

AUTORITÀ PORTUALE DI PALERMO

BILANCIO D'ESERCIZIO 2006

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

Autorità
Portuale
di Palermo

DELIBERA N. 03 DEL 04 MAGGIO 2007

Bilancio consuntivo anno finanziario 2006

Dopo l'esame del documento contabile

IL COMITATO

visto il parere favorevole del Collegio dei Revisori dei Conti, all'unanimità

DELIBERA

di approvare il Bilancio consuntivo relativo all'anno finanziario 2006 che viene allegato alla presente e di cui fa parte integrante.

Comitato Portuale del 04.05.2007.

IL SEGRETARIO

(Ing. Riccardo D'Amico)

IL PRESIDENTE

(Prof. Ing. Antonio Bevilacqua)

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE AL BILANCIO CONSUNTIVO 2006

Il conto consuntivo che si sottopone all'approvazione del Comitato Portuale è ampiamente illustrato sotto il profilo contabile nei prescritti allegati ed in particolare nella relazione integrativa cui si rimanda per un puntuale esame delle parti contabili e nella dettagliata ed esauriente relazione del Collegio dei Revisori dei Conti.

Anche nell'esercizio 2006 il permanere dei vincoli di spesa posti dalla Legge Finanziaria 2005 ha condizionato lo svolgimento del programma di interventi infrastrutturali.

La legge finanziaria 2007, facendo venir meno i predetti vincoli, ha finalmente sbloccato la realizzazione dei previsti interventi il cui stato di attuazione viene puntualmente indicato nel seguito della relazione.

Lo scenario di riferimento dell'economia mondiale nel medio/lungo periodo rimane particolarmente favorevole, conseguentemente si sono registrati andamenti positivi per i traffici marittimi.

Si è verificato un incremento del traffico containerizzato e quello delle altre tipologie di carico, come testimoniato dalle linee di traffico "short sea" che saranno ulteriormente favorite dalle politiche dell'UE in tema di Reti TEN e corridoi plurimodali, nonché dalla nascita nel 2010 dell'area di libero scambio euromediterranea. A ciò si aggiunge l'incremento dei traffici interni via mare, alternativi al trasporto terrestre, le cosiddette autostrade del mare.

Anche il mercato crocieristico si è fortemente ampliato coinvolgendo nuove destinazioni.

Il porto di Palermo riveste una importanza strategica nello scenario dei trasporti da e per la Sicilia essendo terminale del corridoio Palermo-Berlino e nodo di scambio delle autostrade del mare, con servizi di linea per i porti di Napoli, Salerno, Civitavecchia, Livorno.

Genova, Cagliari e Tunisi con un traffico merci di circa tonn. 6,142 milioni oltre 2 milioni di passeggeri annui.

La disamina dei dati più recenti riguardanti, per gli anni 2005 e 2006, i movimenti di merci e passeggeri nel nostro porto non può che confermare questa fase particolarmente favorevole dei traffici marittimi.

Si conferma l'incremento del traffico Ro - Ro pari nel 2006 a 4.915.000 tonnellate rispetto al totale delle merci movimentate che sempre nel 2006 hanno raggiunto complessivamente 6.142.000 tonnellate.

Una componente importante di tali traffici riguarda i croceristi il cui movimento è aumentato notevolmente negli ultimi, ponendo il Cruise Terminal del nostro porto quale meta delle principali società dello shipping del settore.

Nel 2006 sono arrivati complessivamente 320.000 croceristi di cui oltre 50.000 in imbarco/sbarco a fronte di 201 approdi, numero superiore a quello dell'anno precedente (192).

Ma per cogliere queste opportunità e rispondere in modo efficace alle dinamiche del mercato, definite le linee programmatiche e le strategie che potranno comportare un vantaggio competitivo ed una crescita economico - sociale del nostro porto, è stato necessario elaborare un programma di interventi che, in una proiezione temporale di breve e medio periodo, renderanno effettiva la capacità di svolgere la propria funzione strategica.

Il raggiungimento dei predetti obiettivi passa naturalmente attraverso la realizzazione di interventi infrastrutturali che dovranno trovare riscontro nello strumento di pianificazione portuale.

L'elevata differenziazione di tipologie di traffici e di funzioni presenti nel porto di Palermo implica da una parte una specifica organizzazione delle infrastrutture e dei servizi in funzione delle attività svolte, dall'altra evidenza l'impatto prodotto sulla organizzazione del trasporto terrestre e sul ruolo che al porto viene richiesto nell'ambito dell'organizzazione della logistica.

3351
1294785

Nel porto di Palermo si concentrano infatti quantitativi significativi di merci varie con le navi traghetto che, avendo movimentazioni concentrate in tempi ristretti, generano notevoli picchi di traffico sul sistema stradale e sono contestualmente accompagnate dalla movimentazione di passeggeri con auto al seguito che in certi periodi assume dimensioni veramente rilevanti.

Ciò pone in rilievo il ruolo del porto quale “nodo” della rete infrastrutturale e dei servizi di trasporto intorno al quale la piattaforma strategica della Sicilia occidentale rappresenta punto di arrivo e quindi di snodo e di distribuzione dei flussi del corridoio transeuropeo e costituisce uno dei nodi di primo livello del Corridoio Meridiano per l'intercettazione dei flussi verso il Mediterraneo settentrionale ed occidentale.

Nel corso dell'esercizio 2006 è stato definito lo sviluppo complessivo del Master Plan da porre a base del Nuovo Piano Regolatore Portuale.

Sono state individuate le macro - aree funzionali del porto secondo il seguente schema di massima:

PORTO TURISTICO

- Darsena turistica della Cala
- Accosto turistico molo Sud
- Darsena turistica di Sant'Erasmus
- Porto turistico dell'Acquasanta
- Aree attrezzate per lo sport, il tempo libero ed a servizio dei porti turistici:
 - Foro Italico ed area parcheggi e per il tempo libero
 - Area per la cantieristica minore e rimessaggio
 - Parco archeologico del Castellammare ed area per servizi per il parco archeologico del Castellammare

PORTO OPERATIVO / AREE TECNICHE ATTREZZATE

- Area stoccaggio merci (Puntone - Quattroventi)
- Area containers ed altre attività (molo Nord - diga Foranea)

PORTO OPERATIVO /AREE PASSEGGERI E CROCIERISTI

- Attracco crociere (molo Vittorio Veneto e Sammuzzo)
- Terminal passeggeri:
 - Area terminal passeggeri servizi crocieristici (molo Vittorio Veneto)
 - Interfaccia città – porto (aree retrostanti la calata Marinai d'Italia)
 - Area per servizi misti portuali ed urbani
 - Area terminal servizi attività commerciali portuali

AREA DI TRASFORMAZIONE (RETROSTANTE IL MOLO TRAPEZOIDALE)

- Area di trasformazione città dell'innovazione delle arti e del turismo (nuove centralità urbane, servizi, commercio, residenze)
- Area da sottoporre a riqualificazione per residenze, servizi e commercio di qualità legato alle attività del water – front
- Polo culturale con attività ricettive e ricreative
- Area servizi culturali ed attività ricettive e ricreative

CANTIERISTICA

- Area produttiva e per la cantieristica

Sul piano infrastrutturale sono stati individuati i sottoindicati progetti per i quali si riporta qui di seguito una breve descrizione dello stato di attuazione di ciascun intervento. Tali opere rappresentano un primo stralcio di interventi di immediata realizzabilità, ferma restando la necessità di definire, nel medio termine un ulteriore lotto di progetti da finanziare finalizzati, in coerenza col redigendo P.R.P., al raggiungimento degli obiettivi di traffico e sviluppo economico del porto e della città in un ottica di riqualificazione del Water-front ed in un quadro di sviluppo sostenibile.

A) Interventi per l'intermodalità (autostrade del mare)Infrastruttura viaria di collegamento del porto con la grande viabilità
(Studio di fattibilità e Progettazione preliminare)

Si premette che questa Autorità Portuale, firmataria dell'Accordo di programma quadro per il trasporto marittimo, è il soggetto attuatore dello "Studio di fattibilità e progettazione preliminare infrastruttura viaria di collegamento del Porto di Palermo con la grande viabilità - codice intervento TM - PA - 04 - importo € 1.807.599".

La predetta somma è stata impegnata con D.C.S n. 1739 del 30 novembre 2004 dell'Assessorato LL.PP. sul cap. 672082 a valere sulle assegnazioni risorse "aree sottoutilizzate" di cui alla delibera CIPE 138/2000.

Esperate tutte le procedure della gara pubblica d'appalto, aggiudicata al Raggruppamento Temporaneo Imprese Italconsult (mandataria) SCETAROUTE S.A. Studio Ingegneri Associati - Progetta s.r.l., in data 8 marzo 2005 è stato stipulato il relativo contratto d'appalto.

Il progetto è stato esaminato in data 19 luglio 2006 e la conferenza di servizi finale si è tenuta in data 4 e 11 ottobre 2006, con esito positivo.

Il costo stimato nel progetto preliminare ammonta complessivamente ad € 347.000.000,00.

Si rende pertanto necessario adeguare ed integrare il finanziamento iniziale di € 1.807.599,00 di ulteriori € 2.000.000,00 per la progettazione definitiva, in relazione al valore dell'opera progettata.

Ciò in quanto il progetto preliminare esaminato in conferenza di servizi, è stato implementato sulla scorta di quanto emerso in una serie di riunioni tenutesi preliminarmente con l'Ufficio Urbanistica, l'Ufficio del Commissario per l'emergenza traffico ed il Settore Infrastrutture del Comune di Palermo, l'Ufficio del Genio Civile di Palermo, e la Soprintendenza ai BB. CC. AA della Regione Sicilia.

Detto progetto prevede la riqualificazione superficiale di via F. Crispi completando il sistema rotatorio di piazza XIII vittime con una rotatoria in via E. Amari ed una rotaia in piazza della Pace, una strada completamente in galleria a doppia canna da piazza Giachery a viale Francia, con uno svincolo ed una riqualificazione di superficie in corrispondenza di piazza Alcide de Gasperi.

Tale implementazione del percorso e della tipologia di realizzazione oltre all'attualizzazione dei prezzi hanno condotto al maggior costo come sopra preventivato.

Per quanto sopra, considerato che:

- l'intervento infrastrutturale di cui trattasi è di fondamentale importanza per lo sviluppo del porto e del traffico delle c.d. "autostrade del mare" in quanto consiste nella realizzazione di un collegamento stradale in galleria a doppia canna tra l'ambito portuale e la Circonvallazione di Palermo che costituisce la bretella di collegamento tra l'autostrada A 29 PA- TP- Mazara del Vallo e la A 19 - A 20 PA - CT - ME, al fine di drenare tutto il traffico pesante da e per il porto che in atto attraversa il centro cittadino;

-che lo stesso è altresì di fondamentale importanza per la città, incidendo notevolmente nel miglioramento del traffico urbano drenando quota parte dei flussi che dal centro storico e dal centro commerciale si dirigono verso la circonvallazione;

nelle more del riesame dell'A.P.Q. in corso di verifica, è stata formulata istanza alla Regione Sicilia - Presidenza - Dipartimento Programmazione finalizzata alla copertura finanziaria della progettazione definitiva cantierabile per un importo di € 2.000.000

B) Interventi legati al diporto nautico e turistico

Porto Turistico S. Erasmo

La progettazione definitiva ed esecutiva, costruzione, infrastrutturazione, arredo e gestione della darsena turistica di S. Erasmo, dell'importo complessivo di € 16.290.000, si inserisce nel quadro di completamento e sistemazione di tutti i porti storici che scandiscono la costa palermitana fino a costituire un articolato

sistema di scali turistici e di spazi collettivi che siano anche compatibili con la tradizione peschereccia e con il recupero dell'edificato storico che a questi porti sono strutturalmente connessi fin dalle origini. Si tratta di opere diversificate che, oltre al progetto dell'ampliamento funzionale del bacino di ciascuno dei porti comprenda la riqualificazione urbanistica ed edilizia, il potenziamento delle funzioni ricettive, la riappropriazione dello spazio collettivo, la soluzione dei problemi di congestionamento veicolare con un opportuno sistema di distribuzione e di sosta.

Il progetto del porto turistico di S. Erasmo prevede la realizzazione di una diga foranea costituita da due tratti di cui il primo quasi perpendicolare alla scogliera radente del Foro Italico ed il secondo parallelo alla costa; lo specchio acqueo portuale viene definito con un molo di sottoflutto anche esso perpendicolare alla costa.

Con le opere sopra descritte si forma uno specchio acqueo protetto dell'estensione di circa 32.000 mq, e si riescono ad ospitare circa 272 imbarcazioni.

Il finanziamento dell'opera è assicurato nella misura del 50% dell'importo a base d'asta e delle somme a disposizione (nette da IVA), oltre IVA dalla Regione Sicilia Assessorato Regionale al Turismo, Comunicazioni e Trasporti, giusta Convenzione del 12.12.2002 a valere sui fondi del P.O.R. 2000-2006 Mis. 4.20 e nella misura del restante 50% da fondi privati del soggetto aggiudicatario della concessione, che è la soc. Research S.p.a. con sede in Bacoli (Na).

Il cronoprogramma è di massima il seguente:

Contratto d'appalto stipulato in data 3 luglio 2006.

La progettazione definitiva trasmessa al Provveditorato OO.P.P. per l'istruttoria di competenza ed il successivo inoltro al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per il parere tecnico.

Completamento dei lavori entro il 30 settembre 2008.

Rimozione di mezzi nautici affondati e/o semisommersi alla Cala (Bonifica Cala)

La navigazione e l'utilizzo delle banchine dell'emiciclo nord-ovest del bacino della Cala e della banchina Piedigrotta del porto di Palermo era intralciata ed in ampie zone preclusa dalla presenza di n. 16 relitti affondati e/o semisommersi per abbandono dei relativi proprietari di cui molti in stato di fallimento. Effettuata una ricognizione dei luoghi ed un rilievo morfo-batimetrico per l'esatta individuazione dei relitti, previo Accordo Procedimentale stipulato con la Capitaneria di porto "ope legis" competente alla rimozione, è stata esperita un gara pubblica per la rimozione dei suddetti relitti per l'importo di € 1.775.000,00. finanziata con fondi propri dell'Autorità portuale, fatta salva la rivalsa di legge sui proprietari inadempienti. I lavori sono stati affidati con contratto del 5 luglio 2005 e consegnati in pari data. Nel corso del 2006 risultano demoliti numerosi natanti: R/re Urano, R/re Mercurio, R. re Cirrincione, m/n Neapolis, Betta "Rapallo", draga S. Lucia, n/d Matilde Fiore, betta Taormina, draga S. Anna, R. re Columbus, betta Gencimar, M/n Marianna, nonché i piloni del bacino Cala. I lavori sono stati sospesi per evitare interferenza con il traffico da diporto stagionale estivo. Gli stessi sono stati ripresi restando da salpare n. 2 imbarcazioni in legno di modesta entità e la M/n Annamaria P. antistante il Mercato Ittico

Stante l'andamento dei lavori si ritiene possano concludersi entro aprile 2007.

Infrastruttura a servizio del diporto nautico alla Cala

In coerenza con il sistema complessivo programmato dal Comune di Palermo per il recupero del Castello a mare e delle aree circostanti, è stato avviato un processo di riqualificazione della Cala, prevedendo la redazione del progetto per la realizzazione di opere infrastrutturali a servizio del diporto nautico alla Cala per la realizzazione di una darsena turistica di eccellenza, recuperando la storica banchina Piedigrotta.

Il progetto preliminare prevede il salpamento degli scali di alaggio, lo scavo subacqueo necessario per l'allagamento del fossato che sarà realizzato, lungo il perimetro esterno dell'antica costruzione, con il progetto in corso di appalto per il recupero del Castello a mare, la ricostruzione della sovrastruttura di banchina che sarà ricavata sul vecchio impianto esistente mantenendo le stesse caratteristiche architettoniche con struttura in calcestruzzo ciclopico, paramento rivestito con pietra da taglio di natura calcarea, pavimentazione in basolato e orlatura del ciglio banchina sempre in pietra da taglio.

Sono altresì previste operazioni di dragaggio, necessarie per rendere il bacino fruibile con un fondale minimo di - 4,00 mt lato banchina Lupa (sud) e -5,00 mt lato banchina Piedigrotta (nord) per consentire l'ormeggio di navi da diporto, anche di grandi dimensioni.

Il rifacimento del manto stradale della banchina attualmente asfaltato sarà eseguito in bologninato formato con pietra di natura calcarea.

La banchina Piedigrotta utile all'accosto di navi da diporto si estende per uno sviluppo lineare di mt 130 consentendo almeno n. 20 posti per navi da diporto, in aggiunta ai circa 250 posti barca che si otterranno con una razionale disposizione di pontili galleggianti.

Per accogliere i servizi essenziali del porto, si è ipotizzato l'utilizzo del manufatto ex I.S.A.B. esistente alla banchina Lupa, previa ristrutturazione dell'intero compendio. Sono stati previsti ai fini della bonifica ambientale, gli impianti di ricircolo delle acque portuali per consentirne il ricambio di norma, nonché gli impianti di aspirazione e trattamento primario delle acque reflue dei natanti, nere e di sentina, nonché sistemi di ricezione degli oli esausti. Sono altresì previsti gli impianti tecnologici per la fornitura dei servizi all'utenza (idrico ed elettrico).

Sul fronte dell'arredo urbano sono previsti illuminazione artistica, panchine, sistemazione a verde, nonché una passerella pedonale

per il collegamento della banchina Piedigrotta con la banchina dell'emiciclo Cala, che consentirà la fruizione della banchina stessa (che si configura come isola), nonché la visione ravvicinata del bastione del Castello.

L'importo complessivo del progetto è di € 6.240.000

Il progetto preliminare, trasmesso in data 7 marzo 2005 alla Regione Sicila Assessorato Turismo, Comunicazioni e Trasporti per il finanziamento a valere sui fondi di cui alla Delibera di Giunta Regionale n. 317/2004.

E' stato redatto nel 2006 un progetto architettonico dell'Officina di Architettura. E' in corso la redazione del progetto definitivo

C) Interventi per traffico crociere e Ro-Ro

Ammodernamento Stazione Marittima

Da circa 50 anni la Stazione Marittima dei Porto di Palermo, finita di costruire nell'immediato dopoguerra, ha mantenuto invariata sia l'aspetto architettonico e sia anche la distribuzione interna e la dotazione dei servizi a suo tempo previsti per il flusso migratorio che ha caratterizzato quel periodo.

Negli ultimi decenni la nuova modalità del trasporto marittimo ha rivoluzionato la tipologia delle navi, le tecnologie di movimentazione e conseguentemente la struttura stessa dei porti. Lo sviluppo dimensionale delle navi ha prodotto l'esigenza di banchine di ormeggio molto lunghe, di ampi piazzali operativi e di fondali profondi.

Il Porto ha inoltre assunto il carattere di infrastruttura che tende ad interconnettersi non solo con funzioni e modalità propriamente trasportistiche ma anche con una serie di attività di servizio, commerciali e direzionali che trovano nella accessibilità e nella mobilità motivi di attrazione e di valorizzazione.

In tale ottica saranno realizzati con i fondi di cui alle legge 1 dicembre 2003 n. 358 pari ad 7.282 M€ una serie di nuovi interventi che possono così riassumersi:

Ammodernamento e riqualificazione funzionale interna della Stazione Marittima, ivi compresa la fornitura e posa in opera di n. 2 passerelle mobili per imbarco e sbarco passeggeri diretto da nave a Stazione Marittima (tipo loading bridge aeroportuali), per consentire la piena fruizione della Stazione Marittima a tutti i croceristi in arrivo ed in partenza.

Sono stati intanto effettuati tutti i rilievi di dettaglio propedeutici alla progettazione e la restituzione su Autocad degli elaborati di progetto risalenti agli anni '50, è stato redatto un progetto architettonico dell'Officina di Architettura ed è in corso la redazione del progetto definitivo.

Opere infrastrutturali per elevare la sicurezza nel porto

Nell'ambito dei compiti in materia di security per le aree comuni e le banchine non in concessione, posti in capo all'Autorità Portuale di Palermo dalla normativa SOLAS/CONF. 5/DC" del 11.12.2002 (ISPS Code) allegati A e B, dal Regolamento (CE) del Parlamento Europeo e del Consiglio N. 725/2004 del 31.03.2004, nonché dagli atti di indirizzo emanati dal *Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei trasporti Marittimi e dei porti (C.I.S.M.)*, sono stati curati gli adempimenti di gara per l'appalto del servizio di consulenza necessario all'adeguamento dell'impianto portuale di Palermo alla normativa SOLAS/CONF. 5/DC" del 11.12.2002 (ISPS Code) anche per le navi in servizio di cabotaggio nazionale e pertanto entro i termini di legge saranno sottoposti ed approvati dalla competente Capitaneria di Porto i documenti di analisi del rischio (PFSA) ed il piano di sicurezza anticrimine (PFSP).

E' in corso l'approvazione tecnica del progetto per il successivo iter di affidamento, con procedura di appalto integrato, della realizzazione delle opere infrastrutturali per l'attuazione del P.F.S.P., opere che saranno eseguite con i fondi pari ad € 5.000.000 di alla Legge 413/98 - D.M. 25/02/2004.

Costruzione terminal Ro-Ro alla Calata Marinai d'Italia

E' stato redatto un progetto preliminare per la realizzazione di un terminal passeggeri sito alla Calata Marinai d'Italia, al fine di creare una struttura di accoglienza per i passeggeri in arrivo e partenza con le navi traghetto, ormeggiate ai moli sporgenti Piave e S. Lucia , che comprende altresì servizi tipici di un terminal quali sedi per le agenzie di viaggio, compagnie di navigazione, ristoranti, bar, servizi igienici, sedi per le forze dell'ordine e dogana, nonché le gli apprestamenti infrastrutturali e tecnologici per la vigilanza di "security". Nell'area sottostante era previsto un parcheggio interrato per circa 700 posti auto. Sulla scorta di tale progetto è stato concesso con i fondi della legge 166/2002 un finanziamento di € 6.493.700,00. per la realizzazione di un 1° lotto funzionale.

Tale progetto in atto è in corso di profonda rivisitazione sia in ordine alla realizzazione della chiusura dell'anello ferroviario metropolitano che, nella progettazione definitiva del Comune di Palermo attraversa l'area di sedime del parcheggio interrato, sia in ordine alla redazione del Master Plan e del Nuovo P.R.P. che prevede una diversa conformazione architettonica del Terminal.

L'Officine dal porto ha in corso la redazione di linee guida per un concorso di progettazione ed il successivo appalto integrato. E' previsto l'appalto entro l'anno 2007.

Riqualificazione molo S. Lucia

Il Molo S. Lucia è stato realizzato negli anni '30 e successivamente ampliato negli anni '50 ed è costituito da massi sovrapposti in calcestruzzo con a tergo materiale di riporto. Da pochi anni il suddetto molo, che in passato era occupato da un cantiere per la costruzione di cassoni cellulari e dal distaccamento portuale dei Vigili del Fuoco, è stato recuperato alla sua funzione primaria ed è oggi destinato all'ormeggio di navi RO-RO. L'attuale lunghezza della banchina lato nord del suddetto Molo, che è di circa ml. 195, risulta però inadeguata all'ormeggio delle grandi navi RO-RO di ultima generazione (la cui lunghezza è di ben oltre 200 ml).

Un secondo aspetto delle problematiche che caratterizzano l'uso del molo in questione è costituito dal fatto che lo stesso non è ortogonale alla banchina di riva (nella fattispecie alla "Banchina Puntone"), ma forma un angolo di circa 85°. Ciò comporta che la posizione di ormeggio e/o l'appoggio del portellone poppiero non sono affatto ottimali, ma anzi creano problemi di sicurezza sia per quanto riguarda lo scarroccio della nave per effetto dei venti e sia per quanto riguarda la stabilità dell'appoggio del portellone.

Inoltre la realizzazione della banchina su scanno di imbasamento e massi sovrapposti è soggetta a sgrottamenti dello scanno e cedimenti dei massi a causa del moto vorticoso delle eliche delle navi che oggi accostano con mezzi propri senza l'uso di rimorchiatori.

Per risolvere i vari aspetti del problema è stato previsto il prolungamento del Molo S. Lucia allineandone la testata con quelle degli altri moli del porto commerciale (Molo Piave e Molo V. Veneto) e realizzando il lato nord della relativa banchina ad angolo retto con la sua banchina di riva (banchina Puntone). L'allineamento del lato sud della banchina è stato invece mantenuto invariato in quanto nell'ambito dei "lavori di adeguamento e consolidamento della Calata Marinai d'Italia" è già stato realizzato l'avanzamento della relativa banchina di riva ("Crispi 1") a 90° gradi con quella del Molo S. Lucia.

Il progetto definitivo dell'importo di 18,7 M€ in corso di redazione da parte dell'Ufficio registra un avanzamento del 70%. Si prevede il completamento della progettazione definitiva entro maggio 2007.

La copertura finanziaria è assicurata sui fondi di cui alla legge 413/98 D.M. 2.5.2001.

Adeguamento e consolidamento estremità nord banchina Puntone

Nell'estremità della banchina Puntone, nel tratto in cui c'era la rientranza dello sbocco del canale di raffreddamento della demolita centrale elettrica "Quattroventi", si è verificato il cedimento del

piano di imbasamento del muro di sponda che ha causato il dissesto anche statico dello stesso muro.

A tale contingente situazione si aggiunge la circostanza che la banchina Puntone e la banchina Quattroventi non sono tra loro ad angolo retto, la qual cosa pregiudica l'operatività delle navi di tipo RO-RO che non possono utilizzare le suddette banchine in quanto viene meno la possibilità di appoggio dei portelloni poppieri di imbarco/sbarco sulla banchina (Puntone). E' stato quindi previsto un intervento finalizzato alla contemporanea soluzione di entrambi i problemi avanti illustrati che prevede la realizzazione di un nuovo muro di sponda nel tratto terminale dell'estremità nord dell'attuale banchine Puntone, configurato in modo da rendere tale tratto perpendicolare alla latistante banchina "Quattroventi", e consentire quindi alle navi RO-RO l'appoggio ottimale dei portelloni di imbarco e sbarco anche in questo posto di ormeggio. Il progetto a livello esecutivo è stato elaborato dall'area Tecnica dell'Autorità Portuale ed approvato dal Consiglio Superiore LL.PP. L'importo complessivo del progetto è di € 3.450.000,00 finanziato interamente dal Ministero delle Infrastrutture ai sensi del D.M. 3199 del 29.3.2006 giusta protocollo d'intesa stipulato in data 30.11.2006 .

A seguito della stipula del Protocollo d'Intesa n. 67 di rep. del 30 novembre 2006, per i "Lavori di adeguamento e consolidamento della estremità nord della banchina Puntone per il traffico RO-RO" nel porto di Palermo, l'Autorità Portuale di Palermo ha avviato le procedure di gara.

La gara d'appalto è stata espletata con sedute in data 30 gennaio 2007, 13 febbraio 2007 e 19 marzo 2007.

La Commissione di gara nella seduta del 19 marzo 2007 ha aggiudicato provvisoriamente la gara alla società C.E.S.A. s.r.l., con sede in Agrigento - Via Imera n. 201, Codice Fiscale e numero di iscrizione al registro delle Imprese di Agrigento 01660200849 Partita IVA 01975150846; con il ribasso del 17,117% (diciassette virgola centodiciassette per cento) sull'importo a base d'appalto di € 2.736.478.00.