



ALLEGATO 4

GRUPPO CONSIGLIARE SENIGALLIA BENE COMUNE

via C. Beccaria n. 4 – 60019 Senigallia
www.senigalliabenecomune.it info@senigalliabenecomune.it

AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE DI SENIGALLIA

Sig. Presidente,

Le invio la seguente mozione affinché la comprenda all'ordine del giorno della prossima seduta del consiglio comunale.

Distinti saluti.

Giorgio Sartini
Consigliere comunale "Senigallia Bene Comune"

COMUNE DI SENIGALLIA
CONSEGNATA A MANO IL

Senigallia, 4 settembre 2015.

04 SET. 2015

ALLE ORE

FIRMA

Oggetto: Mancato adempimento delle prescrizioni del Ministero competente in relazione ai lavori di ristrutturazione e miglioramento del porto turistico.

PREMESSO:

- che il Consiglio dei Lavori Pubblici, Terza Sezione, nell'adunanza del 31/01/2001, verbale prot. n. 583 (**Allegato 1**), in merito alla variante al Piano Regolatore Portuale a pagina 9 del parere, ha esplicitato chiaramente che tra il canale e la darsena rimaneva l'apertura esistente: *"In merito alle scelte tecniche, si prende favorevolmente atto della adozione di un lay – out portuale che, a differenza del PRP vigente, sconnette idraulicamente la foce armata del fiume Misa dal bacino portuale, a meno di un breve canale di comunicazione orientato controcorrente."*;
- che lo stesso Consiglio dei Lavori Pubblici, nella stessa seduta sopra citata, a pag. 10 punto b) del verbale, ha esplicitato chiaramente la necessità di dragare la foce del fiume e eventualmente creare un by-pass: *"Il ridisegno del molo di sopraflutto del porto non sembra produrre effetti dannosi sullo smaltimento delle portate di piena del Misa. La presenza di detto molo, secondo l'assetto previsto di P.R.P., potrebbe invece costituire eventuale parziale ostacolo al transito dei sedimenti trasportati 'longshore' secondo il verso SE – NO. Il monitoraggio prima raccomandato, pertanto, avrà anche lo scopo di valutare periodicamente le condizioni di officiosità della foce armata del Misa, onde programmare per tempo gli interventi di dragaggio (e contestuale by-pass) eventualmente necessari. Dall'esame dei risultati di detto programma di monitoraggio potrà poi valutarsi l'eventualità di prolungare di qualche decina di metri il molo guardiano di levante, onde contenere gli effetti della descritta fenomenologia;"*;
- che nel **"QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE"** (**Allegato 2**), a pagina 13 la relazione esplicita chiaramente che tra il canale e la terza darsena rimarrà funzionale attraverso una apertura mobile *"La configurazione prevista realizza il nuovo accesso al porto indipendente dal fiume Misa (anche se il vecchio ingresso resterà funzionante con una apertura mobile in corrispondenza*

della III° darsena) con notevoli benefici per la sicurezza delle imbarcazioni e del rapporto con le piene del Misa." ed a pagina 14 risulta chiaramente che tra il canale e la terza darsena l'apertura mobile risolve solo in parte il deflusso delle acque "b) Il rapporto irrisolto con il fiume Misa poiché il prolungamento del molo di levante costituirebbe un ostacolo al deflusso delle piene e quindi un pericolo per la città, solo in minima parte attutito dallo scolmatore previsto dal piano. Questi manufatti sono di difficile gestione e di dubbia efficacia per piene improvvise e violente come quelle del fiume Misa."

- che, con D.G.M. n. 137 del 30/05/2006 (Allegato 3), il Comune di Senigallia approvava il Progetto Esecutivo riguardante i lavori di ristrutturazione e miglioramento del porto turistico – 5° stralcio - ove era prevista la realizzazione di una porta mobile Vinciana, sovrastata da una passerella per consentire il transito pedonale tra il fiume e la terza darsena, recependo la prescrizione indicata dal Consiglio dei Lavori Pubblici sopra citata;
- che, con D.D. n. 1134 del 06/12/2007 (Allegato 4), l'allora Dirigente Ing. Roccato premettendo che la realizzazione del ponte mobile previsto nel Piano d'Area del comparto Sacelit-Italcementi non aveva tempi certi, proponeva *"di sostituire la porta mobile Vinciana, prevista sull'attuale varco di accesso alle darsene interne, con una struttura fissa carrabile"*;
- che quanto sopra nella citata Determinazione n. 1134 del 06/12/2007 n. 1134 del 06/12/2007 veniva qualificato come *"miglioramento dell'opera e della sua funzionalità senza modifiche sostanziali"*;
- che nella citata Determinazione il riferimento normativo era individuato nell'art. 132 lett. c) D. Lgs. N. 163/2006 (Allegato 5), che prevede l'ammissibilità delle *"varianti in corso d'opera esclusivamente qualora ricorra: c) per la presenza di eventi inerenti alla natura e alla specificità dei beni sui quali si interviene verificatisi in corso d'opera, o di rinvenimenti imprevisi o non prevedibili nella fase progettuale"*;
- che l'incerta realizzazione del ponte mobile non costituisce *"eventi inerenti alla natura e alla specificità dei beni sui quali si interviene verificatisi in corso d'opera"* ne è *"rinvenimenti imprevisi o non prevedibili nella fase progettuale"*;
- che l'art. 134/9°co. D.P.R. n. 554/1999 (Allegato 6), all'epoca vigente, prevedeva che *"Le perizie di variante, corredate dai pareri e dalle autorizzazioni richiesti, sono approvate dall'organo decisionale della stazione appaltante su parere dell'organo che ha approvato il progetto, qualora comportino la necessità di ulteriore spesa rispetto a quella prevista nel quadro economico del progetto approvato; negli altri casi, le perizie di variante sono approvate dal responsabile del procedimento, sempre che non alterino la sostanza del progetto"*;
- che l'art. 134/11°co. D.P.R. n. 554/1999 (Allegato 6), all'epoca vigente, pone in capo ai componenti dell'ufficio della direzione lavori *"sono responsabili, nei limiti delle rispettive attribuzioni, dei danni derivati alla stazione appaltante dalla inosservanza del presente articolo. Essi sono altresì responsabili delle conseguenze derivate dall'aver ordinato o lasciato eseguire variazioni o addizioni al progetto, senza averne ottenuta regolare autorizzazione, sempre che non derivino da interventi volti ad evitare danni a beni soggetti alla vigente legislazione in materia di beni culturali e ambientali"*;

CONSIDERATO

- che è di tutta evidenza che il mantenimento dell'apertura di collegamento tra il fiume e la darsena avrebbe costituito una naturale cassa di espansione e come tale idonea a ridurre i picchi di piena del fiume;

- che negli eventi alluvionali del 03/05/2014 si è avuta esondazione diretta del fiume Misa sulla sponda destra in corrispondenza del punto ove si sarebbe dovuta realizzare la porta Vinciana;

RITENUTO

- che la Determinazione n. 1134 del 06/12/2007 si pone in contrasto con le norme sopra richiamate e la mancata realizzazione della porta Vinciana rappresenta circostanza foriera di danni per il Comune di Senigallia;

RICHIAMATA

- la Perizia di Variante del novembre 2007 a firma dei progettisti ove è riportato che la chiusura della porta Vinciana non avrebbe costituito un problema in caso di piena del fiume Misa, posto che sarebbe stato realizzato uno scolmatore di piena per sfruttare le capacità di invaso del bacino portuale in caso di piene del fiume;

PREMESSO

- che tale scolmatore non è stato minimamente realizzato con gravissime responsabilità tecniche ed amministrative per i danni conseguenti già patiti dalla città, a seguito dell'evento di piena del maggio 2014, aggravato dalla mancanza della porta Vinciana (circa 60 mq) e dello scolmatore in sua sostituzione delle stesse dimensioni ed in sommità argine, non essendo minimamente configurabili come scolmatore le due piccole aperture in mezz'acqua argine (*quindi non scolmatore perché uno scolmatore viene realizzato sulla sommità dell'argine*) inferiori complessivamente a 2 mq e munite tra l'altro di paratoia, realizzate in corrispondenza della porta Vinciana non realizzata e soppressa;

RICHIAMATO

- il Verbale di Collaudo del 15/07/2009 che attesta impropriamente la regolarità tecnico amministrativa delle varianti;

il Consiglio Comunale di Senigallia

impegna il Sindaco e la Giunta a:

- 1) provvedere con la massima urgenza a programmare i lavori di riapertura del collegamento tra il fiume Misa e la darsena e la successiva realizzazione della porta Vinciana, con progetto da presentare in una apposita seduta della Commissione consiliare competente;
- 2) adottare, sentita la medesima Commissione, tutti gli atti necessari e propedeutici a tutelare il Comune di Senigallia nei confronti dei componenti dell'Ufficio della Direzione Lavori, dei progettisti, dell'allora R.U.P. e del Collaudatore per le rispettive responsabilità inerenti a quanto oggetto della presente mozione.

Giorgio Sartini

Consigliere comunale "Senigallia Bene Comune"

ALLEGATO 1
dell'allegato 4



11

Consiglio Superiore

DEI
LAVORI PUBBLICI

III^a Sezione

Adunanza del 31/01/2001 - 19

N.° del Protocollo 583

OGGETTO

Comune di Senigallia - Variante al Piano Regolatore Portuale.

ANCONA

LA SEZIONE

VISTA la nota del 06/12/2000 n°9929/9934 - Div. 3^a, con la quale la Direzione Generale delle Opere Marittime ha trasmesso, per esame e parere ai sensi dell'art.5 della legge n°84/1994, gli elaborati tecnici relativi all'oggetto;

VISTO il voto del 25.10.2000 n. 446 di questa Sezione sull'argomento;

ESAMINATI gli atti pervenuti;

UDITA la Commissione Relatrice (Ferrante, Tatò, Matteotti, Albenzio)

COPIA CONFORME

alla "Variante al piano regolatore del porto di Senigallia" restituita dall'Ufficio del Genio Civile per le opere marittime di Ancona,

APPROVATO

con voto n°583 del 31 gennaio 2001

Il Responsabile dell'Ufficio Pianificazione
(Roberto Serenelli)



E' fin troppo evidente, comunque, la necessità di implementare, in fase di gestione delle opere, un cadenzato programma di monitoraggio della spiaggia emersa e sommersa interessata, al fine di mettere in luce le effettive variazioni morfologiche indotte dal prolungamento delle opere foranee e di programmare, con ragionevole tempestività, eventuali interventi mitigatori ad oggi non prevedibili.

- b) il ridisegno del molo di sopraflutto del porto non sembra produrre effetti dannosi sullo smaltimento delle portate di piena del Misa. La presenza di detto molo, secondo l'assetto previsto di P.R.P., potrebbe invece costituire eventuale parziale ostacolo al transito dei sedimenti trasportati "longshore" secondo il verso SE - NO.

Il monitoraggio prima raccomandato, pertanto, avrà anche lo scopo di valutare periodicamente le condizioni di officiosità della foce armata del Misa, onde programmare per tempo gli interventi di dragaggio (e contestuale by-pass) eventualmente necessari.

Dall'esame dei risultati di detto programma di monitoraggio potrà poi valutarsi l'eventualità di prolungare di qualche decina di metri il molo guardiano di levante, onde contenere gli effetti della descritta fenomenologia;

- c) d) la problematica del potenziale insabbiamento dell'imboccatura portuale è strettamente connessa a quella relativa alla accessibilità nautica.

La profondità di progetto assunta (- 4 m dal l.m.m.), la larghezza teorica all'imboccatura (40 m), la presenza di onde frangenti in corrispondenza della stessa in caso di eventi affetti da probabilità di occorrenza relativamente non elevata, sono tutti elementi che producono precisi limiti alla flotta di progetto che può essere ospitata in porto e alla operatività del porto medesimo. Di ciò occorre acquisire preventiva piena consapevolezza. Indicativamente, la lunghezza limite delle imbarcazioni può attestarsi sui $18 + 20$ m.

In fase di progetto delle opere, potrà poi stimarsi, su base statistica, la percentuale di "down time" (inoperatività del porto, in termini di giorni/anno) per presenza di onde frangenti all'imboccatura. Ciò, comunque, non dovrebbe costituire grave pregiudizio alla funzionalità complessiva del porto.

Pertanto, qualora l'imboccatura portuale fosse affetta da fenomeni di insabbiamento, anche in ragione della dichiarata bimodalità del clima del moto ondoso (con i conseguenti effetti sul trasporto solido longitudinale), si potrebbero innescare sensibili ripercussioni sulla operatività e sicurezza dell'infrastruttura portuale medesima.

Pertanto, in fase di progettazione definitiva delle opere, si raccomanda l'implementazione di un modello fisico in vasca a fondo mobile al fine di stimare preventivamente l'entità del fenomeno.



In merito alle scelte tecniche, si prende favorevolmente atto della adozione di un "lay-portuale" che, a differenza del PRP vigente, sconnette idraulicamente la foce armata del fiume Misa dal bacino portuale, e meno di un breve canale di comunicazione orientato controcorrente.

Accanto a detta scelta, certamente condivisibile sotto il profilo funzionale, appare anche ragionevole quella di razionalizzare l'esistente (con la creazione di un bacino avamportuale in lieve aggetto rispetto alla testata del molo guardiano di levante del Misa) piuttosto che confermare le previsioni del PRP vigente, che configuravano uno sviluppo della nautica da diporto non più rapportabile alla domanda esistente.

Questo senso della "misura" nel pensare lo sviluppo del porto appare una scelta tecnica e urbanistica di buon senso, senz'altro accettabile.

Per quanto riguarda gli aspetti di idraulica marittima, essi sono sostanzialmente riconducibili alle seguenti tematiche:

- a) interferenza con la locale dinamica litoranea;
- b) interferenza con l'idraulica del Misa;
- c) suscettibilità all'insabbiamento dell'imboccatura;
- d) accessibilità nautica;
- e) agitazione interna portuale;
- f) vivificazione degli specchi acquei interni.

Per ciascuno dei detti aspetti, la Sezione formula le seguenti distinte considerazioni:

- a) lo studio di detta interferenza è stato condotto con l'ausilio di un modello matematico del tipo a "una linea", usualmente utilizzato in questi casi.

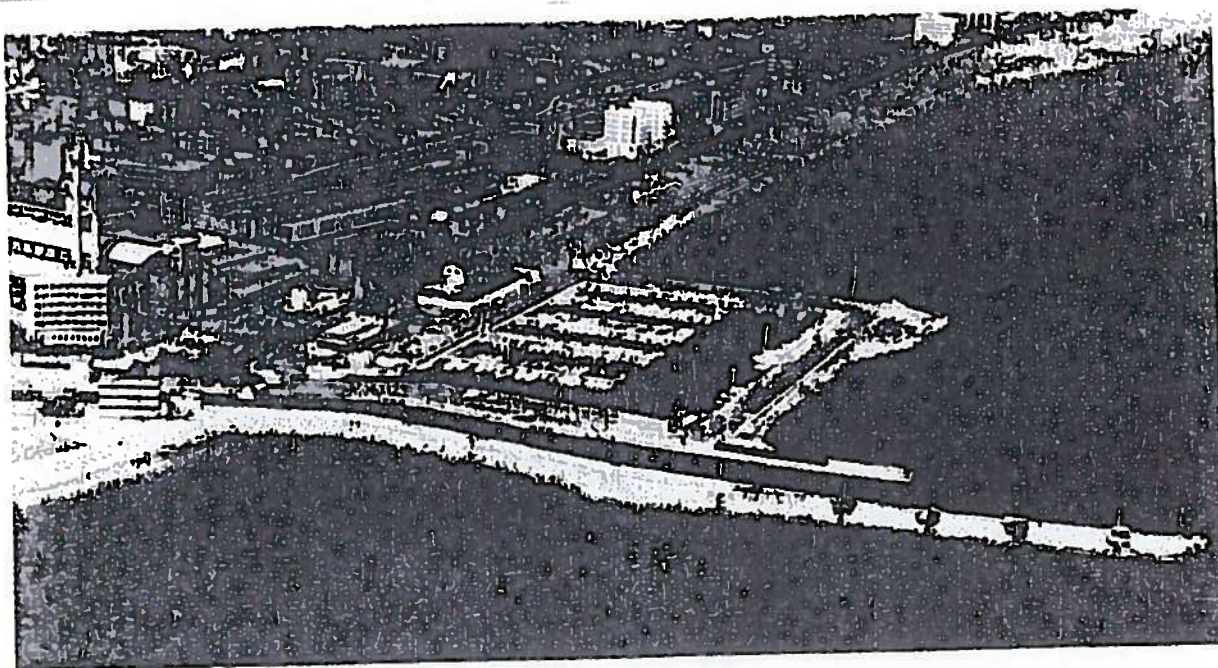
A parere della Sezione, a fronte di un trasporto netto diretto SE - NO, il litorale posto a ponente del porto potrebbe eventualmente soffrire di una ulteriore diminuzione del trasporto solido netto entrante per effetto del protendimento del molo di sopraflutto. Detto protendimento, peraltro, è sostanzialmente nella "ombra geometrica" prodotta dal molo guardiano di levante del fiume Misa nei confronti del campo correntometrico prodotto dal moto ondoso, responsabile del trasporto solido longitudinale.

Ne consegue che l'effetto "netto" del protendimento del molo di sopraflutto sulla dinamica litoranea dovrebbe risultare contenuto. Si ricorda, ad ogni buon conto, che il tratto di litorale posto a ponente del porto risulta già "armato" da una sequenza di opere di difesa, così da garantire artificialmente la stabilità dinamica della retrostante linea di battaglia anche a fronte di un eventuale peggioramento del bilancio sedimentario locale.

COMUNE DI SENIGALLIA
REGIONE MARCHE

ALLEGATO 2
dell'allegato 4

P.R.G. AREA PORTUALE STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE



Il Sindaco

GRAZIANO MARIANI

L'Assessore all'Urbanistica
LUCIANO VERZOLINI

Il Segretario Generale
GIOVANNI MILANI

Progettisti

Dr.Arch. FABIO M.CECCARELLI

Prof.Ing. ALESSANDRO MANCINELLI

Dr. Ing. RAFFAELE SOLUSTRI

Consulenti

Dr. GIGLIOLA ALESSANDRONI

Dr.Arch. NAZZARENO PETRINI

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
UFFICIO DEL GENIO CIVILE
PER LE OPERE MARITTIME
ANCONA

AGOSTO 1992



CON VOTO 583 DEL 31-01-2001

IL CAPO DELL'UFFICIO
(Dirig. Tec. Giorgio Centipinti)

redazione del Nuovo Piano Regolatore del porto di Senigallia.

Il coordinamento tra gli studi effettuati ha consentito di configurare il nuovo Piano Regolatore Portuale, coincidente con il Piano Particolareggiato. Si è così superato, nel caso di Senigallia, quel dualismo tra le esigenze di pianificazione urbanistica comunale ed esigenze di idraulica marittima che nel passato hanno avuto per molti porti italiani notevoli esempi di conflittualità.

In definitiva il Nuovo Piano Regolatore Portuale prevede rispetto alla situazione attuale illustrata alla Tav. 1, un'ampliamento verso mare in modo da realizzare un'avamposto con il prolungamento del molo di ponente esistente e con la realizzazione di un terrapieno con relativa diga di sottoflutto come illustrato nella Tavola 3.

La configurazione prevista realizza il nuovo accesso al porto indipendente dal fiume Misa (anche se il vecchio ingresso resterà funzionante con una apertura mobile in corrispondenza della III° darsena) con notevoli benefici per la sicurezza delle imbarcazioni e del rapporto con le piene del Misa.

Gli spazi del porto si specializzano così da avere nell'avamposto concentrate le attività cantieristiche, nella III° darsena le attività della nautica da diporto, nella I° darsena le attività della pesca e nella II° darsena un necessario volano per le attività in maggiore espansione.

Il nuovo avamposto sarà realizzato con un riempimento in materiale arido protetto dalle due dighe di sopraflutto e sottoflutto realizzate con scogliera di pietrame naturale e struttura di sovraccarico in calcestruzzo. La scogliera e la sovrastruttura in calcestruzzo sono modellate per ridurre al minimo consentito dalle onde, la quota di sommità e quindi l'impatto visivo per chi entra in porto dal mare. Nell'avamposto vengono previste le aree per l'insediamento dei cantieri Navalmeccanico e S.E.P. in modo da reperire per essi maggiori aree a terra, condizioni di varo e fondali migliori rispetto agli attuali.

Questo spostamento consentirà di liberare delle aree a terra indispensabili per realizzare un parcheggio nella zona attualmente occupata dal cantiere navalmeccanico ed un edificio che contenga il nuovo mercato del pesce, e altri servizi nello spazio del cantiere S.E.P.

Per limitare l'impatto dovuto alla presenza dei due cantieri all'ingresso del porto, la quota del terrapieno verrà impostata ad una altezza inferiore di 1 ml. rispetto al piano attuale dei moli, (+ 1,50 rispetto al medio mare), in modo che i fabbricati e capannoni di servizio dei cantieri siano sporgenti rispetto alla diga di sopraflutto di soli 2 ml.

L'impatto visivo è ulteriormente ammortizzato dalla presenza alle spalle del porto del cementificio Pesenti, con le due ciminiere e le strutture esistenti, tutte sviluppate in verticale.

Nelle Tavole 16 e 17 sono riportate le viste prospettiche della configurazione finale.

La costruzione dell'avamposto comporterà la realizzazione di un cantiere di lavoro nel quale verranno depositati i materiali da costruzione, il materiale arido di

riempimento e massi naturali.

L'area del cantiere sarà ricavata in prospicenza della III° darsena, vedi Tav.10, creando una piazzola dove il materiale verrà depositato e dove i mezzi di trasporto potranno invertire il senso di percorrenza. In questo modo le attività portuali non saranno influenzate, se non per l'aumento di traffico nel molo lato Fano della nuova darsena, dalla costruzione dell'avamposto che potrà procedere sia con mezzi marittimi che terrestri senza danneggiare le attività portuali.

Una volta completata la nuova imboccatura si procederà alla realizzazione del nuovo ingresso demolendo una parte della banchina della III° darsena.

Il nuovo Piano Regolatore Portuale, nel rispetto delle norme e dei vincoli esistenti, realizza opere che rispettano la tutela dell'ambiente costiero (vedi paragrafi successivi) e valorizza le caratteristiche storico-culturali del porto di Senigallia restituendolo al ruolo che esso ha avuto nel passato di "centro, di cerniera" delle attività economiche e sociali della vita cittadina.

Le alternative progettuali sopra richiamate, rispetto alla soluzione proposta, sono riducibili a tre ed un esame più dettagliato ne evidenzia le carenze dal punto di vista tecnico-funzionale.

L'alternativa principale è rappresentata dal Piano Regolatore vigente (Piano Berriolo). Questo piano prevedeva lo sviluppo del porto occupando la spiaggia di ponente; la diga di sopraflutto veniva prevista in prosecuzione del molo di levante e l'imboccatura al nuovo porto si otteneva attraverso una apertura del molo di ponente; si prevedeva, in pratica, la chiusura della III° darsena (la più antica) e la realizzazione del collegamento tra i due lungomare con una strada longitudinale ed un nuovo ponte sul fiume Misa.

Il piano era di larga massima, e quindi alcune soluzioni risultano essere solo abbozzate; presenta comunque alcuni inconvenienti che nella soluzione adottata sono stati migliorati. Questi inconvenienti sono:

a) l'occupazione di un notevole tratto di spiaggia di forte interesse turistico (per la presenza di grosse strutture alberghiere nella zona) con il contemporaneo abbandono della vecchia darsena;

b) il rapporto irrisolto con il fiume Misa poiché il prolungamento del molo di levante costituirebbe un ostacolo al deflusso delle piene e quindi un pericolo per la città, solo in minima parte attutito dallo scolmatore previsto dal piano. Questi manufatti sono di difficile gestione e di dubbia efficacia per piene improvvise e violente come quelle del fiume Misa.

c) la viabilità prevista, pur contemplando un collegamento tra i due lungomare lasciava irrisolto "l'isolamento" del porto rispetto alla città; si sarebbe creata una nuova "barriera", oltre la ferrovia e la SS Adriatica, tra la parte a mare della città ed il suo centro storico.

L'altra alternativa esaminata, è quella che considera lo stato attuale come definitivo. E' questa una soluzione minimalista che tende a negare uno sviluppo per il porto e

Comunale

Anno

COMUNE DI SENIGALLIA

PROVINCIA DI ANCONA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA MUNICIPALE N° 137

Seduta del 30/05/2006

Finanze

guti

OGGETTO: LAVORI DI RISTRUTTURAZIONE E MIGLIORAMENTO DEL
PORTO DI SENIGALLIA - APPROVAZIONE PROGETTO
ESECUTIVO 5° STRALCIO

L'anno DUEMILASEI addì TRENTA del mese di MAGGIO alle ore 10.00 nel Palazzo Municipale di Senigallia, previa convocazione, si è oggi riunita la Giunta Municipale.

S ai sensi

Comunale

al D.Lgs.

Sono presenti i Signori:

	Pr.	As.
1. Angeloni Luana	Sindaco	X
2. Guzzonato Michelangelo	Assessore	X
3. Ceresoni Simone	Assessore	X
4. Giacomelli Patrizia	Assessore	X
5. Mangialardi Maurizio	Assessore	X
6. D'Amico Valeria	Assessore	X

ALLEGATO 3
dell'allegato 4

- Constatato, inoltre, che la Regione Marche, con la stessa nota di cui sopra, ricordava che la scheda è stata inserita nel sistema di monitoraggio degli interventi previsti al fine del rispetto dei tempi fissati nella scheda stessa (approvazione progetto esecutivo, appalto, ultimazione lavori, collaudo, ecc.);

- Che i Professionisti incaricati hanno provveduto a redigere il progetto esecutivo 5° stralcio, consegnandolo in triplice copia il 23 maggio 2006, dell'importo di € 2.788.157,52, così suddiviso:

Importo per l'esecuzione dei lavori soggetto a ribasso:	€	2.401.708,00
di cui:		

a) Lavori a misura	€	1.947.303,72
b) Lavori a corpo	€	396.039,60
c) Lavori in economia	€	58.364,68
Oneri sicurezza non soggetti a ribasso:	€	24.017,00

Oneri sicurezza non soggetti a ribasso:		
di cui:		
a) Oneri per piano di sicurezza a misura	€	19.473,00
b) Oneri per piano di sicurezza a corpo	€	3.960,40
c) Oneri per piano di sicurezza in economia	€	583,60
A. Totale a base d'appalto	€	2.425.725,00

B. Somme a disposizione dell'Amministrazione

a) Spese tecniche (progettazione, rilievi, direzione lavori, contabilità, Relazione geotecnica, Piano di Sicurezza Coordinato in fase di esecuzione e contributo 2%)	€	267.000,00
b) Spese per collaudo	€	15.000,00
c) IVA 20% su voci a) + b)	€	56.400,00
d) Responsabile del Procedimento e Responsabile dei Lavori (D.Lgs. 494/96)	€	16.000,00
e) Spese per l'espletamento dell'appalto	€	8.032,52
Totale somme a disposizione	€	362.432,52

IMPORTO COMPLESSIVO	€	362.432,52
	€	2.788.157,52

- Che il progetto redatto dai Professionisti incaricati è composto dai seguenti elaborati:

- Relazione Illustrativa
- Relazione Geotecnica
- Relazione di Calcolo - Opere di sostegno in c.a.
- Computo Metrico Estimativo

stato attuale
li progetto
a Fondazioni
costruttivi
- Carpenteria

opere provvi-

sottoservizi :

sottoservizi :

li sottoservizi

sottoservizi :

sottoservizi :

di Senigallia
pprovato con

al Ministero
enigallia con

e e migliora-

l oggetto ver-
e n° 20/04 -

..

D E L I B E R A

1°) - **di CONSIDERARE** la narrativa esposta in premessa parte integrante e sostanziale del presente atto;

2°) - **di APPROVARE** il progetto esecutivo dei lavori di ristrutturazione e miglioramento del Porto di Senigallia- 5° stralcio, composto dagli elaborati tecnici e grafici sopra elencati, redatto dal Prof. Ing. Alessandro Mancinelli, Dott. Ing. Raffaele Solustri e dal Dott. Arch. Fabio Maria Ceccarelli, per un importo aggiornato complessivo di € 2.788.157,52, suddiviso come in premessa;

3°) - **di DARE ATTO** che la spesa complessiva, pari ad € 2.788.157,52, verrà interamente finanziata con contributo CIPE (c.f.r. delibere CIPE n° 17/03 e n° 20/04 – D.G.R. n° 1468 del 28/11/2005 – corrispondenza con Regione Marche) al Cap. 2540/1 - IM 04/4575/6 (€ 560.850,92) e per € 2.227.306,60 al Cap. 2540/1 - competenza (IM n. 06/1979);

4°) - **di AUTORIZZARE** il Dirigente del Servizio Lavori e Servizi Pubblici Ambiente ad inviare copia del progetto esecutivo delle opere di 5° stralcio alla Regione Marche per la presa visione;

5°) - **di AUTORIZZARE** il Dirigente del Servizio Lavori e Servizi Pubblici Ambiente a procedere al collocamento in appalto delle opere in oggetto tramite propria Determinazione Dirigenziale;

6°) - **di DARE ATTO** che si procederà con successivo e separato atto ad affidare l'incarico di Coordinatore in fase di esecuzione per le incombenze previste dal D.Lgs. n° 494/96 e successive modifiche ed integrazioni;

7°) - **di DICHIARARE** il presente atto immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs. 18/08/2000 n° 267 – mediante separata ed unanime votazione palese.-

COMUNE DI SENIGALLIA
SERVIZIO LAVORI E SERVIZI PUBBLICI, AMBIENTE
UFFICIO PORTO E RETICOLO FLUV.

DETERMINAZIONE del DIRIGENTE

ALLEGATO 4
dell'allegato 4

n° 1.134 del 06/12/2007

**OGGETTO: LAVORI DI RISTRUTTURAZIONE E MIGLIORAMENTO DEL PORTO DI
SENIGALLIA - 5° STRALCIO - APPROVAZIONE PERIZIA DI
VARIANTE.**

IL DIRIGENTE

- Premesso che l'art. 169 del D. Lgs. 18/8/2000 n. 267 prevede che gli atti di impegno sul Bilancio predisposto per budget sono adottati da dipendenti abilitati a sottoscriverli;
- Richiamata la deliberazione del Consiglio Comunale n° 10 del 30/01/2007, dichiarata immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il Bilancio di previsione 2007;
- Richiamata la deliberazione della Giunta Municipale n. 39 del 27/02/2007 con cui è stato affidato ai Dirigenti il compito di adottare le determinazioni di impegno, attuative del Piano Esecutivo di Gestione;
- Richiamata la D.G.M. n. 137 del 30/05/2006 è stato approvato il progetto esecutivo dei lavori indicati in oggetto, dell'importo complessivo di € 2.788.157,52 di cui:
 - € 2.425.725,00 per lavori "a corpo e a misura", così suddiviso:
 - € 2.401.708,00 importo lavori soggetto a ribasso;
 - € 24.017,00 importo oneri per la sicurezza non soggetta a ribasso, ai sensi dell'art. 31 – comma 2 della Legge 109/94, così come modificata dalla Legge n. 415 del 18/11/1998;
 - € 362.432,52 per somme a disposizione;

- Che i lavori di cui trattasi sono finanziati con un contributo CIPE di € 2.788.157,52 (€ 2.227.306,60 delibera Cipe n° 20/04 - € 560.850,92 delibera Cipe 17/03 a titolo di recupero economie verificatesi sui lavori di 4° stralcio);
- Richiamata la determinazione del sottoscritto Dirigente del Servizio Lavori e Servizi Pubblici Ambiente n. 821 dell'8 agosto 2006, con la quale è stato approvato il risultato di gara del pubblico incanto per l'appalto indicato in oggetto, da cui è risultata aggiudicataria l'Impresa Paolo Beltrami S.p.A. di Paderno Ponchielli (CR), che ha offerto il ribasso d'asta del 13,95% sull'importo soggetto a ribasso di € 2.401.708,00=, e così per netti € 2.066.669,73=, oltre ad € 24.017,00= per oneri di sicurezza non soggetti a ribasso
- Richiamato il contratto d'appalto Rep. N° 19979 stipulato in data 25 gennaio 2007 con l'Impresa Paolo Beltrami S.p.A. di Paderno Ponchielli (CR), per l'importo complessivo di € 2.090.686,73=, di cui € 2.066.669,73 per lavori al netto del ribasso offerto ed € 24.017,00= per oneri di sicurezza non soggetti a ribasso ;
- Richiamata la Determinazione del sottoscritto Dirigente del Servizio Lavori e Servizi Pubblici Ambiente n° 154 del 01/03/2007 con cui si è proceduto ad approvare l'aggiornamento correttivo dei prezzi unitari offerti in sede di gara, con applicazione della maggiorazione costante del 3,855650381% a seguito della accertata discordanza tra il totale dell'importo complessivo indicato nella lista delle lavorazioni e forniture previste per l'esecuzione dei lavori con quello dipendente dal ribasso offerto, così come stabilisce nella fattispecie l'art. 90 comma 7 del D.P.R. 21/12/1999 n. 554 (discordanza tra il prezzo complessivo offerto con quello dipendente dal ribasso offerto ; i prezzi unitari offerti sono stati corretti in modo costante in base alla percentuale di discordanza) ;
- Che il progetto originario prevedeva la realizzazione di una porta mobile "Vinciana" che permetteva solo il transito pedonale, mentre l'accesso carrabile era previsto attraverso un ponte mobile ubicato in prossimità dell'Hotel "La Vela", la cui realizzazione è stata prevista da questa A.C. nella convenzione del Piano d'Area del comparto "Sacelit-Italcementi" ;
- Che il ponte mobile previsto nel Piano d'Area del comparto "Sacelit-Italcementi" con oneri a carico di privati non verrà realizzato in tempi certi e definiti, fatto questo che non consentirebbe l'accesso carrabile alla banchina del molo di ponente fino alla esecuzione di detta struttura, precludendo di fatto le attività che si svolgono su detta area, venendosi a creare una situazione scomoda in caso di pericolo di incendio o di necessità di trasportare malati con l'ambulanza, limitando fortemente la sicurezza su tutta l'area, accessibile soltanto dal ponte pedonale posto sul porto – canale ;
- Che per ovviare a questa imprevedibile situazione, si propone di sostituire la porta mobile "Vinciana", prevista sull'attuale varco di accesso alle darsene interne, con una struttura fissa carrabile, creando un collegamento con il molo di ponente tramite l'accesso da realizzarsi sull'area ex S.E.P., sulla quale nel progetto originario, era già stata prevista la demolizione dei fabbricati pericolanti esistenti sul molo stesso ;
- Che la soluzione proposta consente un risparmio di costi, sia di realizzazione che di manutenzione futura, venendo a mancare la gestione di un'opera elettromeccanica delicata che avrebbe richiesto la presenza di almeno una unità per le operazioni di apertura e chiusura ; la porta mobile "Vinciana" avrebbe inoltre richiesto di eseguire il dragaggio periodico dei sedimenti depositati dal F. Misa nei pressi della struttura stessa, con tutte le difficoltà di natura autorizzativa che la legislazione attuale comporta, senza trascurarne i costi elevati che lo smaltimento dei fanghi dragati comportano ;

- Che inoltre si è reso necessario per utilizzare da subito il nuovo avamposto, adeguare le previsioni del progetto originario attraverso la previsione della fornitura e posa in opera della segnaletica marina (cinque nuovi fari) con la realizzazione di tutto il nuovo sistema di alimentazione elettrico autonomo ;
- Che per lo spostamento delle linee dei servizi esistenti sulla banchina lato mare (Enel – Telecom – pubblica illuminazione – acquedotto uso potabile e non – linea alimentazione fari – fognatura -, ecc.) si è previsto di ampliare la banchina lato mare della darsena turistica per evitare lo scalzamento della travatura in c.a. necessaria per l'ancoraggio, tramite tiranti, del paramento interno della banchina stessa ; l'eventuale rottura della travatura in c.a. avrebbe causato il crollo del lato interno di detta banchina ;
- Che si è inoltre reso necessario assestare le quantità di varie lavorazioni per eseguire opere sia di miglioramento che impreviste, tra cui una maggiore quantità di salpamento di materiale inerte presente nella banchina lato mare della darsena turistica ;
- Che a seguito del ribasso offerto dalla Ditta Appaltatrice in sede di gara, si è deciso di utilizzare la disponibilità ottenuta (limitatamente al 7% di detto importo) per realizzare le opere di variante sopra indicate e dettagliatamente riepilogate nella allegata relazione tecnica, in linea con le previsioni del Piano Regolatore Generale di Porto ;
- Vista la documentazione trasmessa dalla Direzione Lavori in data 26/10/2006, riguardante la redazione della perizia di variante dei lavori in oggetto resasi necessaria per le motivazioni illustrate, composta dai seguenti elaborati :
 1. Relazione Tecnica Illustrativa;
 2. Computo Metrico Estimativo;
 3. Quadro Comparativo di Confronto;
 4. Analisi prezzi;
 5. Atto di sottomissione;
 6. Relazione geologica e geotecnica;
 7. Relazione di calcolo – Struttura di chiusura;
 8. Tav. 1 – Planimetria con individuazione degli interventi di progetto
 9. Tav. 2 – Intervento n.1 – Realizzazione di nuova apertura ed ampliamento banchina: planimetria e sezioni
 10. Tav. 3 – Intervento n. 2 - Completamento molo sopraflutto
 11. Tav. 4 – Intervento n. 3 - 4 – Fornitura e posa in opera di segnaletica marina e relativa alimentazione elettrica. Planimetria – Particolari costruttivi
 12. Tav. 5 – Intervento n. 5 - Realizzazione di struttura fissa carrabile di chiusura tra il porto canale e la darsena peschereccia ;
- Che la variante in corso d'opera, conforme al P.R.G.P., è finalizzata al miglioramento dell'opera e della sua funzionalità senza modifiche sostanziali ed è motivata da obbiettive esigenze derivanti da circostanze sopravvenute e non prevedibili nella fase progettuale (art. 132 lettera "c" del D.Lgs. n. 163/2006) ;
- Verificato che il nuovo quadro economico risulta così definito:

	Progetto principale Importi in €		Progetto Variante Importi in €	
A) Lavori	Parziali	Totali	Parziali	Totali
Lavori a base di contratto	2.066.669,73		2.172.423,44	
Oneri per la sicurezza	24.017,00		24.017,00	
Sommano		2.090.686,73		2.196.440,44
B) Somme a disposizione				
a) Spese tecniche (progettazione, rilievi, direzione lavori, contabilità, relazione geologica-geotecnica, Piano Sicurezza e Contributo 2%)	232.815,88		266.284,50	
b) Spese Coordinamento in fase di esecuzione (D.Lgs. 494/96)	34.184,12		36.077,95	
c) Spese per collaudo	15.000,00		16.000,00	
d) I.V.A. 20% su a)+b)	56.400,00		60.472,49	
e) Responsabile di Procedimento e Responsabile dei Lavori (D.Lgs. 494/96)	16.000,00		18.460,00	
g) Spese per l'espletamento dell'appalto	8.032,52		5.731,52	
h) Residuo ribasso d'asta del 13,95%			188.690,62	
Sommano		362.432,52		591.717,08
IMPORTO GENERALE		2.788.157,52		2.788.157,52

- Richiamate le motivazioni dettagliatamente indicate nella relazione tecnica allegata alla perizia di variante, che forma parte integrante e sostanziale del presente atto ;
- Atteso che lo schema dell'Atto di Sottomissione contiene 20 nuovi prezzi (da NP3 a NP22), stabiliti mediante analisi prezzi allegata;
- Atteso che per effetto dell'esecuzione dei lavori suppletivi di che trattasi, il termine per l'ultimazione dei lavori fissato dall'art. 11 del Capitolato Speciale d'Appalto in giorni 540, è prorogato di giorni 110 e, quindi, i lavori dovranno essere ultimati per il giorno 08/12/2008 ;
- Che il quadro tecnico economico della perizia di variante coincide con l'importo complessivo di € 2.788.157,52= del progetto esecutivo approvato con D.G.M. n° 137/2006 e che pertanto non si verifica aumento di spesa ;
- Atteso, inoltre, che il contratto originario viene aumentato di netti € 105.753,71= (da netti € 2.090.686,73= a netti € 2.196.440,44=) e che tale incremento risulta inferiore al 20% come previsto dalle normative vigenti (art. 20 L.R. n. 49 del 05/11/1992) ;
- Verificato che non esistono superi di spesa, contenendosi l'onere complessivo nei limiti delle disponibilità di cui al Cap. 2540/01 – IM 04/4575/6 – IM 06/1979 del Bilancio 2007/R.P., essendo l'opera interamente finanziata con contributo CIPE di € 2.788.157,52= (c.f.r. delibere CIPE n° 17/03 e 20/04 – D.G.R. n. 1468 del 28/11/2005 – corrispondenza Regione Marche) ;
- Visto il vigente Regolamento Comunale per la disciplina dei Contratti ;
- Visto il vigente Statuto Comunale ;

DETERMINA

1. **DI APPROVARE** per le motivazioni esposte in premessa che si intendono integralmente richiamate, la Perizia di Variante dei lavori di ristrutturazione e miglioramento del Porto di Senigallia – 5° stralcio, costituita dagli elaborati indicati in premessa, che formano parte integrante e sostanziale del presente atto;
2. **DI DARE ATTO** che non esistono superi di spesa, in quanto l'importo complessivo della perizia di variante coincide con quello del progetto esecutivo approvato e che l'opera è interamente finanziata con il contributo di € 2.788.157,72 concesso dal CIPE per il tramite della Regione Marche (c.f.r. delibere CIPE n° 17/03 e n° 20/04 – D.G.R. n° 1468 del 28/11/2005 – corrispondenza con Regione Marche) previsto nel Bilancio 2007/R.P. al Cap. 2540/1- IM 04/4575/6 (€ 560.850,92) e per € 2.227.306,60= al Cap. 2540/1 - IM 06/1979 ;
3. **DI APPROVARE** lo schema dell'Atto di Sottomissione comprensivo di cinque nuovi prezzi unitari;
4. **DI DARE ATTO** che l'Impresa Paolo Beltrami S.p.A. di Paderno Ponchielli (CR), appaltatrice dei lavori in oggetto, ha firmato lo schema dell'Atto di Sottomissione comprendente venti nuovi prezzi, senza riserva alcuna ;
5. **DI DARE ATTO** che il contratto originario viene aumentato di netti € 105.753,71 (da netti € 2.090.686,73= a netti € 2.196.440,44=) e che tale incremento risulta inferiore al 20% come previsto dalle normative vigenti (art. 20 L.R. n. 49 del 05/11/1992) ;

IL RESPONSABILE

UFFICIO UFFICIO PORTO E RETICOLO FLUV.

(Geom. Silvano Simonetti)

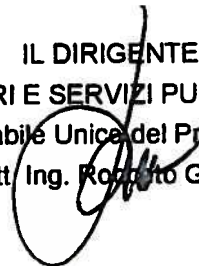


IL DIRIGENTE

SERVIZIO LAVORI E SERVIZI PUBBLICI, AMBIENTE

Responsabile Unica del Procedimento

(Dott. Ing. Roberto Gianni)



Visto di regolarità contabile, attestante la copertura finanziaria della spesa.

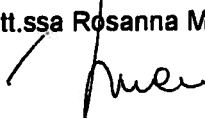


Non si appone il visto di regolarità contabile in quanto l'atto è privo di rilevanza contabile.

Lì, - 2 GEN. 2008

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO FINANZIARIO

(Dott.ssa Rosanna Malaguti)



ALLEGATI :

1. Relazione Tecnica Illustrativa;
2. Computo Metrico Estimativo;
3. Quadro Comparativo di Confronto;
4. Analisi prezzi;
5. Atto di sottomissione;
6. Relazione geologica e geotecnica;
7. Relazione di calcolo – Struttura di chiusura;
8. Tav. 1 – Planimetria con individuazione degli interventi di progetto
9. Tav. 2 –Intervento n. 1 – Realizzazione di nuova apertura ed ampliamento banchina:
planimetria e sezioni
10. Tav. 3 – Intervento n. 2 - Completamento molo sopraflutto
11. Tav. 4 –Intervento n. 3-4 – Fornitura e posa in opera di segnaletica marina e relativa alimentazione elettrica. Planimetria – Particolari costruttivi
12. Tav. 5 – Intervento n. 5 - Realizzazione di struttura fissa carrabile di chiusura tra il porto canale e la darsena peschereccia

Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE. (GU n.100 del 2-5-2006 - Suppl. Ordinario n. 107)

dell'allegato 4

note: Entrata in vigore del decreto: 1-7-2006

Testo in vigore dal: 1-7-2006 al: 12-7-2011

Art. 132.

Varianti in corso d'opera

(artt. 19, comma 1-ter, e 25, legge n. 109/1994)

1. Le varianti in corso d'opera possono essere ammesse, sentito il progettista e il direttore dei lavori, esclusivamente qualora ricorra uno dei seguenti motivi:

- a) per esigenze derivanti da sopravvenute disposizioni legislative e regolamentari;
- b) per cause impreviste e imprevedibili accertate nei modi stabiliti dal regolamento, o per l'intervenuta possibilità di utilizzare materiali, componenti e tecnologie non esistenti al momento della progettazione che possono determinare, senza aumento di costo, significativi miglioramenti nella qualità dell'opera o di sue parti e sempre che non alterino l'impostazione progettuale;
- c) **per la presenza di eventi inerenti alla natura e alla specificità dei beni sui quali si interviene verificatisi in corso d'opera, o di rinvenimenti imprevisti o non prevedibili nella fase progettuale;**
- d) nei casi previsti dall'articolo 1664, comma 2, del codice civile;
- e) per il manifestarsi di errori o di omissioni del progetto esecutivo che pregiudicano, in tutto o in parte, la realizzazione dell'opera ovvero la sua utilizzazione; in tal caso il responsabile del procedimento ne dà immediatamente comunicazione all'Osservatorio e al progettista.

2. I titolari di incarichi di progettazione sono responsabili per i danni subiti dalle stazioni appaltanti in conseguenza di errori o di omissioni della progettazione di cui al comma 1, lettera e). Nel caso di appalti avente ad oggetto la progettazione esecutiva e l'esecuzione di lavori, l'appaltatore risponde dei ritardi e degli oneri conseguenti alla necessità di introdurre varianti in corso d'opera a causa di carenze del progetto esecutivo.

3. Non sono considerati varianti ai sensi del comma 1 gli interventi disposti dal direttore dei lavori per risolvere aspetti di dettaglio, che siano contenuti entro un importo non superiore al 10 per cento per i lavori di recupero, ristrutturazione, manutenzione e restauro e al 5 per cento per tutti gli altri lavori delle categorie di lavoro dell'appalto e che non comportino un aumento dell'importo del contratto stipulato per la realizzazione dell'opera. Sono inoltre ammesse, nell'esclusivo interesse dell'amministrazione, le varianti, in aumento o in diminuzione, finalizzate al miglioramento dell'opera e alla sua funzionalità, sempreché non comportino modifiche sostanziali e siano motivate da obiettive esigenze derivanti da circostanze sopravvenute e imprevedibili al momento della stipula del contratto. L'importo in aumento relativo a tali varianti non può superare il 5 per cento dell'importo originario del contratto e deve trovare copertura nella somma stanziata per l'esecuzione dell'opera.

4. Ove le varianti di cui al comma 1, lettera e), eccedano il quinto dell'importo originario del contratto, il soggetto aggiudicatore procede alla risoluzione del contratto e indice una nuova gara alla quale è invitato l'aggiudicatario iniziale.

5. La risoluzione del contratto, ai sensi del presente articolo, dà luogo al pagamento dei lavori eseguiti, dei materiali utili e del 10 per cento dei lavori non eseguiti, fino a quattro quinti dell'importo del contratto.

6. Ai fini del presente articolo si considerano errore o omissione di progettazione l'inadeguata valutazione dello stato di fatto, la mancata od erronea identificazione della normativa tecnica vincolante per la progettazione, il mancato rispetto dei requisiti funzionali ed economici prestabiliti e risultanti da prova scritta, la violazione delle norme di diligenza nella predisposizione degli elaborati progettuali.

Nota all'art. 132:

- L'art. 1664, comma 2 del codice civile, così reca:

«Se nel corso dell'opera si manifestano difficoltà di esecuzione derivanti da cause geologiche, idriche e simili, non previste dalle parti, che rendano notevolmente più onerosa la prestazione dell'appaltatore, questi ha diritto a un equo compenso.».

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 21 dicembre 1999, n. 554

Regolamento di attuazione della legge quadro in materia di lavori pubblici 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni. (GU n.98 del 28-4-2000 - Suppl. Ordinario n. 66)

note: Entrata in vigore del decreto: 13-5-2000

Testo in vigore dal: 13-5-2000

al: 7-6-2011

Art. 134

Variazioni ed addizioni al progetto approvato

1. Nessuna variazione o addizione al progetto approvato può essere introdotta dall'appaltatore se non è disposta dal direttore dei lavori e preventivamente approvata dalla stazione appaltante nel rispetto delle condizioni e dei limiti indicati all'articolo 25 della Legge.
2. Il mancato rispetto di tale disposizione non dà titolo al pagamento dei lavori non autorizzati e comporta la rimessa in pristino, a carico dell'appaltatore, dei lavori e delle opere nella situazione originaria secondo le disposizioni del direttore dei lavori.
3. Qualora per uno dei casi previsti dalla Legge, sia necessario introdurre nel corso dell'esecuzione variazioni o addizioni non previste nel contratto, il direttore dei lavori, sentiti il responsabile del procedimento ed il progettista, promuove la redazione di una perizia suppletiva e di variante, indicandone i motivi nell'apposita relazione da inviare alla stazione appaltante.
4. L'appaltatore ha l'obbligo di eseguire tutte le variazioni ritenute opportune dalla stazione appaltante e che il direttore lavori gli abbia ordinato purché non mutino sostanzialmente la natura dei lavori compresi nell'appalto.
5. Gli ordini di variazione fanno espresso riferimento all'intervenuta approvazione, salvo il caso di cui all'articolo 25, comma 3, primo periodo della Legge.
6. Le variazioni sono valutate ai prezzi di contratto, ma se comportano categorie di lavorazioni non previste o si debbano impiegare materiali per i quali non risulta fissato il prezzo contrattuale si provvede alla formazione di nuovi prezzi a norma dell'articolo 136.
7. L'accertamento delle cause, delle condizioni e dei presupposti che a norma dell'articolo 25, comma 1, della Legge consentono di disporre varianti in corso d'opera e' demandato al responsabile del procedimento, che vi provvede con apposita relazione a seguito di approfondita istruttoria e di motivato esame dei fatti.
8. Nel caso di cui all'articolo 25, comma 1, lettera b), della Legge, il responsabile del procedimento, su proposta del direttore dei lavori, descrive la situazione di fatto, accerta la sua non imputabilità alla stazione appaltante, motiva circa la sua non prevedibilità al momento della redazione del progetto o della consegna dei lavori e precisa le ragioni per cui si renda necessaria la variazione. Qualora i lavori non possano eseguirsi secondo le originarie previsioni di progetto a causa di atti o provvedimenti della Pubblica Amministrazione o di altra autorità, il responsabile del procedimento riferisce alla stazione appaltante. Nel caso previsto dall'articolo 25, comma 1, lettera b-bis) della Legge la descrizione del responsabile del procedimento ha ad oggetto la verifica delle caratteristiche dell'evento in relazione alla specificità del bene, o della prevedibilità o meno del rinvenimento.
9. Le perizie di variante, corredate dai pareri e dalle autorizzazioni richiesti, sono approvate dall'organo decisionale della stazione appaltante su parere dell'organo che ha approvato il progetto, qualora comportino la necessità di ulteriore spesa rispetto a quella prevista nel quadro economico del progetto approvato; negli altri casi, le perizie di variante sono approvate dal responsabile del procedimento, sempre che non alterino la sostanza del progetto.

10. Sono approvate dal responsabile del procedimento, previo accertamento della loro non prevedibilità, le variazioni di cui all'articolo 25, comma 3, secondo periodo, della Legge che prevedano un aumento della spesa non superiore al cinque per cento dell'importo originario del contratto ed alla cui copertura si provveda attraverso l'accantonamento per imprevisti o mediante utilizzazione, ove consentito, delle eventuali economie da ribassi conseguiti in sede di gara.

11. I componenti dell'ufficio della direzione lavori sono responsabili, nei limiti delle rispettive attribuzioni, dei danni derivati alla stazione appaltante dalla inosservanza del presente articolo. Essi sono altresì responsabili delle conseguenze derivate dall'aver ordinato o lasciato eseguire variazioni o addizioni al progetto, senza averne ottenuta regolare autorizzazione, sempre che non derivino da interventi volti ad evitare danni a beni soggetti alla vigente legislazione in materia di beni culturali e ambientali.

Note all'art. 134:

Il testo dell'articolo 25 della legge 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modificazioni è il seguente:

"Art.25 (Varianti in corso d'opera). 1. Le varianti in corso d'opera possono essere ammesse, sentiti il progettista ed il direttore dei lavori, esclusivamente qualora ricorra uno dei seguenti motivi:

a) per esigenze derivanti da sopravvenute disposizioni legislative e regolamentari;

b) per cause impreviste e imprevedibili accertate nei modi stabiliti dal regolamento di cui all'articolo 3, o per l'intervenuta possibilità di utilizzare materiali, componenti e tecnologie non esistenti al momento della progettazione che possono determinare, senza aumento di costo, significativi miglioramenti nella qualità dell'opera o di sue parti e sempre che non alterino l'impostazione progettuale;

b-bis) per la presenza di eventi inerenti la natura e specificità dei beni sui quali si interviene verificatisi in corso d'opera, o di rinvenimenti imprevisti o non prevedibili nella fase progettuale;

c) nei casi previsti dall'articolo 1664, secondo comma, del codice civile;

d) per il manifestarsi di errori o di omissioni del progetto esecutivo che pregiudicano, in tutto o in parte, la realizzazione dell'opera ovvero la sua utilizzazione; in tal caso il responsabile del procedimento ne dà immediatamente comunicazione all'Osservatorio e al progettista.

2. I titolari di incarichi di progettazione sono responsabili per i danni subiti dalle stazioni appaltanti in conseguenza di errori o di omissioni della progettazione di cui al comma 1, lettera d).

3. Non sono considerati varianti ai sensi del comma 1 gli interventi disposti dal direttore dei lavori per risolvere aspetti di dettaglio, che siano contenuti entro un importo non superiore al 10 per cento per i lavori di recupero, ristrutturazione, manutenzione e restauro e al 5 per cento per tutti gli altri lavori delle categorie di lavoro dell'appalto e che non comportino un aumento dell'importo del contratto stipulato per la realizzazione dell'opera. Sono inoltre ammesse, nell'esclusivo interesse dell'amministrazione, le varianti, in aumento o in diminuzione, finalizzate al miglioramento dell'opera e alla sua funzionalità, sempreché non comportino modifiche

sostanziali e siano motivate da obiettive esigenze derivanti da circostanze sopravvenute e imprevedibili al momento della stipula del contratto. L'importo in aumento relativo a tali varianti non può superare il 5 per cento dell'importo originario del contratto e deve trovare copertura nella somma stanziata per l'esecuzione dell'opera.

4. Ove le varianti di cui al comma 1, lettera d), eccedano il quinto dell'importo originario del contratto, il soggetto aggiudicatore procede alla risoluzione del contratto e indice una nuova gara alla quale è invitato l'aggiudicatario iniziale.

5. La risoluzione del contratto, ai sensi del presente articolo, dà luogo al pagamento dei lavori eseguiti, dei materiali utili e del 10 per cento dei lavori non eseguiti, fino a quattro quinti dell'importo del contratto.

5-bis. Ai fini del presente articolo si considerano errore o omissione di progettazione l'inadeguata valutazione dello stato di fatto, la mancata od erronea identificazione della normativa tecnica vincolante per la progettazione, il mancato rispetto dei requisiti funzionali ed economici prestabiliti e risultanti da prova scritta, la violazione delle norme di diligenza nella predisposizione degli elaborati progettuali".

Documento distribuito
ai Consiglieri in Sala Consiglio, subito prima della
lettura della mozione, come documento
esplicativo della reale problematica.

**SITUAZIONE ESISTENTE
PRIMA DEI LAVORI**

