

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Decollano i costi della diga di Civitavecchia, l'Adsp batte cassa in banchina

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 23rd, 2023

Saranno (anche) gli operatori portuali di Civitavecchia a farsi carico della quota di finanziamento mancante per coprire i costi del prolungamento dell'antemurale Colombo, la diga di sopraflutto dello scalo laziale.

L'opera – un prolungamento di circa 400 metri del molo esistente, da realizzarsi mediante la posa in opera di 14 cassoni cellulari in calcestruzzo armato su un imbasamento di rocce posizionate su fondali di profondità comprese fra 30 e 40 metri, con la funzione di proteggere dal moto ondoso l'area nord del porto commerciale – era stata [inserita](#) dall'Autorità di Sistema Portuale di Civitavecchia lo scorso giugno nel piano strategico di sviluppo dello scalo a un costo di 61 milioni di euro, specificando come gli importi fossero però “da aggiornare con nuovo prezzario Regione Lazio 2022”.

Il decreto di determina a contrarre, emanato lo scorso dicembre dall'Autorità di sistema portuale, spiega che, “con la pubblicazione del nuovo prezzario il computo metrico estimativo dell'intervento in parola ha subito un aumento per effetto dell'intervenuto aggiornamento del prezzario regionale ed è divenuto pari a 100.012.875,85 euro”.

Un'inflazione del 64% per rocce e calcestruzzo che ha ulteriormente complicato l'architettura economica dell'intervento, già insufficiente, pur considerando i 33,6 milioni di euro che Molo Vespucci, prima della determina a contrarre, era riuscita lo scorso novembre a reperire, chiedendo e ottenendo l'accesso al Fondo per l'avvio delle opere indifferibili del Ministero dell'Economia istituito proprio l'estate scorsa dal Governo Draghi per fronteggiare il caro materiali, da aggiungersi ai 26,6 milioni del Fondo complementare al Pnrr.

Sicché la soluzione individuata dall'ente presieduto da Pino Musolino è quella di recuperare i 45 milioni di euro mancanti (il quadro economico comprensivo delle somme a disposizione supera i 106 milioni) chiedendo alla Bei (Banca europea degli investimenti) di aumentare il tiraggio di un finanziamento disposto nel 2018. È da collegare all'interlocuzione avviata con quest'istituto, quindi, il procedimento, avviato pochi giorni fa dall'ente, “volto all'adozione di un provvedimento amministrativo di carattere regolamentare avente ad oggetto (...) l'imposizione delle sovrattasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate oppure l'aumento dell'entità dei canoni di concessione a copertura dei costi relativi alle opere di grande infrastrutturazione realizzate o da realizzare”.

Il fatto che, malgrado i tempi strettissimi, solo oggi l'Adsp si sia risolta a chiedere il contributo del cluster portuale fa pensare che le altre strade sondate (finanziamento pubblico ad esempio) non abbiano dato i risultati sperati. Non a caso ci saranno solo 15 giorni per modulare esattamente l'intervento (sovrattasse, canoni o un mix) e, dal punto di vista dei potenziali soggetti coinvolti, per inviare richieste, osservazioni o proposte. D'altro canto parte del finanziamento ricade come detto nella tempistica Pnrr e il cronoprogramma è già in ritardo: l'appalto avrebbe dovuto essere aggiudicato a dicembre 2022 e i lavori partire ad aprile 2023, ma la gara – data, presumibilmente, l'irreperibilità della copertura mancante – è ferma alla costituzione del seggio di gara, a inizio febbraio.

Considerati i due anni necessari a partire dalla cantierizzazione, c'è ancora un certo margine, ma Adsp non può sciuparlo: da qui la decisione di chiamare in soccorso gli operatori e gli utenti portuali.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, May 23rd, 2023 at 4:18 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.