

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

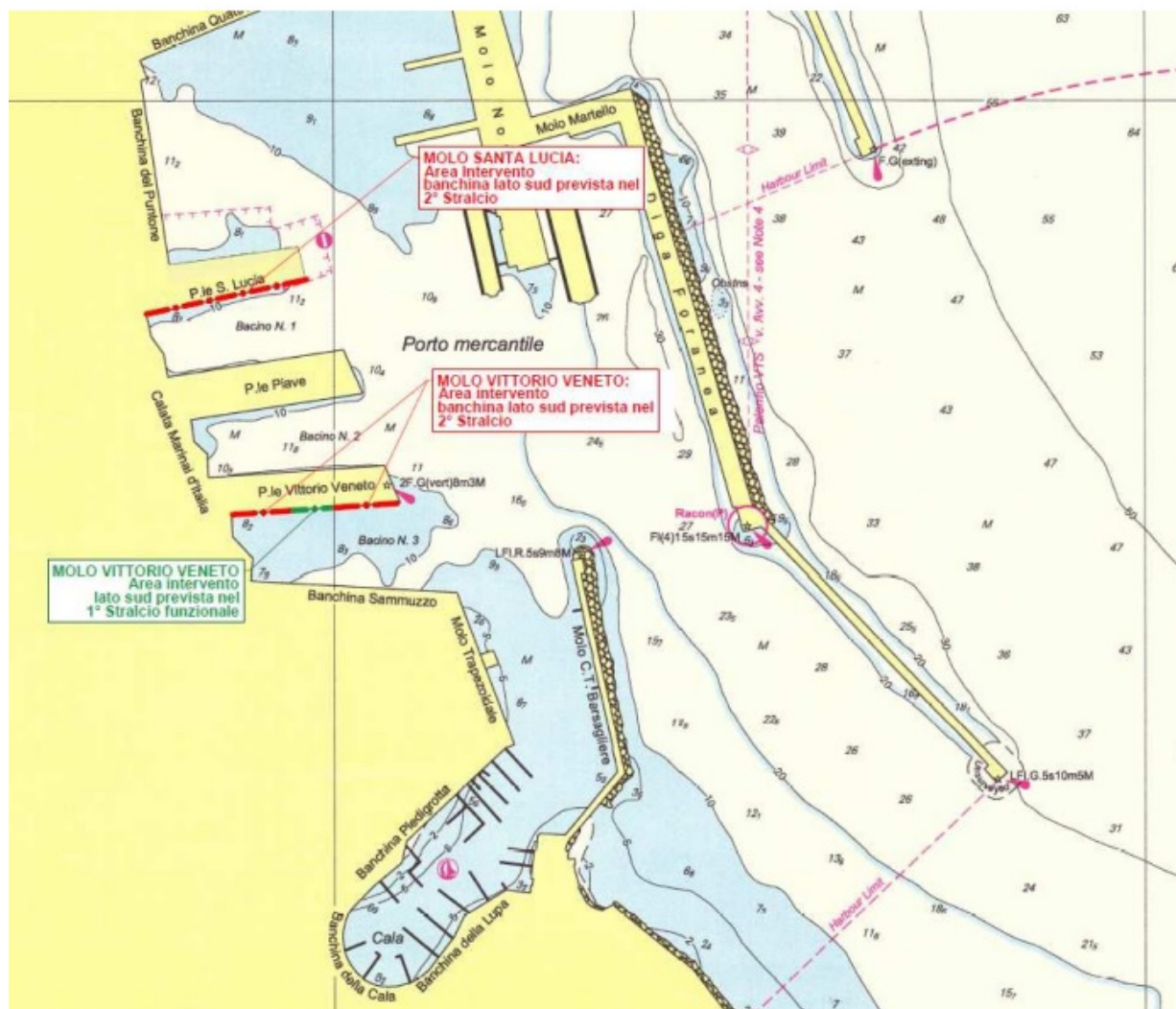
Il porto di Palermo accelera sul Pnrr

Nicola Capuzzo · Friday, July 22nd, 2022

Nel giro di pochi giorni, precedenti peraltro la caduta del Governo che secondo alcune letture potrebbe inficiare il regolare prosieguo dell'attuazione del Pnrr, l'Autorità di Sistema Portuale di Palermo ha registrato due passi significativi in tale percorso.

All'ente il Fondo complementare al Pnrr – sotto il cui cappello il Governo uscente ha inserito il finanziamento delle opere portuali per evitare eventuali eccezioni da parte della Commissione Europea – destina 143 milioni di euro suddivisi in 4 interventi. Uno di questi consiste nel “consolidamento delle banchine sud del Molo Piave ed adeguamento e messa in sicurezza statica delle banchine S. Lucia e Vittorio Veneto”, un restyling di fatto delle banchine dedicate a ro-pax e crociere (a completare un precedente intervento sul Vittorio Veneto).

Su un totale preventivato di 45 milioni di euro, nei giorni scorsi Adsp ha mandato in aggiudicazione una prima gara che ne cubava 30 comprese le somme a disposizione, relativa alle banchine Santa Lucia e Vittorio Veneto, assegnando i lavori a Rcm Costruzioni a fronte di un ribasso percentuale del 11,8% sull'importo a base d'asta di 26,4 milioni di euro (importo complessivo di aggiudicazione dell'appalto pari a 23,6 milioni di euro).



“Il progetto di riqualifica delle banchine Santa Lucia lato Sud e Vittorio Veneto lato Sud – si legge nella relazione tecnica predisposta da Adsp – prevede l’adeguamento strutturale delle stesse con una tipologia costruttiva composta da una parete combinata lato mare e da retrostanti pali realizzati ad interasse, dall’asse della parete combinata, pari a 11,00m. Con i lavori del 1° stralcio è stato messo a punto il progetto esecutivo dell’adeguamento strutturale della banchina Vittorio Veneto in corrispondenza della stazione marittima per un tratto lungo 93,60m. Per rendere operativa la banchina lato sud del molo Vittorio Veneto e del molo Santa Lucia l’Autorità di Sistema ha predisposto il progetto del 2° stralcio riguardante la banchina sud del molo Santa Lucia e il completamento della banchina sud del molo Vittorio Veneto”.

I lavori dovrebbero durare due anni.

Pochi giorni dopo, poi, Adsp ha pubblicato il bando dell’intervento più corposo fra quelli finanziati dal Fondo complementare al Pnrr, relativo ai “lavori di dragaggio dell’avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio” del porto di Trapani, a gara per 60,6 milioni di euro su un totale di 65 milioni finanziati (circa 420mila metri cubi in tutto).

In questo caso, spiega il bando, “l’appalto ha ad oggetto l’esecuzione dell’escavo dei fondali del porto di Trapani, limitatamente all’area indicata in progetto, fino alla quota – 11,00 m s.l.m.m. nell’avamposto (per l’evoluzione e l’accosto delle grandi imbarcazioni alle banchine portuali) e fino alla quota -10,00m nei pressi delle banchine. Detto escavo ha minore affondamento rispetto a quanto indicato nel PRP, la cui previsione è di -15m nella zona foranea e di -12m nei pressi delle

banchine. Sono inclusi nell'importo dei lavori anche i costi di trattamento dei sedimenti nonché gli oneri di trasporto e conferimento a discarica, ovunque conferiti, che restano a carico dell'appaltatore. (...) I prezzi sono ricavati dal nuovo prezzario regionale LL.PP., approvato con D.A. n. 17 del 29/06/2022”.

Sul prosieguo dell'operazione pende tuttavia un'incognita, come spiega il bando stesso: “Il progetto esecutivo dei lavori ha ottenuto l'autorizzazione all'immissione in mare di parte dei materiali provenienti da dragaggio, ex art. 109 del D.Lgs. 152/2006 e l'AdSP ha provveduto all'ottemperanza del quadro prescrittivo relativo all'autorizzazione ricevuta. Ad oggi si resta in attesa del provvedimento di verifica dell'ottemperanza relativamente alle suddette prescrizioni da parte dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente”.

Motivo per cui Adsp lascia aperta anche la porta delle modifiche al progetto (già oggetto in passato di polemiche) e anche dell'eventuale ritiro: “Per quanto sopra, considerato che l'avvio della gara è indetta nelle more che le Autorità Ambientali formalizzino la verifica in corso sull'adempimento delle prescrizioni impartite negli atti autorizzativi di loro competenza, ai sensi del 1° comma, art. 106, del D.Lgs. n. 50/2016 sono consentite eventuali modifiche al contratto, scaturenti da eventuali ulteriori prescrizioni, a prescindere dal loro valore monetario. Trattasi di modifiche al contratto previste nei documenti di gara iniziali, in apposita clausola chiara, precisa e inequivocabile, che non alterano la natura generale del contratto. Qualora le condizioni di dette eventuali modifiche attenessero alle variazioni dei prezzi e dei costi standard, le variazioni di prezzo in aumento o in diminuzione possono essere valutate, sulla base dei prezzari solo per l'eccedenza rispetto al dieci per cento rispetto al prezzo originario e comunque in misura pari alla metà. In ogni caso, è fatta salva la possibilità per l'AdSP di non procedere all'aggiudicazione dell'appalto, senza che nulla abbiano a pretendere i soggetti partecipanti, ovvero di revocare l'aggiudicazione. Sono, altresì, a carico dell'aggiudicatario tutti gli adempimenti relativi alla verifica di assoggettabilità dell'impianto mobile di sediment washing (ex art. 19 del D.lgs, 152/2006), di competenza regionale, nonché eventuali connessi adempimenti ambientali”.

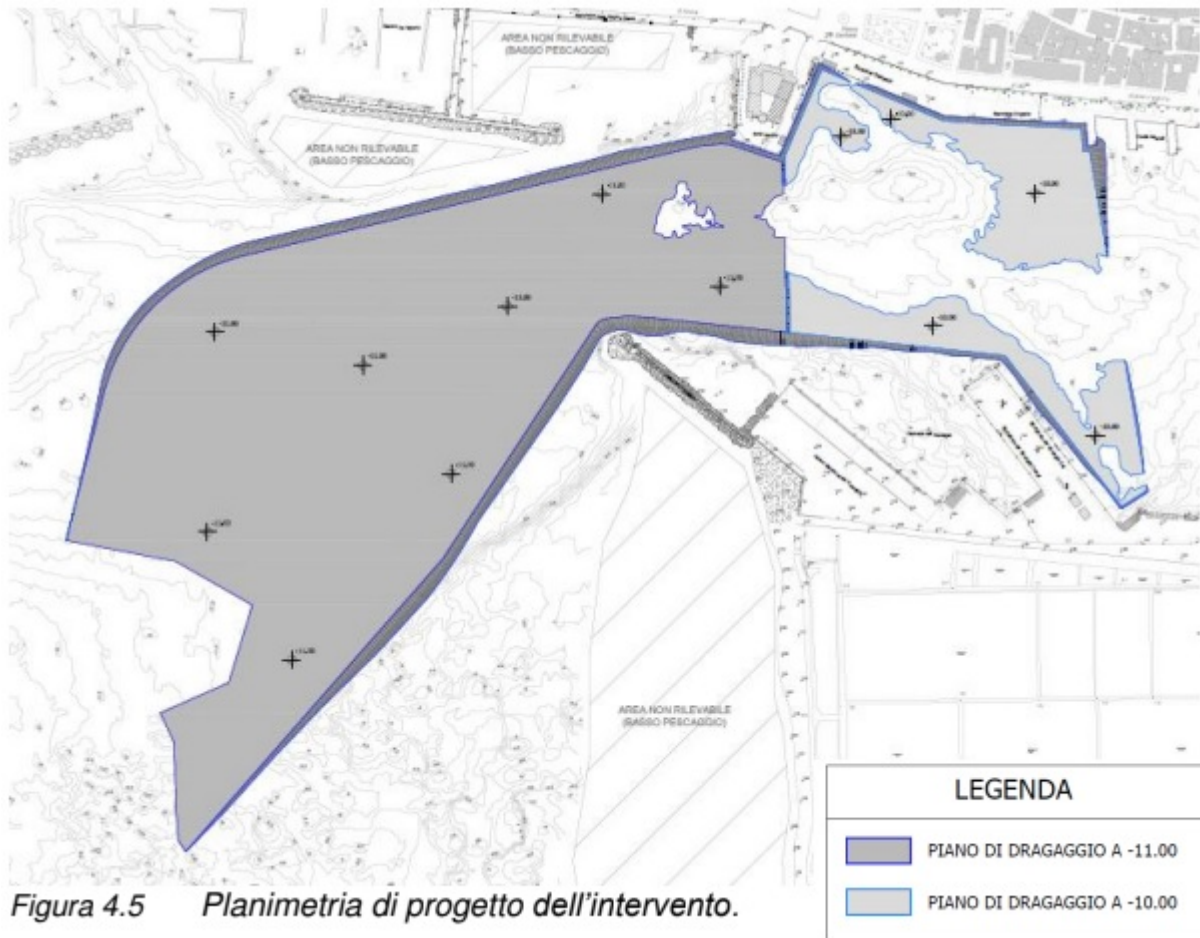


Figura 4.5 *Planimetria di progetto dell'intervento.*

Rapidissimi i tempi previsti dal cronoprogramma, dopo l'approvazione del progetto esecutivo, avvenuta solo lo scorso 30 giugno. Il 22 agosto si apriranno le buste, dopodiché a settembre partiranno i lavori con 120 giorni per "realizzazione dell'area di cantiere, compresa la bonifica ordigni bellici, ricerca, disgaggio e salpamento trovanti, realizzazione vasche sedimentazione, impianto Sediment Washing ed ottenimento autorizzazione". Poi 540 per "escavo subacqueo dei sedimenti e per quelli di classe A e B trasporto nel sito di immersione in mare e ciclo di trattamento e trasporto a discarica per quelli di classe C e D, nei successivi 540 giorni", per arrivare a un totale – considerando anche pause da condizioni meteoavverse e periodi festivi – di 720 giorni.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, July 22nd, 2022 at 8:30 am and is filed under [Porti](#)
 You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.