

7.5 Lo stato patrimoniale

Nella tabella che segue sono esposti in forma aggregata i dati relativi allo stato patrimoniale degli esercizi 2014 e 2015, posti a raffronto con l'esercizio 2013.

Tabella 15 - Stato patrimoniale

ATTIVITA'	2013	2014	% di var.14/13	2015	% di var.15/14
A) Immobilizzazioni					
- Immobilizzazioni immateriali	11.020.518	12.699.696	15,2	16.500.283	29,9
- Immobilizzazioni materiali	2.143.959	2.040.479	-4,8	2.122.177	4,0
- Immobilizzazioni finanziarie	2.140.606	2.188.529	2,2	1.688.297	-22,9
TOTALE A)	15.305.083	16.928.704	10,6	20.310.757	20,0
B) Attivo circolante					
- Rimanenze	4.088	9.515	132,7	5.155	-45,8
- Residui attivi	72.241.318	78.985.045	9,3	78.896.476	-0,1
- Disponibilità liquide	34.481.203	31.071.949	-9,9	31.357.750	0,9
TOTALE B)	106.726.609	110.066.509	3,1	110.259.381	0,2
C) Risconti attivi	27.797	8.132	-70,7	11.675	43,6
TOTALE C)	27.797	8.132	-70,7	11.675	43,6
TOTALE ATTIVITA' (A+B+C)	122.059.489	127.003.345	4,1	130.581.813	2,8
PASSIVITA'	2012	2014	% di var.	2015	% di var.
A) Patrimonio netto					
- Fondo di dotazione	2.897.919	10.504.408	262,5	10.504.408	0,0
- Altre riserve	7.606.489				
- Avanzi/disavanzi economico portati a nuovo	-8.014.944	-8.225.831	0,0	-8.019.641	-2,5
- Avanzo/disavanzo economico d'esercizio	-210.887	206.190	0,0	76.447	-62,9
TOTALE A)	2.278.577	2.484.767	9,0	2.561.214	3,1
B) Contributi in conto capitale	0	0		0	0,0
C) Fondi per rischi ed oneri					
- per imposte	81.599	81.599	0,0	-	0,0
- per altri rischi ed oneri futuri	63.271	77.491	22,5	148.583	91,7
TOTALE C)	144.870	159.090	9,8	148.583	-6,6
D) Trattamento di fine rapporto di lavoro	1.654.299	1.528.815	-7,6	1.533.657	0,3
E) Debiti e residui passivi	21.715.591	16.882.557	-22,3	13.872.23	-17,8
F) Risconti passivi	96.266.152	105.948.116	10,1	112.466.129	6,2
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO (A+B+C+D+E+F)	122.059.489	127.003.345	4,1	130.581.813	2,8
Conti d'ordine					
Sistema degli impegni	8.860.068	9.222.914	4,1	10.081.295	9,3
Beni di terzi presso l'ente	238.373.671	250.344.365	5,0	153.858.067	-38,5
Beni dell'ente presso terzi	98.278.643	86.343.038	-12,1	82.797.212	-4,1
TOTALE	345.512.382	345.910.317	0,1	246.736.574	-28,7

Il patrimonio netto registra un incremento del nove per cento nel 2014 e di un ulteriore tre per cento nel 2015 e passa da 2,2 milioni del 2013 a 2,5 milioni del 2015, per effetto degli avanzi economici dei due esercizi.

Il totale delle attività si incrementa dai 122 milioni del 2013 ai 130,5 milioni del 2015, per effetto dell'incremento nel biennio delle immobilizzazioni e dell'attivo circolante.

Le immobilizzazioni ammontano a 16,9 milioni nel 2014 ed a 20,3 milioni nel 2015, rispetto ai 15,3 milioni del 2013; la posta maggiore è costituita dalle immobilizzazioni immateriali, costituite in prevalenza da manutenzioni straordinarie e migliorie su beni demaniali eseguite con finanziamenti pubblici, che registrano un incremento del 15,2 per cento nel 2014 e del 29,9 per cento nel 2015; le immobilizzazioni materiali, sostanzialmente stabili nel biennio, sono costituite da impianti e macchinari, attrezzature industriali e commerciali, e altri beni.

Tra le immobilizzazioni finanziarie figurano i crediti verso lo Stato a medio e lungo termine, ammontanti a circa due milioni nel 2014 ed a circa 1,4 milioni nel 2015, e le partecipazioni societarie, di cui si tratterà più avanti.

Nell'ambito delle voci che compongono l'attivo circolante, la posta più rilevante è costituita dai residui attivi, che ammontano a circa 78,9 milioni sia nel 2014 (+9,3 per cento rispetto al 2013) che nel 2015, di cui la posta principale è costituita dai crediti verso lo Stato. Le disponibilità liquide si mantengono intorno ai 31 milioni di euro nel biennio, rispetto ai 34,4 milioni del 2013 e sono costituite dai saldi relativi al conto di tesoreria unica ed al conto di contabilità speciale vincolato per lavori.

Tra le passività, il Fondo rischi ed oneri ammonta ad euro 159.090 nel 2014 e ad euro 148.583 nel 2015. Comprende un fondo rischi cause legali, che ammonta ad euro 77.491 nel 2014 e ad euro 148.583 nel 2015, per far fronte a potenziali rischi futuri connessi a contenziosi in essere alla data di chiusura dell'esercizio.

Per quanto riguarda i debiti, i residui passivi sono indicati in 16,8 milioni nel 2014 ed in 13,8 milioni nel 2015, con una diminuzione rispettivamente del 22,3 per cento nel 2014 e di un ulteriore 17,8 per cento nel 2015. L'Ente precisa al riguardo in nota integrativa che la differenza rispetto agli importi iscritti nel rendiconto finanziario è dovuta ad una diversa rappresentazione contabile dei lavori in corso su ordinazione.

L'Ente infine dà conto in nota integrativa delle voci che compongono i risconti passivi e indica le variazioni rispetto all'esercizio precedente. Tali importi si incrementano dai 96,2 milioni del 2013 ai 112,5 milioni del 2015.

7.6 Le partecipazioni societarie

La tabella che segue mostra le partecipazioni societarie detenute dall’Autorità portuale nel biennio in esame, raffrontate all’esercizio precedente:

Tabella 16 - Partecipazioni societarie

SOCIETA'	2013		2014		2015	
	valore	quota partecip.ne (%)	valore	quota partecip.ne (%)	valore	quota partecip.ne (%)
Società OSP-Ope.ni e Serv.port.li Palermo S.r.l	1.040	1,156	1.040	1,156	1.040	1,156
Società SIS-Società Interporti Siciliani S.p.A	159.767	7,86	112.987	6,52	112.987	6,52
Bacino 5 s.r.l.(in liquidazione)					90.047	
TOTALE	160.807		114.027		204.074	

La partecipazione nella società OSP s.r.l (Operazioni e Servizi Portuali Palermo s.r.l.) è iscritta in bilancio per euro 1.040, quella nella Società SIS (Interporti Siciliani s.p.a.), per euro 112.987; si precisa al riguardo in nota integrativa che il valore di iscrizione di tale partecipazione è stato oggetto di svalutazione nel 2014 a seguito di riduzione del capitale sociale per perdite da parte della società ed al mancato esercizio del diritto di opzione da parte dell’Autorità portuale. Il valore della partecipazione è stato pertanto adeguato alla quota di patrimonio netto posseduto al 31 dicembre 2013, ultimo bilancio approvato della società partecipata. Ciò ha comportato l’iscrizione nel conto economico 2014 di una svalutazione di euro 46.780. L’Ente indica in euro 922.156 la svalutazione complessiva del valore della menzionata partecipazione nel quadriennio 2010-2013.

Nel 2015 è stato mantenuto prudenzialmente il valore nominale della partecipazione già svalutata in base al bilancio chiuso al 31 dicembre 2013, in quanto alla data di chiusura del bilancio 2015 dell’Autorità portuale, non risultavano ancora approvati i bilanci 2014 e 2015 della società partecipata. L’importo delle partecipazioni nel 2015 risulta incrementato di 90.047 euro (da 114.027 euro del 2014 a 204.074 euro del 2015), corrispondenti alla quota di partecipazione dell’ente nella società Bacino 5 in liquidazione dal 1997⁶. Secondo quanto riportato dall’Ente in nota integrativa il capitale di liquidazione è congruo rispetto alla quota di partecipazione.

Con delibera del Comitato portuale n.2 del 26 marzo 2015 è stato approvato il Piano di razionalizzazione delle partecipazioni societarie ex art. 1, c. 611 e 612 della l. n. 190/2014, con il quale è stata disposta la dismissione della partecipazione societaria nel capitale sociale della società

⁶ In nota integrativa si precisa che le operazioni di intervento finanziario effettuate dall’ente sono state considerate in aumento della partecipazione, considerando la partecipazione iniziale già prudenzialmente *in toto* svalutata.

O.S.P.⁷; il Piano è stato trasmesso alla competente sezione regionale di controllo della Corte dei conti e pubblicato sul sito istituzionale dell'Ente. Essendo la procedura ad evidenza pubblica andata deserta, l'ente, con decreto n. 95 del 20 gennaio 2016, ha ritenuto di ravvisare gli estremi della fattispecie di cui all' art.1, c. n.569 della l.n.147/2013, nell'interpretazione autentica disposta dall'art. 569 bis della stessa legge ed ha disposto pertanto il recesso dalla società O.S.P. s.r.l., con contestuale diritto alla liquidazione del valore della quota valutata in euro 115.000⁸ entro dodici mesi dalla cessazione della partecipazione.

In data 9 febbraio 2016 l'Assemblea dei soci di O.S.P. ha deliberato di rigettare la cessazione *ex lege* così come formulata dalla società; in data 17 marzo 2016, sono stati notificati all'ente due ricorsi, identici nel contenuto, promossi innanzi al TAR Sicilia dalla società O.S.P. s.r.l. e da quattro soci della stessa, per l'annullamento del decreto n. 95/2016.

Dal verbale n.6/2016 del collegio dei revisori, si apprende inoltre che l'Autorità portuale ha anch'essa impugnato avanti al giudice ordinario, con il patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, la delibera assembleare dell'O.S.P. del 9 febbraio 2016. I contenziosi sopra evidenziati sono ancora pendenti.

Nel Piano di razionalizzazione redatto dall'Ente, risulta che l'autorità portuale partecipa indirettamente a due società di cui S.I.S. è socia: UIRNEt s.p.a. (5,7 per cento) e MAAS (circa 1 per cento); inoltre partecipa indirettamente alla S.I.S. Gestioni s.r.l. a socio unico, partecipata al 100 per cento da S.I.S. s.p.a. che, in data 10 dicembre 2014, ne ha deliberato lo scioglimento.

⁷ La società, partecipata al 90 per cento dalla Cooperativa Porto 2000 ed al 10 per cento dall'A.P. di Palermo, svolge i servizi di interesse generale di pulizia e raccolta rifiuti, idrico e di illuminazione, con scadenza contrattuale nel 2020.

⁸ A seguito di perizia tecnica, eseguita con i criteri di cui all'art.2437 ter c.c., redatta da un professionista all'uopo incaricato.

8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'Autorità portuale di Palermo risulta tuttora sprovvista di un aggiornato Piano regolatore, a causa di un contenzioso con il comune di Palermo che si protrae dal 2012.

Per quanto riguarda la gestione del demanio marittimo, le entrate per canoni hanno subito un decremento nel 2014, cui ha fatto seguito un incremento nel 2015, sia in termini assoluti rispetto al biennio precedente, sia in termini di incidenza sulle entrate correnti (dal 32,8 per cento del 2013 al 36,4 per cento del 2015). Le riscossioni per canoni, anch'esse in calo nel 2014, si sono incrementate nel 2015, raggiungendo i 3 milioni di euro, a fronte dei 2,8 milioni del 2013.

L'andamento complessivo del traffico merci ha mostrato segnali di ripresa nel biennio, registrando un incremento più marcato nel 2015. La movimentazione delle merci mediante *containers* è risultata invece in forte decremento nel biennio; (-30,5 per cento nel 2014 aumentato di un ulteriore 10 per cento nel 2015); il traffico complessivo dei passeggeri si è incrementato dell'11,3 per cento nel 2014, il traffico dei passeggeri di linea del 5,2 per cento, dei crocieristi del 29,4 per cento, mentre nel 2015 è rimasto stabile nei valori complessivi.

I risultati della gestione hanno fatto registrare un disavanzo finanziario di 2,7 milioni nel 2014, dovuto al saldo negativo delle poste in conto capitale, solo in parte compensato dal saldo positivo di parte corrente. Nel 2015 la gestione finanziaria si è chiusa invece con un saldo positivo di 2,6 milioni, determinato dalla somma dei saldi positivi di parte corrente e di parte capitale; l'avanzo di amministrazione è passato dai 13,5 milioni del 2013 ai 16,7 milioni del 2015, con un decremento nel 2014 in cui è ammontato a 10,4 milioni. Il risultato economico si è chiuso in avanzo in entrambi gli esercizi finanziari (206.190 euro nel 2014 e 76.448 nel 2015), con un'inversione di tendenza rispetto al 2013, in cui aveva registrato un disavanzo di 210 mila euro. Il patrimonio netto è aumentato nel biennio in misura corrispondente agli avanzi economici, passando dai 2,2 milioni del 2013 ai 2,5 milioni del 2015.

Gli oneri per il personale hanno registrato una diminuzione del 5,3 per cento nel 2014, anche a causa della drastica riduzione della spesa per il Segretario generale (-88,9 per cento) ed un aumento nel 2015 (+5,8 per cento), imputabile agli adeguamenti contrattuali; il costo medio unitario ha evidenziato un andamento in linea con quello del costo complessivo del personale. Per quanto riguarda gli emolumenti indebitamente erogati ai dipendenti nel biennio 2011-2012, l'Autorità portuale ha disposto, nel luglio 2016, l'avvio delle operazioni di recupero sia per il personale che per i dirigenti.

Con delibera del Comitato portuale n. 2 del 26 marzo 2015, è stato approvato il Piano di razionalizzazione delle partecipazioni societarie ex art.1, c. 611 e 612 della l. n. 190/2014, con il quale è stata disposta la dismissione della partecipazione societaria nel capitale sociale della società O.S.P.; la procedura di dismissione non si è tuttavia ancora conclusa a causa del contenzioso insorto con la società stessa.

AUTORITA' PORTUALE PALERMO

Rendiconto Generale

Anno 2014

Adunanza del Comitato Portuale
25 Maggio 2015

*Relazione del Presidente**Consuntivo 2014*

La grave situazione congiunturale che attanaglia negativamente il comparto economico nazionale con ripercussioni in tutti i settori ed anche in quello dei trasporti, della marittimità e della portualità deve essere considerata preliminarmente a qualunque valutazione afferente la presentazione del bilancio consuntivo.

L'esame dello stesso relativamente all'anno 2014 non può prescindere da alcune considerazioni di carattere generale correlate alla grave crisi economica che ha riguardato pesantemente il sistema economico internazionale e che ha interessato anche il settore delle relazioni economiche. Lo sviluppo economico nazionale continua a non decollare ed il sistema portuale italiano, a causa della fase recessiva, risente pesantemente dell'attuale momento di grave crisi. Il comparto portuale, teoricamente capace di creare occupazione e ricchezza, è certamente in grado di produrre un adeguato sviluppo economico, ma si avverte sempre più la necessità di nuove regole e della tanto auspicata revisione normativa afferente la Legge 84/94. La riforma della succitata norma è sempre più urgente e sentita dal cluster marittimo nazionale, anche con riferimento all'auspicata autonomia finanziaria delle Autorità Portuali ed alla natura giuridica delle stesse, in relazione all'applicabilità del Decreto legislativo 165/01 che, non pochi problemi ha creato, particolarmente a partire dal 2012.

Il panorama governativo e l'attività parlamentare al riguardo non lasciano intravedere purtroppo tempi rapidi e la tanto auspicata "riforma" sembra attualmente destinata ad una situazione di attesa.

Inoltre, è opportuno precisare che sono in corso negli scali di Palermo e Termini Imerese importanti interventi infrastrutturali che, certamente, non appena completati, consentiranno di offrire elevati standard qualitativi ed operativi, rendendo ancora più interessante il "sistema portuale" di Palermo e Termini.

Nella fase attuale, però, le riduzioni operative e di spazi, conseguenti ai cantieri in corso nei due scali, difficilmente possono coniugarsi con gli interessi degli armatori e di nuovi investitori.

I Traffici

Andamento dei traffici nei porti di Palermo e Termini – Anno 2014 in confronto con il 2013

	Palermo	Termini Imerese	Palermo e Termini
TRAFFICI TOTALI	+ 2,3%	- 29,8%	+ 0,4%
RINFUSE LIQUIDE	+ 4,8%	-----	+ 4,8%
RINFUSE SOLIDE	+ 110,8%	+ 25,1%	+ 63,5%
GENERAL CARGO	+ 0,2%	- 50,0%	- 2,4%
TEU	- 30,5%	----	- 30,5%
PASSEGGERI	+ 12,5%	- 36,4%	+ 11,3%
CROCIERISTI	+ 29,4%	----	+ 29,4%

Il 2014 ribalta così il quadro essenzialmente negativo del 2013, anche se occorre fare qualche considerazione di carattere particolare:

- Le riduzioni che si registrano a Palermo nel settore della movimentazione di merci varie ed alla rinfusa, sono da relazionare, in parte, con lo spostamento di alcuni traffici nel Porto di Termini Imerese.
- Le forti riduzioni di traffico nel porto di Termini Imerese sono correlate alla soppressione di alcune linee ro-ro (GNV da/per Livorno; Cartour da/per Salerno) che si sono sommate a quelle precedenti di altre linee (T-Link e Stradablu).
- La linea GNV Termini Imerese – Civitavecchia, con frequenza bisettimanale, era precedentemente effettuata nel Porto di Palermo e, quindi, si tratta soltanto di uno spostamento di traffico preesistente.
- Una delle riduzioni più negative ed evidenti riguarda il traffico contenitori.
- Un grande sviluppo si registra nel settore crocieristico ed un confortante mantenimento del traffico ro-ro.

Per quanto attiene la disamina dei dati afferenti i movimenti merceologici del Porto di Palermo, si può notare, in particolare:

- Un mantenimento delle merci relative al traffico Ro-Ro con 5.164.914 tonnellate del 2014 rispetto a 5.111.603 del 2013 (+1,0%)
- Una costante e preoccupante diminuzione del numero dei contenitori; in particolare TEU 14.344 del 2014 contro 20.647 del 2013 (-30,5%)
- Un lieve aumento delle merci liquide (+4,8%) con 745.562 tonnellate del 2014 rispetto a tonnellate 711.323 del 2013.
- Un raddoppio del movimento delle rinfuse solide (+110,8%) con tonnellate 183.945 del 2014 contro tonnellate 87.257 del 2013.

- Un buon aumento del traffico passeggeri (+12,5%) con 1.790.414 passeggeri del 2014 rispetto ai 1.590.796 passeggeri del 2013.
- Il traffico crocieristico ha fatto registrare nel 2014 un ottimo aumento rispetto all'anno precedente con 221 approdi rispetto ai 189 del 2013; si registrano 531.712 passeggeri tra imbarchi/sbarchi e transiti, rispetto ai 410.999 del 2013 (+29,4%).

Il porto di Palermo conferma la sua naturale vocazione di casello delle “autostrade del mare” del bacino Tirrenico con buone previsioni di sviluppo per i relativi traffici ro-ro misti (passeggeri e merci). L'estensione della circoscrizione allo scalo di Termini Imerese, sta consentendo una nuova valutazione sinergica del sistema portuale della provincia e la possibilità di smistare adeguatamente i vari tipi di traffico con la riserva sopracitata degli interventi d'adeguamento strutturale già avviati.

Nella particolare situazione mondiale in atto, il ruolo e la prospettiva di ogni porto, oggi più che mai, dipende dalla sua collocazione geografica e dalla capacità di ciascuno scalo di adattare le proprie dotazioni infrastrutturali e l'efficienza delle catene logistiche. Ogni porto dovrà puntare, per crescere, ad intercettare nuovi traffici.

Gli interventi infrastrutturali

Nel porto di Palermo, attualmente, coesistono diverse attività in continuo sviluppo. Vi sussistono, infatti, l'attività cantieristica, il traffico commerciale (Ro – Ro e container), il traffico passeggeri, le attività diportistiche e le aree in cui esiste un'interfaccia città – porto, le quali hanno già innescato processi di ricucitura con il tessuto edilizio della città storica ad essa limitrofa.

L'Autorità Portuale di Palermo, nello scenario sopra descritto, oggi si propone con un'azione strategica finalizzata ad attuare l'integrazione funzionale, oltre che programmatica, dei porti di Palermo e Termini Imerese.

Per quanto riguarda il Porto di Palermo, gli interventi infrastrutturali che hanno interessato la gestione 2014 possono essere suddivisi nelle seguenti aree principali:

1. Interventi di ampliamento e di ottimizzazione delle banchine di ormeggio

Riqualificazione ed avanzamento del molo S. Lucia

L'importo complessivo dell'intervento è pari ad € 12.600.000,00.

In relazione alle risultanze di eseguite verifiche dei muri di sponda dell'esistente molo e di un nuovo limite di velocità delle navi nel bacino portale, elevato a 6,0 nodi con l'Ordinanza della Capitaneria di Porto n. 88 del 17/11/2013, è stata eseguita un'ulteriore verifica strutturale sulla base della forza d'urto calcolata per la suddetta maggiore velocità consentita (6 nodi). Le risultanze hanno richiesto la redazione di un'altra perizia di variante e suppletiva che è stata redatta con Decreto n. 224 del 12 giugno 2014.

Ad oggi sono stati realizzati tutti i pali a mare con i relativi pulvini, sono state messe in opere le travi e i tegoli dell'impalcato, i pannelli in c.a. di cigli banchina, le bitte e il paraspigolo del ciglio banchina.

Risulta emesso il 12° S.A.L. per lavori a tutto il 9 marzo 2015 per un importo complessivo di € 7.935.739,83 pari al 71% delle previsioni di perizia.

2. Infrastrutture e servizi per i passeggeri

Ammodernamento Stazione Marittima

Si tratta di una profonda opera di restyling dell'intera Stazione Marittima, la cui situazione è la seguente: è stata realizzata, ed è in esercizio, la stazione marittima temporanea nella quale sono state trasferite in via provvisoria tutte le attività e le funzioni della vecchia stazione marittima.

In data 22.03.2013 è stata effettuata la consegna dei lavori di ristrutturazione che, tenuto conto del tempo utile contrattuale stabilito in 19 mesi, dovevano essere ultimate in data 22.10.2014.

In corso d'opera si sono constatate criticità relative alle previsioni del progetto esecutivo strutturale che non consentivano l'esecuzione dei lavori, e pertanto si è reso necessario redigere una perizia di variante tecnica e suppletiva dell'importo complessivo di € 26.000.000,00 di cui € 20.356.419,89 per lavori al netto, € 776.466,1 per oneri per la sicurezza generali, € 450.000,00 per oneri per la sicurezza speciali, € 550.088,47 per la progettazione esecutiva ed € 3.734.396,26 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

Detta perizia è stata trasmessa in data 15.12.2014 al Provveditorato Interregionale OO.PP. per la Sicilia e la Calabria per la prevista approvazione, lo stesso Ufficio l'ha successivamente trasmessa per esame e parere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che però l'ha restituita al suddetto Provveditorato, in quanto organo che aveva approvato il progetto definitivo. Si prevede che la Perizia di variante sarà portata all'esame della prossima seduta del CTAR che si terrà entro il corrente mese di maggio 2015.

I lavori ad oggi realizzati riguardano le opere di demolizione e dismissione (di tramezzature, pavimenti, rivestimenti, infissi, impianti, massetti, etc.), l'esecuzione di gran parte dei micropali di consolidamento delle fondazioni previsti nel progetto esecutivo e la struttura in c.a. dei locali tecnici interrati. I lavori sono stati sospesi in data 28.01.2015 e sono tutt'ora sospesi nelle more dell'approvazione della citata perizia di variante e suppletiva.

A tutt'oggi è stato emesso il 4° S.A.L., corrispondente ad un avanzamento di circa l'8% dell'importo contrattuale.

3. Interventi nell'area cantieristica

Avanzamento banchine per incremento aree operative e realizzazione cassa di colmata

I lavori in oggetto presentano un avanzamento di circa il 70%: ad oggi è stata realizzata e completata la palancolata che delimita la "cassa di colmata" destinata a contenere il material di dragaggio del porto commerciale ed è stata altresì realizzata e completata la paratia di pali che unitamente alle predette palancole rappresenterà la struttura a "cofferdam" del muro di sponda dell'avanzamento di banchina verso mare e verso il bacino da 400.000; inoltre è stata effettuata la rimozione dello strato di sedimenti, la realizzazione dello strato di base in conglomerato cementizio, la realizzazione dei cordoli in c.a. di collegamento delle palancole e dei cordoli in c.a. di collegamento dei pali e la realizzazione dei tiranti/puntoni di collegamento dei predetti cordoli

I lavori sono rimasti sospesi per un lungo periodo di tempo, dal giugno 2012 al 19.11.2014, ad oggi è in corso l'escavazione dei fondali ed il confinamento nella vasca di colmata dei materiali di dragaggio.

In merito all'andamento dei lavori in oggetto si riportano appresso le circostanze che ne hanno dilatato i tempi di esecuzione:

- in data 24.04.2012 l'impresa appaltatrice Campione Industries ha richiesto alla Capitaneria di Porto di Palermo il rilascio dell'Autorizzazione all'esecuzione

dell'escavazione dei fondali previsto nel progetto in appalto, che dopo note varie è stata rilasciata con nota in data 24.01.2014, con la prescrizione di effettuare prima dell'inizio dei lavori una accurata verifica dell'assenza di ordigni bellici nell'area interessata dai lavori;

- il servizio di bonifica di ordigni bellici è stato affidato mediante gara ed è stato completato in data 22.10.2014;

- ultimate le operazioni di bonifica dei fondali, il citato Dipartimento di Scienza della Terra e del Mare ha effettuato il prelievo dei campioni di riferimento (ante operam) comunicandone l'ultimazione in data 24.10.2014 per le vie brevi.

In merito ai lavori in oggetto si precisa, altresì, che il progetto assentito prevedeva il solo trasporto alla cassa di colmata del materiale dragato, senza alcuna attività a corredo per la sagomatura all'interno della vasca in quanto si pensava di effettuare con mezzi terrestri, depositando provvisoriamente i materiali nella banchina adiacente la vasca (a est della stessa), dalla quale sarebbero stati prelevati e immessi nella vasca dai lati della stessa. Tale modalità oggi non è più possibile considerato che nella predetta banchina lato est insistono concessionari e nel lato ovest (banchina-sponda del bacino 400.000 tpl) l'attività della Fincantieri non consente interruzioni e interferenze con attività diverse da quella cantieristica.

Considerato che le dimensioni della suddetta vasca sono di circa m. 100x80, il riempimento della vasca con i materiali di escavo non può essere effettuato soltanto dalla gru di bordo del mezzo nautico che li trasporta, pertanto si è reso necessario prevedere la movimentazione e la sistemazione dei materiali all'interno della vasca.

Tali operazioni, essendo lavorazioni aggiuntive a quelle relative all'escavazione ed al trasporto dei materiali dragati (art. 17.1.1 e art. 22.26), si configurano come opere complementari ai sensi dell'art. 57, comma 5 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i.

Al fine di risolvere le criticità manifestatesi e consentire il completamento dell'opera è stata redatta dall'Area Tecnica dell'A.P.P una perizia di lavori complementari, relativi alla movimentazione dei materiali di escavo ed alla chiusura dei giunti tra i pali, dell'importo complessivo lordo di € 1.169.042,87 (di cui € 1.133.971,58 per lavori ed € 35.071,29 per oneri per la sicurezza), la cui esecuzione dei lavori è stata affidata all'A.T.I. appaltatrice dei lavori principali (Campione Industries spa - SILGEO srl).

Con note dell'impresa Campione Industries spa e della SILGEO srl, acquisite al protocollo dell'A.P. rispettivamente al n. 10082 e 10083 del 25.11.2013, è stato comunicato il recesso dell'impresa SILGEO dall'ATI appaltatrice, e pertanto con successivo contratto di appalto in data 13.12.2013 è stato effettuato l'affidamento dei

lavori complementari in argomento all'impresa Campione Industries s.p.a. che, per quanto sopra, rappresenta lo stesso soggetto esecutore dei lavori principali, per l'importo netto di € 787.438,30 (di cui € 752.367,01 per lavori al netto del ribasso d'asta e dell'ulteriore migliona del 2%, ed € 35.071,29 per oneri per la sicurezza).

Opere speciali per la deviazione del canale Passo di Rigano e dei collettori fognari sboccanti all'Acquasanta

Il contratto di appalto è stato stipulato il 24.6.2008, i lavori sono stati consegnati in data 23.7.2008. Il tempo utile per ultimare i lavori è previsto, in contratto, in mesi trenta; pertanto il termine per l'esecuzione dei lavori restava fissato per il giorno 22.3.2011.

Nel corso dei lavori il D.L. ha redatto una prima perizia di variante e suppletiva ai sensi dell'art.134 del DPR 554/99, per un importo complessivo di € 22.850.000,00 ed un maggiore tempo utile di mesi 14, approvata con decreto del Presidente dell'Autorità Portale di Palermo n. 274 del 31.8.2010; inoltre, è stata redatta una 2^ perizia di variante e suppletiva ai sensi dell'art.134 del DPR 554/99, per un importo complessivo di € 27.910.000,00, ed un maggiore tempo utile di mesi quattro, approvata con decreto del Presidente dell'Autorità Portale di Palermo n. 171 del 11.03.2011. Per quanto sopra il nuovo termine di ultimazione dei lavori era fissato per il 22.9.2012.

Durante l'esecuzione dei lavori si è constatato che il canale emissario esistente a valle dello sgrossatore è ostruito, con conseguente impossibilità di mettere in funzione le opere di progetto di 1^ fase (sgrossatore), e pertanto per le dovute valutazioni si è reso necessario procedere ai rilievi ed alla caratterizzazione dei sedimenti ostruttivi.

Effettuate le valutazioni preliminari, il RUP ha dato mandato al Direttore dei Lavori di redigere una perizia di variante volta a prendere atto delle cause ostative al completamento dell'intervento e a definire i rapporti con l'Impresa, attivando nel contempo una interlocuzione col Comune di Palermo per la disamina della problematica, individuando l'iter procedurale e le opere minime occorrenti per la gestione dell'impianto.

Il quadro che all'epoca delineato illustrava la constatazione dell'impossibilità di completare i lavori secondo gli obiettivi di progetto approvato, ed è stata il motore dell'atto d'intesa stipulato tra questa Autorità, Comune di Palermo e AMAP in data 28.7.2014. I termini dell'accordo sono:

- l'Autorità Portuale si impegna a completare lo sgrossatore e consegnare lo stesso all'AMAP, e con le economie derivanti dalla non realizzazione del dissabbiatore sarà disostruito il canale emissario. Inoltre, sempre l'Autorità Portuale si impegna a fare redigere il progetto generale di completamento in variante al progetto approvato, onde computare tutte le esigenze necessarie per rendere completo e funzionante l'opera secondo gli originari obiettivi progettuali.

- il comune si impegna a realizzare il dissabbiatore.

In adempimento a quanto sopra questa Autorità con nota n. 3239/14 del 01/04/2014 ha trasmesso le connesse perizie alla Commissione Regionale dei Lavori Pubblici, ai fini di acquisire nulla osta, autorizzazioni e approvazioni; le stesse sono ancora in attesa del parere definitivo.

Ad oggi lo sgrossatore è stato reso funzionale e consegnato al Comune.

Dalla descrizione delle opere previste nelle perizie proposta all'approvazione si perviene ad un importo complessivo per la realizzazione dell'intera opera è € 40.012.077,73, di cui € 28.500.000,00 per opere già finanziate ed € 11.512.077,73 per opere da realizzarsi con finanziamento a carico dell'Amministrazione Comunale di Palermo.

I lavori eseguiti di cui alla 3^a perizia di variante, in fase di approvazione, sono a circa il 95%.

Completamento bacino di carenaggio da 150.000 TPL

Il finanziamento dell'opera è stato previsto tra i fondi della legge 166/2002 per un importo di 24,00 M€ a lordo degli interessi per accensione mutuo.

Previa acquisizione di tutte le necessarie indagini è stato redatto il progetto titolato "*Porto di Palermo – Bacino di carenaggio da 150.000 TPL. Progetto definitivo per i lavori di consolidamento e messa in sicurezza statica preliminari allo svuotamento della vasca bacino e successive indagini e verifiche propedeutiche al progetto generale di completamento*", dell'importo complessivo di € 26.277.335,34, di cui € 19.276.011,62 per lavori a b.a.

Detto progetto è stato trasmesso per esame e parere al Consiglio Superiore dei LL.PP, a seguito del quale si sono registrate numerose note interlocutorie ed atti che hanno caratterizzato l'iter di detto intervento, che registra tre ordinanze del Commissario Straordinario ex art. 13 L. 135/1997 (n. 2 dell'1.3.2011, n. 9 del 12.5.2011 e n. 11 del 25.5.2011) che in deroga alla normativa vigente hanno disposto l'avvio delle