneri di progettazione, che corrispondono ad un incremento dell'importo contrattuale dei lavori del 35,91%.

Il Direttore dei Lavori
Ing. Marco Schiaffino
 [FIRMATO DIGITALMENTE]

Con riferimento a quanto sopra esposto dal D.L. Ing. M. Schiaffino, si rileva che le nuove lavorazioni emerse in fase di progettazione definitiva si configurano come attività supplementari ai sensi dell'art.106 c.1b e c del D.lgs.50/2016.

Nello specifico l'art.106 c.1b prevede che: "I contratti di appalto nei settori ordinari e nei settori speciali possono essere modificati senza una nuova procedura di affidamento nei casi seguenti:
 b) per lavori, servizi o forniture, supplementari da parte del contraente originale che si sono resi necessari e non erano inclusi nell'appalto iniziale, ove un cambiamento del contraente produca entrambi i seguenti effetti, fatto salvo quanto previsto dal comma 7 per gli appalti nei settori ordinari:

- 1) risultati impraticabile per motivi economici o tecnici quali il rispetto dei requisiti di intercambiabilità o interoperabilità tra apparecchiature, servizi o impianti esistenti forniti nell'ambito dell'appalto iniziale;
- 2) comportamenti per l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore notevoli disguidi o una consistente duplicazione dei costi."



- DIREZIONE TECNICA E AMBIENTE -

Con riferimento all'aspetto riportato nel punto b): "per lavori, servizi o forniture, supplementari da parte del contraente originale che si sono resi necessari e non erano inclusi nell'appalto iniziale", per quanto correttamente rappresentato dal D.L. Ing. Schiaffino gli interventi relativi alla risoluzione dell'interferenza con la condotta di IRETI sono emersi solo in fase di progettazione definitiva, nulla era stato evidenziato durante la progettazione di fattibilità tecnico-economica andata in gara.

A tale proposito va evidenziato come la procedura stessa insita nel cd "Programma Straordinario" consenta di poter mettere in gara il PFTE per un appalto di progettazione definitiva, progettazione esecutiva ed esecuzione, conseguentemente, come previsto dalla normativa vigente, la fase di risoluzione delle interferenze viene sviluppata nella fase di progettazione definitiva. Pertanto, come accaduto nel caso in esame, con lo sviluppo dell'elaborato "censimento e progetto di risoluzione delle interferenze" (art.24 D.P.R.207/2010), è stata definita la risoluzione dell'interferenza con la condotta di IRETI con conseguente necessità di dover ricorrere alla modifica contrattuale.

Relativamente al punto 1) "risultati impraticabile per motivi economici o tecnici quali il rispetto dei requisiti di intercambiabilità o interoperabilità tra apparecchiature, servizi o impianti esistenti forniti nell'ambito dell'appalto iniziale", si rileva che sotto il profilo tecnico-gestionale l'affidamento al medesimo operatore economico consentirebbe dei notevoli vantaggi connessi all'utilizzo delle risorse strumentali, economiche ed umane già in uso nell'appalto principale in uno specchio acqueo, quello del cerchio di evoluzione, particolarmente attenzionato per la presenza di grandi navi in transito e in manovra con una ricaduta non trascurabile sulla sicurezza della navigazione. L'Autorità Marittima, nei recenti tavoli che si sono svolti nell'ambito della progettazione per la cantierizzazione dell'opera e relativa emissione di ordinanza, ha espresso il suo gradimento per la presenza di un unico operatore nella zona di lavoro, ritenendo ne caso contrario maggiormente complesso coordinare lavorazioni di più soggetti con il traffico navale presente nell'area.

Per quanto riguarda il profilo economico si rileva che l'affidamento della realizzazione delle opere di risoluzione dell'interferenza mediante appalto richiederebbe per l'Amministrazione la verifica della disponibilità di una copertura integrale dei costi pari a € 4.205.855,75, mentre il mantenimento dei lavori supplementari in capo allo stesso operatore economico alle stesse condizioni contrattuali sarebbe pari ad € 2.955.180,90. Nonostante il superamento del quinto d'obbligo l'appaltatore ha già confermato la propria disponibilità a mantenere gli stessi patti e condizioni dell'appalto principale avendo già firmato lo schema di atto.

Relativamente al punto 2) *“comporti per l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore notevoli disagi o una consistente duplicazione dei costi”*, come già sopra evidenziato l'intervento di risoluzione dell'interferenza è strettamente necessario per la realizzazione dell'opera: dal punto di vista del cronoprogramma questo è il primo intervento che deve partire per poi consentire lo spostamento dei cassoni di banchina est.

Questa fasizzazione degli interventi non è compatibile con un affidamento esterno che comporterebbe una sospensione dei lavori con conseguente riserva da parte dell'Impresa, che dovrebbe attendere il completamento del by-pass, in attesa di poter procedere con la realizzazione della banchina nella sua nuova posizione. Va inoltre evidenziato come l'RTI, avendo già in essere l'appalto con AdSP, sia disponibile, a fronte dell'approvazione del Progetto definitivo con modifica del contratto, a procedere già all'ordine delle tubature che costituiscono la condotta e la cui fornitura in cantiere richiede un tempo minimo di 3 mesi dall'ordine. Procedendo con questo anticipo sull'ordine della fornitura, si andrebbe sostanzialmente in ombra ai due mesi di progettazione esecutiva ed al mese di cantierizzazione ed attività propedeutiche all'avvio vero e proprio delle attività di realizzazione del by-pass, facendosi così sostanzialmente trovare pronto senza ritardi sul cronoprogramma. Diversamente, il tempo di individuazione di un nuovo soggetto esecutore con successivo avvio della fornitura sarebbe complessivamente ritardo che accumulerebbe il cantiere a danno della Stazione Appaltante.

Per quanto sopra esposto risulta evidente, pertanto, come ci sia l'impossibilità tecnico-economica di separare i lavori supplementari citati da quelli contrattuali, in quanto i primi risultano propedeutici e strettamente necessari e funzionali alla fattibilità di realizzazione delle opere dell'appalto principale.

Quanto sopra riportato risulta confermato dalla delibera ANAC n.388/2017 riferita allo spostamento di sottoservizi interferenti col sistema di tramvia della città di Firenze, caso del tutto analogo a quello in esame: i lavori di risoluzione delle interferenze sono stati infatti identificati quali lavori supplementari con conseguente modifica contrattuale, in considerazione della interconnessione tecnico-funzionale degli interventi.

Anche il Consiglio di Stato con sentenza n. 5962/2020 ha precisato che *“la nozione di servizi supplementari, dovendo essere interpretata sia in adesione al suo significato letterale che con il rigore imposto dalla deviazione dalle regole concorrenziali che essa (eccezionalmente)*



- DIREZIONE TECNICA E AMBIENTE -

importa, ha riguardo non già a prestazioni meramente aggiuntive, bensì a prestazioni ulteriori, funzionalmente connesse a quella originaria, che la integrino in quanto necessarie (per ragioni sopravvenute) ad assicurare quest'ultima", e ancora che "anche la stessa verifica del presupposto normativo costituito dal mancato rispetto dei requisiti di intercambiabilità o interoperabilità tra apparecchiature, servizi o impianti esistenti forniti nell'ambito dell'appalto iniziale, ovvero da altre difficoltà di tipo economico o tecnico causate dal cambio di contraente, deve tener conto del fatto che la disposizione in esame è dettata in relazione ad un'estensione che presuppone l'unitarietà dell'oggetto negoziale, e non l'autonomia logistica delle prestazioni aggiunte rispetto a quelle originariamente pattuite".

Con riferimento all'appalto in esame, appare evidente che i lavori inerenti lo spostamento della tubazione attraverso la progettazione e la realizzazione di un apposito by pass rientrano nella nozione di lavori supplementari, così come delineata dal Legislatore e interpretata dalla giurisprudenza.

Infatti, la risoluzione dell'interferenza è chiaramente una prestazione ulteriore funzionalmente connessa a quella originaria e integrativa della stessa, in quanto propedeutica alla stessa realizzazione dell'appalto principale.

Da qui il requisito dell'unitarietà dell'oggetto negoziale fra i lavori oggetto dell'appalto principale e quelli supplementari.

Relativamente invece alla richiesta di integrazioni ricevuta dalla Regione Liguria - Ecosistema Costiero, anche in questo caso va evidenziato che, come precedentemente esposto, procedendo, per quanto previsto dal "Programma Straordinario", ad una gara basata su un PFTE, solo in fase di progettazione definitiva avviene il confronto con gli Enti Locali ed Autorità competenti (Intesa Stato-Regione).

Il recepimento delle prescrizioni ricevute in fase di Conferenza dei Servizi ricade nell'ambito di quanto previsto dall'art.106 c.1c punto 1): *"la necessità di modifica è determinata da circostanze impreviste e imprevedibili per l'amministrazione aggiudicatrice o per l'ente aggiudicatore. In tali casi le modifiche all'oggetto del contratto assumono la denominazione di varianti in corso d'opera. Tra le predette circostanze può rientrare anche la sopravvenienza di nuove disposizioni legislative o regolamentari o provvedimenti di autorità od enti preposti alla tutela di interessi rilevanti".*

La modifica delle modalità di gestione dei sedimenti e del relativo monitoraggio è legata infatti ai maggiori volumi di dragaggio dovuti alla risoluzione dell'interferenza con la condotta che,



- DIREZIONE TECNICA E AMBIENTE -

unitamente al materiale da stoccare contenuto all'interno dei cassoni da salpare, hanno determinato l'impossibilità della gestione degli stessi con mezzi marittimi, così come era stato ipotizzato nel PFTE.

Pertanto, si è dovuto ricorrere alla predisposizione di una vasca a terra adeguatamente conterminata per non ricorrere all'utilizzo di un numero eccessivo di bettoline che avrebbero interferito in maniera impattante con il traffico navale presente nella zona adiacente al cantiere.

Relativamente al punto 2 del comma c: *"la modifica non altera la natura generale del contratto"* si conferma che attività di monitoraggio ambientale erano già previste all'interno dell'appalto principale, non alterando pertanto la natura principale dell'appalto.

Entrambi i commi 1b e 1c richiamano i contenuti del c.7: *"fatto salvo quanto previsto dal comma 7 per gli appalti nei settori ordinari"*: a tale proposito si conferma che la modifica contrattuale risulta complessivamente pari a 35,91% e pertanto inferiore al 50% richiesto dal c.7.

Si evidenzia che, come già soprariportato, per la stima della modifica contrattuale sia relativamente al monitoraggio ambientale sia relativamente alla risoluzione dell'interferenza della condotta sono stati utilizzati i prezzi stabiliti in sede di appalto, mentre per le nuove realizzazioni sono stati formati alcuni nuovi prezzi riferendosi a costi elementari ed al costo della manodopera previsti nel prezzario della Regione Liguria di riferimento per l'appalto che è quello dell'anno 2020, applicando il ribasso di gara pari a 30,51%.

Alla luce di quanto sopra esposto si accoglie pertanto la richiesta di modifica contrattuale proposta dal Direttore dei Lavori ai sensi dell'art.106 c.1b e c.

Il Responsabile del Procedimento

Ing. Caterina Vincenzi

[FIRMATO DIGITALMENTE]

**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE**



SCHEMA DI ATTO DI SOTTOMISSIONE

al Contratto n° 8101 di Repertorio e n. 6016 di raccolta del 10/05/2021, stipulato tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e RTI Fincosit S.r.l. (C.F./P.IVA mandataria 02528940998), per la realizzazione del progetto P.2933 "Nuovo accosto Calata Olii Minerali".

REPUBBLICA ITALIANA

L'anno duemilaventuno, il mese Dicembre, il giorno 22, in Genova, in una sala dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, in Genova, via della Mercanzia, 2, sono presenti

DA UNA PARTE

I'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE (codice fiscale e partita I.V.A. 02443880998), nella persona del Responsabile Unico del Procedimento, Ing. Caterina Vincenzi, nata a Genova (GE) il 18/05/1978, che d'ora innanzi verrà denominata "**AUTORITÀ**" o "**ENTE APPALTANTE**";

E DALL'ALTRA

la Società Fincosit S.r.l., con sede in Genova, C.F./P.Iva 02528940998, in persona del legale rappresentante Ing. Salvatore Sarpero, nato a Ovada (AL) il 22/08/1951, (poi "**L'APPALTATORE**") quale mandataria del R.T.I. Fincosit S.r.l., formato da Fincosit S.r.l. e Nautilus S.r.l. e Giustiniana S.r.l. quali mandanti, come da mandato collettivo con rappresentanza sottoscritto presso il Dott. Giorgio

Segalerba, notaio in Genova, in data 4 gennaio 2021, repertorio n. 50091, raccolta n. 16103, (cumulativamente detti anche “**le Parti**”);

PREMESSO CHE

1. con contratto in data 10/05/2021, n. 8101 di repertorio e n. 6016 di raccolta, l’Autorità di Sistema Portuale ha affidato l’appalto integrato comprendente l’elaborazione della progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione dei lavori afferenti al completamento di Calata olii minerali per l’importo netto di euro 10.046.815,76 di cui euro 327.690,09 per la progettazione definitiva ed esecutiva ed euro 9.719.125,67 per i lavori, comprensivi ogni onere e costo (di cui euro 402.226,20 quali oneri della sicurezza speciali non soggetti a ribasso d’asta, euro 1.446.688,43 quali costi della manodopera ed euro 48.222,95 quali oneri per la sicurezza aziendale); somma risultante dall’importo a base d’appalto di complessivi euro 14.281.330,48 depurato del ribasso percentuale offerto pari al 30,51%;
2. con decreto presidenziale n. 969 del 23/09/2021, in seguito a Conferenza di Servizi decisoria, in forma semplificata e modalità asincrona, è stato approvato il progetto definitivo n. 2933;
3. in data 11/10/2021 è stato redatto il verbale di verifica del progetto definitivo (prot. n. 31093 del 14/10/2021);
4. in data 12/10/2021 è stato redatto il verbale di validazione del progetto definitivo (prot. n. 31020 del 14/10/2021);
5. in corso d’opera, a seguito dei numerosi incontri tecnici svolti sul posto per affrontare le varie tematiche, sono emerse

nuove esigenze che hanno concorso alla necessità di una perizia di variante;

6. le motivazioni della variante sono riportate puntualmente all'interno della Relazione del RUP, prot. n. 40366 del 22/12/2021;
7. sulla base della citata relazione dovranno essere realizzati lavori e forniture per ulteriori complessivi euro 3.342.589,74 oltre euro 121.626,49 per la sicurezza non soggetta a ribasso d'asta ed euro 143.336,28 per oneri di progettazione, che corrispondono ad un incremento dell'importo contrattuale dei lavori del 35,91%;
8. la variante ha rideterminato l'importo complessivo del contratto, al netto del ribasso d'asta (pari al 30,51%), in euro 13.654.368,27;

TUTTO CIO' PREMESSO

LE PARTI STIPULANO E CONVENGONO QUANTO SEGUE

Articolo 1. - Premesse

Le su esposte premesse, confermate dalle Parti, costituiscono parte integrante ed essenziale del presente Schema di Atto di Sottomissione, unitamente agli allegati ed ai documenti in esso comunque citati e/o richiamati, anche se non materialmente allegati.

Articolo 2. - Oggetto

L'Atto ha per oggetto la contrattualizzazione delle attività e dei lavori e forniture per la progettazione definitiva ed esecutiva e per

l'esecuzione dei lavori di cui alla Variante, come da relativa Relazione del RUP di cui al punto 6) della premessa.

Articolo 3. - Corrispettivo

Il corrispettivo per l'adempimento da parte dell'Appaltatore di tutti gli obblighi ed impegni di cui al Contratto e di cui al presente Atto di Sottomissione è determinato nell'importo complessivo, al netto del ribasso di gara, di euro 13.654.368,27, di cui euro 13.183.341,90 per lavori comprensivi di euro 523.852,69 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso d'asta ed euro 471.026,37 per oneri di progettazione, con un incremento complessivo del corrispettivo contrattuale di euro 3.607.552,51.

Articolo 4. - Prezzi

Per le lavorazioni sono stati utilizzati i prezzi stabiliti in sede di appalto, mentre per le nuove realizzazioni sono stati formati alcuni nuovi prezzi riferendosi a costi elementari e al costo della manodopera previsti nel prezzo della Regione Liguria di riferimento per l'appalto che è quello dell'anno 2020.

Articolo 5. - Termini di Esecuzione

L'Appaltatore si obbliga a eseguire tutti i lavori, compresi quelli della Perizia di Variante, entro 630 giorni naturali e consecutivi, decorrenti dalla data di firma del verbale di consegna totale dei lavori.

Il cronoprogramma tiene conto delle nuove lavorazioni previste in variante e delle eventuali interferenze meteomarine e di gestione degli specchi acquei prospicienti le aree di cantiere nell'ottica di

mantenere inalterata l'operatività dei concessionari e al contempo limitando le interferenze esistenti con il traffico portuale.

Articolo 6. - Cauzione Definitiva

La cauzione definitiva viene estesa anche ai lavori oggetto del presente Atto di Sottomissione.

L'importo della cauzione definitiva, calcolato sul valore del contratto come modificato in ragione del ribasso offerto in sede di gara (pari al 30,51%) è pari ad euro 5.407.806,85, fatte salve le riduzioni di cui all'art. 93, co. 7 D.lgs. n. 50/2016.

Articolo 7. - Tracciabilità dei flussi finanziari

L'Appaltatore si obbliga ad adempiere a tutti gli obblighi ed impegni in materia di tracciabilità dei flussi finanziari stabiliti dall'art. 3 della legge 13 agosto 2010, n. 136, e s.m.i., anche con riguardo alla mandante, impegnandosi altresì a dare immediata comunicazione all'Ente Appaltante ed alla Prefettura – Ufficio Territoriale del Governo – della Provincia di competenza dell'eventuale inadempimento della propria controparte (subappaltatore o subcontraente) agli obblighi di tracciabilità finanziaria suddetti.

Articolo 8. – Spese

9.1 Tutte le spese, tasse, imposte, oneri e contributi fiscali di qualsiasi natura, inerenti e/o conseguenti alla stipulazione dell'Atto Aggiuntivo, comprese le tasse di bollo e l'imposta di registro, sono a carico dell'Appaltatore.

9.2 Agli effetti fini fiscali, le Parti dichiarano che, come previsto dall'art. 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, comma 992, ai sensi e per gli effetti dell'art. 3, comma 13, del D.L. 27 aprile 1990 n. 90, convertito con modificazioni in legge dalla legge 26 giugno 1990 n. 165:

- la realizzazione in porti già esistenti di opere previste nel Piano Regolatore Portuale e nelle relative varianti, ovvero qualificate come adeguamenti tecnico-funzionali, sono da intendersi quali attività di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione degli stessi;
- i predetti lavori, pur soggetti all'Imposta sul Valore Aggiunto e per i quali si richiede la registrazione con liquidazione dell'imposta in misura fissa, ai sensi dell'articolo 40 del D.P.R. 26 aprile 1986, n. 131, godono del regime di non imponibilità, ai sensi dell'art. 9, comma 1.6, del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 63,3 e successive modifiche ed integrazioni.

9.3 Le fatture saranno emesse in regime di non imponibilità I.V.A., ai sensi dell'Art.9 - 1° comma - DPR 633/1972.

Articolo 9. – Efficacia

Lo Schema di Atto di sottomossione diventerà vincolante per l'Ente Appaltante soltanto dopo che sarà stato reso esecutivo con decreto dell'Ente, ma è immediatamente efficace e vincolante per l'Appaltatore.

Con la sottoscrizione del presente atto, l'Appaltatore rinuncia a qualsivoglia riserva e/o eccezione in ordine alla realizzazione delle attività oggetto del presente atto.

Articolo 10. – Controversie

Per qualsiasi controversia derivante all'interpretazione ed esecuzione del presente Atto sarà competente, in via esclusiva, il Foro di Genova.

L'APPALTATORE

Il RUP

Dott. Ing. Caterina Vincenzi

QUADRO ECONOMICO**P.2933 : Progetto bunkeraggio Calata Olii Minerali****RUP Vincenzi Caterina****QUADRO ECONOMICO****A) APPALTO**

Importo componente	Di cui euro 48.222,95 per oneri aziendali della sicurezza	€ 7.870.211,04
Stima incidenza manodopera		€ 1.446.688,43
Attuazione della sicurezza		€ 402.226,20
Importo progettazione (art. 53 comma 2 lett b,c Dlgs 163/2006)		€ 327.690,09
Importo componente	Lavori Variante - di cui 42.290,45 oneri aziendali sicurezza	€ 3.046.790,54
Stima incidenza manodopera	Variante	€ 295.799,20
Attuazione della sicurezza	Variante	€ 121.626,49
Importo progettazione (art. 53 comma 2 lett b,c Dlgs 163/2006)	DEF+ESE Variante	€ 143.336,28
Totale Appalto		€ 13.654.368,27

B) SOMME A DISPOSIZIONE

C02: Rilievi accertamenti e indagini		€ 0,00
C04: Imprevisti	Compreso CTT	€ 377.275,95
C07: Spese di cui agli articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice, spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, ...	Incentivo	€ 276.195,32
C07: Spese di cui agli articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice, spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, ...		€ 40.000,00
C08: Spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione		€ 220.805,70
C10: Spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche		€ 0,00
C11: Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico-amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici		€ 360.000,00
C12: IVA, eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge		€ 210.777,96

C09: Eventuali spese per commissioni giudicatrici	€ 14.500,00
Totale Somme a Disposizione	€ 1.499.554,93
<hr/>	
A) + B) Totale Quadro Economico	€ 15.153.923,20
Totale Impegni	€ 15.153.923,20

FINANZIAMENTI

Capitolo	Esercizio	Anno	Finanziamento	Importo
U1.5110	2020	2020	MUTUO BEI 146/12-159/13	€ 13.654.368,27
U1.5110	2020	2020	MUTUO BEI 146/12-159/13	€ 1.190.053,61
U1.5110	2020	2020	MUTUO BEI 146/12-159/13	€ 276.195,32
U1.5240	2020	2020	MUTUO BEI 146/12-159/13	€ 33.306,00
Totale Finanziato				€ 15.153.923,20

Si dichiara che sono parte integrante del presente provvedimento gli allegati riportati a seguire ¹, archiviati come file separati dal testo del provvedimento sopra riportato:

1. MODULO_FIRME.pdf



¹ L'impronta degli allegati rappresentata nel timbro digitale QRCode in elenco è quella dei file pre-esistenti alla firma digitale con cui è stato adottato il provvedimento