

PROTOCOLLO D'INTESA PER LO SVILUPPO DELL'ECONOMIA DEL MARE PER I PORTI DI  
CIVITAVECCHIA, FIUMICINO E GAETA

TRA

AUTORITA' PORTUALE DI CIVITAVECCHIA

E

UNIONE DEGLI INDUSTRIALI E DELLE IMPRESE ROMA - FROSINONE - LATINA - RIETI - VITERBO

PREMESSO CHE

- La legge 84/94 "Riordino della legislazione in materia portuale" prevede all'articolo 6, in capo all'Autorità Portuale, i compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle attività che gravitano intorno al porto;
- La legge Delega n. 443/2001 (Legge Obiettivo) dispone al comma 1 che il "Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese";
- L'individuazione di dette infrastrutture è stata operata con la delibera CIPE del 21/12/2001, che ha inserito nel programma delle opere strategiche i porti di Civitavecchia e di Fiumicino, cofinanziando il programma presentato dall'Autorità Portuale;
- Il Protocollo d'Intesa sottoscritto tra l'Autorità Portuale di Civitavecchia e la Presidenza del Consiglio dei Ministri nell'aprile 2013 che, nel confermare la strategicità a livello nazionale e internazionale del sistema dei porti di Civitavecchia, Gaeta e di Fiumicino, individua gli interventi indispensabili per rendere operativo l'intero Hub logistico-portuale;
- Il Piano di potenziamento generale del sistema portuale di Civitavecchia, richiamato nel Protocollo d'Intesa dell'aprile 2013, evidenzia il ruolo di primaria importanza del sistema per lo sviluppo economico e sociale sia della Regione Lazio che dell'intero Paese;
- L'Autorità Portuale ha intrapreso significative azioni nell'ambito delle reti trans-europee di trasporto (TEN-T) per lo sviluppo di interventi legati all'intermodalità porto/ferrovia e alla promozione del Porto Ecologico;
- Il sistema portuale di Civitavecchia costituisce una "piastra logistica" effettivamente fruibile per le esigenze di aree di alto valore strategico dal punto di vista economico e con forti prospettive di sviluppo, come quella di Roma e dell'Italia centrale grazie ai piani di sviluppo del Porto che, a fronte di un significativo incremento dei traffici, prevedono un ampliamento a mare del sedime portuale attraverso la realizzazione di alcune opere principali, programmate dal Piano Regolatore Portuale:
  - La **nuova darsena traghetti** che entrerà in esercizio nel 2015 e ospiterà i traffici di Autostrade del Mare e di tipo Ro-Ro.
  - Il **nuovo terminal container** all'interno della nuova Darsena Energetica Grandi Masse il cui completamento è previsto per il 2017 e a regime sarà in grado di garantire una movimentazione aggiuntiva di 700.000 TEU.
- Il porto di Civitavecchia dispone di vaste aree retroportuali disponibili per localizzare importanti strutture logistiche per traffici nazionali ed internazionali
- Unindustria, l'Unione degli industriali e delle imprese di Roma, Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo, è la prima associazione di Confindustria per estensione territoriale e la seconda per numero di aziende associate;



- Unindustria è il risultato concreto di un progetto di riorganizzazione associativa avviato a gennaio 2011 con l'unione delle associazioni territoriali di Roma, Frosinone, Rieti, Viterbo, e completato, a dicembre 2013;
- Unindustria riunisce circa 3.600 imprese per un totale di 250.000 dipendenti e rappresenta il 25% degli addetti del settore privato nei territori di Roma, Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo. Unindustria comprende i differenti insiemi di imprese in cui si caratterizza il sistema produttivo pluri-provinciale: da quello delle piccolissime aziende altamente specializzate fino alle grandi aziende di rilevanza nazionale e a carattere multinazionale;
- Unindustria, con il completamento del progetto di integrazione di tutte le sezioni territoriali di Confindustria presenti nella regione, oggi rappresenta compiutamente gli interessi di tutte le aree produttive e di servizi che insistono sul litorale del Lazio;
- Unindustria ha redatto nel 2014 un Piano d'Azione che interessa l'asse integrato costituito dai porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, evidenziando una serie di attività che possono contribuire allo sviluppo della cosiddetta Economia del Mare (allegato 1);
- Il Piano propone un percorso di azioni congiunte e sinergiche tra Unindustria e gli Enti Pubblici di riferimento, a cominciare dall'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta (APC);
- I progetti e le proposte del suddetto piano riguardano nello specifico i temi delle infrastrutture e della logistica, della retroportualità, dell'ambiente, dell'energia e del turismo legati alle aree dei tre porti;

#### CONSIDERATO CHE

- Civitavecchia è porto leader per movimento di crocieristi nel Mediterraneo ed i traffici legati alle navi da crociera tra il 2005 e il 2013 sono cresciuti ad un tasso medio annuo del +13%, raggiungendo nel 2013 i 2,54 milioni di passeggeri, pari a circa il 23% del totale dei traffici nazionali;
- Su questa tipologia di traffici si rende auspicabile utilizzare il porto di Civitavecchia quale base logistica per l'approvvigionamento delle navi da crociera che godono, per le merci consumate in navigazione del trattamento di extra-territorialità. Per lo stoccaggio, la manipolazione, la trasformazione e la movimentazione delle provviste di bordo, si rende pertanto necessaria la possibilità di realizzare all'interno del porto una zona franca portuale che può produrre un vantaggio competitivo in relazione a tutte le linee marittime dirette verso altri Paesi non comunitari, consentendo una maggiore flessibilità rispetto all'attuale sistema, rispondendo in tal modo alle diverse esigenze delle compagnie marittime da servire;
- Il Porto di Civitavecchia movimentava circa 11,5 milioni di t. di merci e tra il 2005 e il 2012 ha incrementato i propri traffici del 3,2% annuo, segno della crescente importanza nello scenario logistico nazionale;
- Nel contesto internazionale, le zone franche sono considerate uno strumento per agevolare la crescita economica e sociale di un territorio i cui effetti territoriali connessi si concretizzano in:
  - Un aumento delle esportazioni;
  - Un aumento dell'occupazione;
  - Maggiore flessibilità operativa;
  - Un incremento degli investimenti diretti esteri;
  - Il trasferimento di know-how.
- Il progetto di realizzazione di una zona franca aperta presso il porto di Civitavecchia nasce da un'attenta valutazione delle attività economiche e produttive localizzate all'interno del sedime portuale;

- L'Autorità Portuale ha predisposto la realizzazione di una Zona Franca Aperta in differenti fasi operative, partendo dalle esigenze contingenti di breve periodo, caratterizzate da attività immediatamente attivabili e in grado di dare un forte impulso iniziale al progetto, per svilupparsi poi con proposte di sviluppo di medio – lungo periodo in connessione con i progetti di sviluppo del Porto;
- La possibilità di favorire lo sviluppo di traffici U.E. ed extra U.E. nelle vaste aree retroportuali, peraltro dotate di una connessione ferroviaria diretta con lo scalo portuale, liberi da eventuali documenti doganali;

#### VISTO CHE

- Le zone franche non intercluse, ossia non recintate e il cui controllo è esercitato attraverso le normative riguardanti i depositi doganali, sono in grado di offrire servizi e facilitazioni per il commercio di beni e servizi destinati ai traffici internazionali che sfruttano il porto laziale come scalo;
- I beni classificati come provviste di bordo provenienti da origini extra-europee e destinati al rifornimento di navi da crociera dirette verso destinazioni extra-europee troveranno una convenienza nell'utilizzo di una zona franca all'interno del porto di Civitavecchia, effettuando trasformazioni in sede portuale, in regime di extra-territorialità doganale;
- È possibile creare all'interno della zona franca un'area "tax free", in cui i prodotti potrebbero essere venduti e commercializzati ai crocieristi di origine extra-europea in transito nel porto di Civitavecchia senza l'imposizione di oneri doganali;
- L'Autorità Portuale di Civitavecchia ha individuato le aree all'interno del sedime portuale che saranno destinate alla zona franca non interclusa che interessano una superficie pari a 41.430 mq, localizzate nelle banchine 25, 27, 28 e "zona Varco Nord":
  - Punto Franco – 7.500 mq (Banchina 25)
  - Zona Franca Aperta – 25.000 mq (Banchine 27/28)
  - Zona Franca Aperta – 15.000 mq (Area Varco Nord).
- L'istituzione di una zona franca aperta presso il porto di Civitavecchia porta rilevanti vantaggi non solo allo scalo marittimo ma anche all'intero territorio della Regione dal momento che il porto è il principale gateway per l'import ed export di merci destinate e originate dal sistema produttivo laziale e romano;
- Unindustria, l'Unione degli industriali e delle imprese di Roma – Frosinone – Latina – Rieti – Viterbo, che rappresenta i differenti insiemi di imprese del sistema produttivo laziale, promuove e favorisce lo sviluppo di attività imprenditoriali, dimostra interesse nel valorizzare sinergie con l'Autorità Portuale di Civitavecchia per la realizzazione di una zona franca aperta, all'interno del più complessivo Piano d'Azione per lo Sviluppo dell'Economia del Mare, che favorisca l'imprenditorialità del territorio e la renda competitiva a livello nazionale ed internazionale;

#### TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO

si conviene e si sottoscrive, fra le Amministrazioni e gli Enti interessati, il seguente Protocollo di Intesa:

#### ART. 1 – PREMESSE

Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Protocollo di Intesa e costituiscono i presupposti su cui si fonda il consenso delle parti.

## ART. 2 – OGGETTO DEL PROTOCOLLO DI INTESA

Il Protocollo di Intesa viene stipulato nell'ambito degli interessi istituzionali dei soggetti partecipanti al fine di attivare le necessarie sinergie per lo sviluppo delle proposte e dei progetti contenuti nel Piano d'Azione Economia del Mare redatto da Unindustria e per l'istituzione di una zona franca aperta all'interno del circuito doganale presente nel sedime portuale di Civitavecchia.

## ART. 3 – AZIONI, IMPEGNI E STRATEGIE PER L'ISTITUZIONE DI UNA ZONA FRANCA NEL PORTO DI CIVITAVECCHIA

Le parti attiveranno una Cabina di Regia/ Osservatorio Permanente che si riunirà periodicamente allo scopo di assumere decisioni strategiche in merito a:

- l'istituzione della zona franca aperta;
- l'individuazione delle attività e delle realtà produttive da insediare nell'area franca al momento della sua istituzione;
- la valutazione e la scelta del modello gestionale della società che si occuperà di gestire la zona franca e le sue attività;
- lo sviluppo successivo della zona franca, anche in aree retro portuali.

Le parti si impegnano a favorire l'integrazione tra l'area franca e il territorio che dovrà essere dotato di servizi e infrastrutture adeguate e possibilmente in grado di presidiare le filiere più innovative.

A questo proposito UNINDUSTRIA si impegna ad individuare e attrarre le imprese e le iniziative imprenditoriali più confacenti alle attività localizzabili nella zona franca, coinvolgendo gli operatori locali attivi in vari settori a partire da quelli che possono interessare i traffici crocieristici e quelli ad alta specializzazione e ad alto valore aggiunto che contraddistinguono il "Made in Italy".

L'Autorità Portuale di Civitavecchia si impegna a redigere il master plan della zona franca aperta in area portuale, dettagliando le diverse fasi di realizzazione del progetto rispettivamente nel breve e nel medio-lungo periodo e a definire le modalità di gestione di tale area.

L'Autorità Portuale si impegna a intraprendere e finalizzare l'iter autorizzativo con le Istituzioni competenti per la realizzazione della zona franca aperta, nonché, una volta concluso tale iter autorizzativo, a predisporre quanto necessario per la sua implementazione.

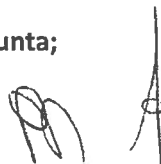
Le parti si impegnano ad individuare le attività che potranno alimentare l'espansione dell'area franca anche in aree retro portuali.

## ART. 4 – AZIONI E IMPEGNI PER LO SVILUPPO DELL'ECONOMIA DEL MARE

Facendo riferimento a quanto più analiticamente descritto nel Piano di Azione per l'Economia del Mare redatto da Unindustria, allegato al presente protocollo e considerato parte integrante di esso, le parti si impegnano a stabilire un calendario di incontri periodici in cui valutare le modalità operative per realizzare i contenuti del suddetto piano.

Nello specifico le parti si impegnano ne:

1. l'istituzione di un **tavolo tecnico per le infrastrutture strategiche e l'accessibilità delle persone e delle merci;**
2. la redazione di un piano di **formazione congiunta;**



3. la definizione delle **linee di azione** di ciascun ente/organismo in relazione alle proprie competenze e agli ambiti di intervento consentiti dalla normativa vigente sui temi della semplificazione e degli ITS (Information Transport Systems), dell'energia e dell'ambiente, della riqualificazione e implementazione di possibili insediamenti per attività produttive retroportuali;
4. la redazione di un **piano turistico** della costa e per la costa.

#### ART. 5 – DURATA E MANUTENZIONE DELL'ACCORDO

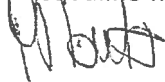
Il presente protocollo avrà durata sperimentale di anni due a decorrere dalla data della sua sottoscrizione. Tale durata può essere prorogata con l'accordo della parti.

Il Protocollo è aperto all'adesione successiva di enti ed organismi interessati.

Ciascuna Parte sottoscrittrice potrà farsi promotrice di eventuali modifiche del Protocollo che si renderanno necessarie al fine di adeguare il suo contenuto alle successive iniziative che saranno assunte, a livello sia locale che nazionale, in materia ed all'evoluzione della normativa di riferimento.

Roma, 5 giugno 2014

Il Presidente  
Autorità Portuale di Civitavecchia  
di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta  
Dott. Pasqualino Monti



Il Presidente  
Unione degli Industriali e delle imprese  
Roma Frosinone Latina Rieti Viterbo  
Dott. Maurizio Stirpe

