

POT  
PIANO OPERATIVO  
TRIENNALE  
2011 – 2013

AUTORITA' PORTUALE

di

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta



## INDICE :

1. POT 2007 – 2010, la crisi economica mondiale dello shipping ed il Network dei porti del Lazio .....Pag. 4
  
2. Obiettivi 2011 – 2013:
  - 2.1 Aree territoriali integrate: cooperazione tra amministratori dei territori e porto.....Pag. 10
  
  - 2.2 Traffico autostrade del Mare: i nuovi mercati dell’afrika settentrionale- la nuova darsena traghetti .....Pag.12
  
  - 2.3 Traffico crociere : massificazione del mercato/gigantismo navale: il nuovo terminal crociere.....Pag.18
  
  - 2.4 Evoluzione del traffico general cargo: Frutta fresca, ciclo del carbone, merci speciali – containers - le nuove concessioni.....Pag.20
  
  - 2.5 Il Porto ecologico.....Pag.23
  
  - 2.6 Traffici di merce unitizzata – semirimorchi e container : l’evoluzione del traffico nel mercato CO/RO del Porto di Civitavecchia – lo sviluppo delle aree a nord del porto di Civitavecchia – impegni amministrativi sulla FRASCA – PROGRAMMA PER LA REALIZZAZIONE DI UN TERMINAL MARITTIMO CONTAINER NELLE AREE A NORD.....Pag.26
  
  - 2.7 Servizio di pronto intervento sanitario in ambito portuale .....Pag.
  
  - 2.8 Porti di Fiumicino e Gaeta.....Pag.30

## **1. POT 2007-2010, la crisi economica mondiale dello shipping ed il Network dei porti del Lazio .**

La grave crisi economica e finanziaria degli ultimi anni ha avuto ripercussioni su tutti i mercati con effetti globali ed inediti che hanno rivoluzionato i tradizionali paradigmi dell'economia di mercato.

Dal 2008, la crescita dei prezzi dei prodotti primari, a causa della fortissima domanda generata dall'economia cinese, in particolare il rialzo del prezzo del petrolio, si è tradotta in un aumento dei costi finali di produzione ma, a differenza del passato, non è stata accompagnata e sostenuta da una domanda di beni di consumo. In economia, detto fenomeno, è noto come stagflazione.

Nel gennaio 2008, il prezzo del petrolio ha superato i 100 dollari al barile per la prima volta nella sua storia, continuando a salire nei mesi successivi, fino ad arrivare ai 147 dollari a barile, per poi scendere a settembre.

Anche altre materie essenziali nella catena della produzione, come i cereali, hanno visto un forte incremento del loro prezzo fino al 60%.

Gli Stati Uniti sono entrati in una grave crisi creditizia e ipotecaria che si è sviluppata a seguito della forte bolla speculativa immobiliare (la nota vicenda dei mutui subprime a tasso variabile) e del valore del dollaro molto basso rispetto all'euro e ad altre valute.

Dopo diversi mesi di debolezza, il fenomeno è collassato tra il 2008 e il 2009 causando il fallimento di banche ed entità finanziarie e determinando una forte riduzione dei valori borsistici e della capacità di consumo e risparmio.

A causa delle banche, il fenomeno si è espanso velocemente in diversi paesi europei e le borse del vecchio continente hanno accumulato molteplici

perdite nel corso dell'anno. Alcuni paesi hanno sofferto gravi effetti: la Danimarca è entrata in recessione (sei mesi consecutivi di crescita economica negativa) nel primo trimestre del 2008. Nel secondo trimestre del 2008, l'insieme delle economie dell'eurozona si è contratto dello 0,2%. Ancor peggio l'Islanda, la cui fragile economia è stata messa in crisi dal fallimento quasi contemporaneo delle tre maggiori banche del paese e da una massiccia svalutazione della corona islandese. Complessivamente azzerata la crescita italiana, spagnola e francese.

I traffici mondiali dello shipping, di conseguenza, nel periodo in esame, hanno subito diminuzioni che spaziano dal 15 al 50% .

Per fronteggiare un calo così repentino della domanda, le compagnie di navigazione hanno iniziato a riconsegnare le navi che avevano in noleggio a breve termine; contestualmente hanno razionalizzato i servizi all'interno delle alleanze cercando di ridurre la capacità di stiva sul mercato e, infine, hanno optato per la scelta di mettere in disarmo un consistente numero di navi inutilizzate. I noli sono conseguentemente crollati in maniera drammatica (45% sulla rotta Asia –Europa/Mediterraneo).

La capacità di stiva Europa – Mediterraneo – Far East è scesa del 21%, quella Transpacificica del 9% e quella Transatlantica del 4,5%.

Le navi in disarmo hanno raggiunto ad aprile il 10,6% della capacità totale, arrivando al numero impressionante di 506 navi per una capacità di 1.340.000 Teus. In questo ultimo anno la percentuale è salita all'11%.

Da fonti autorevoli, si stima che le perdite collettivamente prodotte dalle compagnie container mondiali, durante il 2009, sono arrivate a toccare a la cifra di 10 miliardi di dollari. Il calo dei volumi, sommato al conseguente crollo delle revenues, ha indistintamente colpito tutti gli operatori containers,

ribaltando totalmente i risultati, tutto sommato positivi, registrati sino alla fine del 2007.

Il settore delle rinfuse ha subito in maniera più scioccante la crisi. Le rinfuse costituiscono il tradizionale rifornimento dei sistemi industriali manifatturieri dove il prodotto primario subisce il processo di trasformazione.

E' significativo rilevare che una nave da 60 a 80mila tonnellate di portata (panamax), base transatlantic round, a metà luglio del 2008 (e quindi non il massimo livello raggiunto nell'anno) poteva essere noleggiata ad un valore di 90.000 dollari al giorno, mentre a fine ottobre, quindi in un arco di tempo di tre mesi, è scesa a 5.400 dollari al giorno, con una diminuzione del 94%.

Le moderne *cape size*, tra le 120 e 180mila tonnellate di portata, dopo una media ottenuta nel 2008 di circa 111.000 dollari al giorno, si noleggiavano oggi ad una media calcolata a fine aprile di poco superiore ai 25.000 dollari.

Per quanto riguarda le *panamax*, per un anno di *time charter*, la media del 2008 è stata di circa 55.000 dollari al giorno, contro i circa 14.000 dollari del 2009.

Anche le navi di portata inferiore hanno avuto lo stesso trend, dalle *supramax*, tra le 40 e le 60mila tonnellate, alle *handy*, da 30 a 40mila tonnellate, siamo passati dai 38/45.000 dollari ai 10/11.500 dollari al giorno.

Il Mercato delle rinfuse del porto di Civitavecchia ha risentito della crisi generalizzata della domanda e dei noli: per quanto riguarda le merci storiche, fra cui il ferrocromo ed i minerali metallici destinati alle acciaierie di Terni, si sono avute perdite che arrivano fino al 50%, stessa situazione per altre tipologie merceologiche fra le quali Clinker, argilla, caolino ecc. La recente attivazione del pennello carbonifero per la ricezione del carbone alla rinfusa, ha fatto registrare un dato significativamente positivo con un incremento del

600% rispetto all'anno precedente attenuando ed annullando in parte gli effetti del crollo delle rinfuse destinate agli stabilimenti manifatturieri.

Il ciclo carbonifero dello scalo, a cui sommare i prodotti di risulta costituiti da ceneri secche ed umide, gesso e calcare, hanno consentito di mantenere inalterati i valori della crescita.

Anche i cereali hanno fatto registrare una forte caduta della domanda che ha arrestato il programma di riqualificazione ed ammodernamento degli impianti con la realizzazione di una nuova infrastruttura presso la costruenda banchina n° 26. L'inversione di tendenza è stata registrata con un incremento del 3%, che fa chiudere in attivo il dato complessivo del mercato delle merci alla rinfusa durante il 2009. Anche la crisi della domanda ferrosa è durata solo 17 mesi, dal 2009 i valori sono ritornati positivi con il successivo costante arrivo di naviglio per lo sbarco del prodotto primario e l'imbarco del semilavorato.

In relazione al traffico degli autoveicoli in polizza, si registra una perdita media del 22% all'anno. Il mercato del trasporto delle autovetture si è manifestato quale elemento più sensibile ai cambiamenti sia negativi che positivi dei fondamentali economici poiché è il più vicino nella catena del valore al consumatore finale.

La sofferenza nel traffico delle auto è stata registrata ancor prima del calo della domanda e della stagnazione dei consumi ed è dovuta al fenomeno che è stato osservato prima della crisi dei mutui *sub prime*: la stagflazione, ovvero, l'aumento dei costi e dei fattori produttivi nonostante una bassa domanda di consumo e l'aumento dei noli a causa dell'incremento dei costi del bunker (combustibile per le navi) dovuto al forte incremento del costo del petrolio nel 2007 e nei primi 6 mesi del 2008. Il successivo crollo dei noli e

della domanda ha amplificato il fenomeno depressivo con un effetto domino devastante per il mercato delle autovetture.

Ciò nonostante, il traffico delle autonuove in polizza è un pilastro dell'economia portuale civitavecchiese e vi lavorano circa 250 persone. Si tratta di un segmento del mercato dello scalo laziale che negli ultimi dieci anni è cresciuto con un trend del 180% grazie alle capacità delle imprese portuali di Civitavecchia, che hanno sapientemente costruito un valido modello competitivo basato su un servizio h 24 a tariffe contenute, aree di sosta flessibili e rapidità nell'esecuzione delle operazioni portuali. Grazie anche ad un'articolata gestione organizzativa del lavoro, le imprese hanno saputo armonizzare crescita occupazionale e flessibilità d'impiego del personale dipendente nel ciclo delle operazioni portuali. Lo stesso personale è impegnato nel segmento delle autostrade del mare ed i servizi di linea nel mediterraneo che non hanno subito effetti sostanziali della crisi.

Ciò è dovuto allo sviluppo dei contratti di Trasporto nel mercato del ro/ro che sta evolvendo verso nuove forme che coprono responsabilità più ampie rispetto a quanto accadeva nel passato. Infatti, per tutti gli anni novanta, gli armatori hanno stipulato contratti "franchi sottobordo", oggi, le obbligazioni assunte dall'armatore, si estendono anche ad un servizio di Stock-exchange in aree di sosta attraverso un contratto di logistica che raccoglie le sfide poste dalle forme di mobilità avanzate dall'autotrasporto.

L'Armatore, in ragione di ciò, assume la connotazione di *global operator* della logistica: le Società si giovano di concessioni territoriali da adibire a terminals ove ubicare una articolata gamma di servizi al mondo dell'autotrasporto in assetto sinergico al mercato del trasporto marittimo.

Infatti, nonostante bassi livelli di crescita del PIL comunitario, il traffico delle autostrade del mare è cresciuto nel segmento del trasporto di merci su



mezzi pesanti (semirimorchi ed accompagnati) di circa il 4% all'anno. Stessi effetti di carattere positivo anche nei passeggeri di *short sea*; si è avuta una concreta prova durante le stagioni estive, che nei mesi di giugno, luglio agosto hanno fatto registrare nelle 11 banchine ro/ro su 31 accosti disponibili una media di:

- ✍ 16.000 passeggeri trasportati ogni giorno (punta di 25.000)
- ✍ 10.000 autoveicoli di media al giorno;
- ✍ 60.000 mezzi pesanti con un incremento pari al 14% del traffico attuale con 700 mezzi pesanti di media al giorno (950 nell'anno);

Elementi stridenti con l'attuale tasso di PIL pressochè vicino alla zero.

Il Mercato dei passeggeri internazionali/crociere non ha subito effetti negativi, anzi si è registrata una crescita nel porto di Civitavecchia del 4% all'anno, un dato inedito nel panorama italiano rispetto altri scali concorrenti che hanno subito gravi perdite.

Infine, il mercato dei contenitori ha fatto registrare un incoraggiante incremento del 25% all'anno, con fattori di crescita dovuti essenzialmente al recente trasferimento del terminal ubicato presso la banchina n° 16 alla nuova infrastruttura presso la banchina n° 25 ed al cambiamento nella compagine sociale con l'ingresso del gruppo Europe Terminal NV che annovera tra i propri partners MSC, impresa riconosciuta fra i principali Global Terminal Operator della logistica containerizzata mondiale.

L'impresa è titolare della concessione del nuovo terminal container ubicato nella zona settentrionale dello scalo ed ha rinnovato la presentazione di un piano industriale pluriennale per la gestione della nuova infrastruttura. Per quanto precede, è stato acquisito quale nuovo cliente, le navi di MSC con più servizi feeders settimanali.

I porti del Network, nonostante gli eventi straordinari di crisi susseguitisi, non hanno subito i drammatici effetti degli scali concorrenti dello shipping mondiale. Le giornate lavorate sono rimaste inalterate e, in alcuni segmenti, sono addirittura cresciute. Ciò è dovuto ad una differenziazione dei traffici lavorati dove lo scalo assume indistintamente una posizione leader. La perdita di competitività di un settore è sempre compensata dalla competitività dell'altro, ciò determina Civitavecchia tra i più importanti porti multipurpose in Italia.

Nessuna impresa dello scalo ha fatto ricorso agli strumenti straordinari di ammortizzazione della crisi, né a quelli di mobilità per il lavoro. La fenomenologia che ha riguardato i porti di Roma e del Lazio rispetto ai competitors è pressoché unica.

I porti del Network esprimono una vitalità ed un dinamismo che generano stabilità nelle imprese che vi operano, con benefiche ricadute sull'occupazione e sugli investimenti.

## **2. Obiettivi 2011 – 2013:**

### **2.1 Aree territoriali integrate: cooperazione tra amministrazioni dei territori e porto.**

I portatori di interessi diffusi di territori che cercano di crescere e vogliono coinvolgere i Network portuali sui propri obiettivi, possono e debbono lucidamente interrogarsi sull'opportunità o meno di far crescere il reciproco sistema di relazioni, per diventare più forti e per superare lo stadio molecolare e microcompetitivo che li ha caratterizzati fino ad oggi.

Tentare la strada delle integrazioni territoriali, delle politiche di network, costituisce un esercizio di responsabilità che ha il merito di partire dalle potenzialità reali dell'economia e della società delle aree, per verificarne le potenziali convergenze.

Il principio di analisi delle diversità, come vantaggio nelle politiche di Network, deve avvenire attraverso una strategia di questa natura:

- riconoscere i caratteri distintivi di un territorio rispetto ad un altro e scovarne i punti di forza;
- individuare le complementarità possibili da sfruttare;
- lasciare spazio a dei legittimi momenti competitivi anche all'interno delle politiche di sistema;
- sfruttare, secondo le convenienze, cooperazione e competizione.

Dal lato delle imprese, le politiche competitive sono sempre più interconnesse e dipendenti dalle risorse specifiche dei territori nei quali esse sono insediate, in particolare dalla qualità sistemica e dalla capacità di fare rete dell'ambiente all'interno del quale l'impresa è localizzata. Strade, burocrazia, infrastrutture, ecc, non possono essere più di competenza di singole realtà amministrative, ma devono essere lo scopo ed il risultato di un'analisi complessiva della logistica territoriale che abbia quale visione una catena della logistica intermodale interdipendente.

La politica deve lucidamente interrogarsi se sia più produttivo e sensato una integrazione di idee e strumenti amministrativi, piuttosto che un sistema basato su compartimenti stagni di amministrazioni che non dialogano fra loro e frappongono veti su progetti e infrastrutture quasi sempre pretestuosi a causa della convenienza politica del momento.

Dal lato dei territori, si sta verificando un incremento di concorrenzialità, che impone l'adozione di logiche e di strumenti competitivi nuovi.

Imprese e territori evolvono insieme alla ricerca di vantaggi competitivi, essendo gli uni reciprocamente risorse critiche per la competitività degli altri.

Le reti globali dopo la grande crisi economica, stanno costruendo un nuovo paradigma della competizione: verificare le migliori condizioni offerte

da un territorio, in un dato momento, annullando le precedenti valutazioni sulle condizioni politiche, storiche ed amministrative e intensificando i processi selettivi tra i territori.

La scelta ove ubicare un determinato insediamento produttivo dipende dalla qualità a fare sistema di un determinato territorio, dalla capacità di dare risposte chiare, rapide e competitive.

Il porto è la massa critica dove realizzare questa strategia, costituisce l'ossatura del sistema logistico, specie in aree dove la mobilità marittima può divenire il volano di una crescita favorendo forti economie di scala.

Le modalità con le quali il coordinamento istituzionale Comuni, Autorità Portuale, regione ecc, deve avvenire, è una sfida organizzativa del Comitato Portuale del futuro, per finalizzare le risorse a forme di coordinamento che rispettino scrupolosamente le autonomie gestionali, ma evitino l'appesantimento dei processi decisionali, consentano di rendere operanti le sinergie e razionalizzazioni che sono necessarie per realizzare un sistema logistico adeguato alle esigenze di sviluppo.

L'obiettivo è la definizione di una strategia per la logistica, con forti connotazioni operative, che si sostanzii in rapidità di esecuzione attraverso un decentramento di responsabilità dove si definiscano compiti, obiettivi ed un cronoprogramma certo e sostenibile degli adempimenti che sono richiesti.

## **2.2 Traffico autostrade del Mare: i nuovi mercati dell'africa settentrionale-la nuova darsena traghetti.**

Il traffico delle autostrade del mare, le grandi direttrici di linea, ovvero, Spagna e Sicilia, sono in ulteriore crescita rispetto agli anni 2008, 2009 e 2010.

L'ottimizzazione degli sforzi dell'amministrazione sarà rivolta ai mercati rappresentati dai paesi del Maghreb e dell'Africa settentrionale in generale, prossimi ad entrare nell'area di libero scambio proprio dall'anno 2011.

La grave crisi istituzionale che stanno affrontando i paesi dell'area maghrebina, apparentemente, sembrano rallentare i processi di sviluppo, in realtà, l'evoluzione democratica delle nazioni nordafricane provocherà una sistematica accelerazione dei paradigmi di crescita.

I segmenti di traffico delle merci deperibili, tipo la frutta fresca e l'agroalimentare, vedono già l'Autorità impegnata in una articolata attività promozionale nel nord Africa per l'attivazione di nuovi servizi di linea e la localizzazione di investimenti nella logistica intermodale dei prodotti freschi.

L'Autorità Portuale svilupperà un'intensa attività promozionale che focalizzerà gli interventi sullo sviluppo di linee marittime strategiche con il nord Africa, in particolare con il Marocco, la Tunisia e l'Egitto.

Il nord africa è la chiave di volta degli scambi tra il mediterraneo e l'oriente. Lo spostamento dei fattori di produzione manifatturiera dall'Europa all'estremo oriente, ma, soprattutto, gli enormi investimenti cinesi in tutta l'Africa sub-sahariana, stanno ricentralizzando il mediterraneo negli scambi mondiali quale hub per le direttrici di traffico mitteleuropee con la Cina e con gli USA.

Il porto di Civitavecchia, nella sua centralità nel corridoio occidentale, può ulteriormente sviluppare la sua vocazione di porto leader nel mercato del ro/ro e delle autostrade del mare con l'intensificazione di servizi di linea nel mediterraneo meridionale. Recentemente, i paesi che si affacciano sulla sponda sud hanno realizzato grandi porti di Transshipment che stanno lentamente togliendo quote di mercato agli Hub europei, soprattutto Gioia Tauro, Barcellona ed Algeciras, contemporaneamente, però, si aprono grandi scenari per porti feeder, ovvero, per quei spoke multimodali di autostrade del mare come Civitavecchia ed il Lazio in generale.

Il Marocco apre le sue porte alle aziende italiane e le invita a partecipare al piano energetico da 9 miliardi di euro, in particolare per il solare che prevede

la costruzione di 5 centrali nei prossimi 10 anni, ed all'avvio delle opere infrastrutturali da 6 miliardi di euro già stanziati fino al 2015.

L'obiettivo per l'Italia, in un Paese che ha fatto della stabilità l'asse della propria crescita, è raddoppiare l'interscambio entro il 2012: da 2 a 4 miliardi, quadruplicando gli investimenti da 25 a 100 milioni di euro. Si stanno concretizzando le basi per cercare di rompere il duopolio di Francia e Spagna in Marocco che in Italia si giova di una delle più forti comunità grazie alla presenza di 450mila persone, di cui 60mila imprenditori.

Sono stati siglati 3 accordi: quello tra ministero dello Sviluppo Economico e il ministero dell'Industria marocchino; tra Simest e la Sie per la creazione di joint-venture miste; e quello tra le Ferrovie dello Stato e Oncf, l'ente marocchino che attraverso la Sace gestisce una commessa di Ansaldo Breda che prevede oltre alla formazione del personale locale anche la fornitura e il collaudo di treni anche ad alta velocità.

La Tunisia, storica destinazione, connessa da due servizi settimanali con Civitavecchia, rappresenta per l'Italia un partner di grande importanza in considerazione della consistente comunità tunisina legalmente residente nel nostro Paese (oltre 70.000 unità). E' importante il ruolo giocato dalla Tunisia nel contesto Mediterraneo e della crescente collaborazione tra l'Unione Europea e le Autorità tunisine, nel cui ambito il nostro Paese può giocare un ruolo di particolare rilievo. La cooperazione con l'UE costituisce per Tunisi una priorità ed una scelta strategica, tanto che è all'ordine del giorno il riconoscimento alla Tunisia dello statuto di "Partner Avanzato", alla stregua di quanto già fatto dall'UE con il Marocco.

Civitavecchia e Gaeta sono una naturale sponda logistica ove realizzare una filiera con la rottura di linee di carico servite in via preminente da navi Co/ro di ultima generazione, con capacità di carico superiori ai 3000 ml e dotate di apparati propulsivi di alta velocità navale.

L'Egitto è stato protagonista di un'intensa attività promozionale da parte dell'Autorità Portuale in partnership con altre istituzioni territoriali ed associazioni di categoria. Tra il 2007 e il 2010, nonostante la crisi mondiale, la quantità delle esportazioni è aumentata di 2/3 e quella delle importazioni di più di 1/3; i dati relativi al 2010/2011 indicano una crescita ancora più accelerata su entrambi i versanti. La bilancia commerciale, secondo gli ultimi dati disponibili, ha segno negativo per poco più di 4,5 mld di euro. Il valore delle esportazioni è cresciuto nel triennio in relazione all'aumento dei prezzi del petrolio.

Nel 2010 il paese ha importato beni per 47.539,8 mln di dollari. Le importazioni sono costituite soprattutto da macchinari, prodotti alimentari, chimici, legno e carburanti. I principali partner commerciali per le importazioni sono gli Stati Uniti (10,3%), la Cina (9,9%), l'Italia (7,3%) e la Germania (6,8%). L'Unione Europea è il partner commerciale più importante dell'Egitto.

Gli scambi commerciali tra Unione Europea ed Egitto sono cresciuti gradualmente: da 11,8 miliardi di euro nel 2004 a una stima di 20,8 miliardi di euro nel 2010.

L'obiettivo da perseguire per sostenere la domanda dei nuovi mercati dell'Africa, nei prossimi anni, è la realizzazione di nuovi Terminal ed infrastrutture secondo modelli innovativi di gestione delle merci, della viabilità e dei servizi di sicurezza all'interno dello scalo, finalizzati a favorire e velocizzare le pratiche doganali ed i controlli delle merci provenienti da Paesi extra UE.

L'Autorità Portuale di Civitavecchia intende affrontare la sfida dei nuovi mercati con una strategia che ha quale obiettivo, da un lato, un'intensa attività

di marketing territoriale e, dall'altro, il raddoppio della propria capacità ricettiva infrastrutturale nel mercato delle autostrade del mare.

Attualmente lo scalo è dotato di 11 accosti ro/ro di cui solo 4 sono adeguati alle esigenze del naviglio moderno : 220 mt di lunghezza, 3000 ml di carico ed alta velocità navale. Per affrontare il *Challenge call* rappresentato dai nuovi mercati è necessario realizzare **la nuova Darsena “traghetti”** ubicata nella zona settentrionale dello scalo, già presente nel vigente PRG portuale, con la dotazione di 10 accosti ro/ro e con nuove modalità operative che riprendono il sistema degli *slots* aereo portuali.

Per la sua realizzazione sono già disponibili 195 Milioni di € di fondi CIPE, che saranno sufficienti alla parte marittima. In relazione ai terminali ed ai piazzali, l'amministrazione intende verificare un modello organizzativo per la ricerca e la sostenibilità di investimenti privati delle società di armamento interessate, a cui affidare in concessione singoli “slots” o l'intera infrastruttura in *Joint*.

La nuova darsena sarà connotata dalla suddivisione in entrata dei flussi veicolari costituiti dai passeggeri e quelli costituiti dai mezzi pesanti.

Vi saranno due piattaforme una sopra l'altra per 210.000 mq a piazzale, con superfici di lunga sosta di 60.000 mq, piazzali di accumulo dinamico per 35.000 mq, una viabilità gestita con sistemi di intelligenza artificiale e digitali per almeno 24.000 mq, che consenta una piena sicurezza dei passeggeri, nonché controlli veloci ed approfonditi dei veicoli e delle merci, conformemente alle linee di indirizzo delle recenti previsioni normative in materia di security portuale.

La Darsena completata, insieme al resto dello scalo marittimo, nel mercato delle autostrade del Mare, rappresenterà il più importante, innovativo e più grande porto ro/ro d'Europa.



### **2.3 Traffico crociere : massificazione del mercato/gigantismo na vale: il nuovo terminal crociere.**

Il Traffico Crocieristico è stato soggetto ad una crescita costante nel corso degli ultimi anni che non sembra subire particolari mutazioni rispetto alle dinamiche esterne.

L'incremento del traffico si è basato sul contestuale aumento del numero di navi e del numero complessivo dei passeggeri.

L'Autorità Portuale ha perseguito l'obiettivo di trasformare lo scalo da porto di transito in hub del turn-around mediterraneo attraverso la concentrazione in un unico soggetto imprenditoriale, che si giova di una concessione, dei principali armatori del crocierismo.

Nei prossimi anni si attende una mutazione genetica del mercato. Lo sviluppo sarà concentrato nelle modifiche che stanno avvenendo nella tradizionale accezione del prodotto, da elitario, riservato ad un ristretto target, a prodotto di massa.

Naturalmente, le elevate tariffe proposte al mercato erano il risultato di costi d'impianto e di gestione molto alti, di una domanda potenziale limitata ma, anche, di un unico modo di interpretare il prodotto.

Fattori critici di successo risultavano essere l'elevato standard del servizio, la personalizzazione dello stesso e l'indubbia valenza di status symbol del prodotto crocieristico.

Attualmente, la crociera turistica è sempre più sostitutiva di altri pacchetti turistici. La clientela di riferimento non è più limitata alle classi economicamente più agiate, di età avanzata, ma si allarga alle fasce più giovani, alle famiglie, alle coppie, ai gruppi a minore potere di acquisto. Alla massificazione del prodotto è seguito l'incremento del numero di *repeaters*, ovvero di coloro i quali vanno in crociera più di una volta nel corso della loro vita, a volte utilizzando la stessa nave o compagnia, a volte, addirittura, ripetendo la stessa crociera.

La nave stessa, per queste ragioni, ha subito un processo evolutivo legato non soltanto alle opportunità tecnologiche ma, soprattutto, alle logiche commerciali, ovvero, si perseguono i principi dell'economia di scala, più si è grandi e si trasporta, più si risparmia il costo del biglietto.

Molti operatori hanno costruito navi di grandi dimensioni, superiori alle 70.000 t. di stazza e con una capacità ricettiva che può superare le 3.000 unità. Convivono, quindi, nella categoria “navi da crociera”, oggi, sia unità di dimensioni ridotte, destinate a una nicchia di mercato di ricercati amanti delle crociere *old style*, sia meganavi dalle forme cubate destinate a soddisfare i bisogni delle grandi masse di utenza per soddisfare economie di scala che abbattano i costi di fruizione della crociera.

Le attuali dimensioni del mercato sono destinate ad incrementare sia qualitativamente, sia quantitativamente e le infrastrutture attuali potrebbero non essere sufficienti a soddisfare la domanda potenziale, inoltre, nei prossimi anni, il mercato civitavecchiese non potrà più giovare del terminal ubicato presso la banchina n° 25, in quanto, quelle superfici sono destinate al II lotto del terminal container.

L'obiettivo da perseguire per sostenere la domanda, nei prossimi anni, è la realizzazione del nuovo Terminal Crociere a cura del concessionario RCT srl. La nuova infrastruttura, che sarà realizzata secondo i modelli innovativi di gestione del traffico crocieristico dei più grandi terminal mondiali, avrà un valore di 30 milioni di €

L'Amministrazione, al riguardo, ha completato l'allargamento della Diga foranea Cristoforo Colombo, ove sorgerà il Terminal.

La nuova stazione marittima crociere sarà localizzata presso la banchina 12 Bis nord.

Sarà una struttura dotata di *fingers*, a due piani, di circa 20.000 mq e sarà strutturata per ospitare due navi contemporaneamente.

Il piano terreno di mq. 8.000 sarà dotato di due sale per la movimentazione bagagli di circa 6.000 mq totali.

Ci sarà un mezzanino di mq. 1.200 mentre al piano primo ci saranno due locali check-in per un totale di mq. 7.500 con circa 100 postazioni di check-in .

Sono inoltre previste due passerelle d'imbarco per una lunghezza totale 670di metri lineari con una superficie di mq. 2.680.

#### **2.4 servizio di pronto intervento sanitario in ambito portuale**

L'amministrazione, in occasione dei primi grandi lavori di infrastrutturazione in ambito portuale che prevedevano lo svolgimento di lavori marittimi subacquei, promosse l'acquisizione di una camera iperbarica affidata ad un gruppo di imprese che facevano capo all'associazione volontari Francesco forno. Tale primaria forma di primo soccorso ambito portuale ha subito diverse ed alterne fortune nella gestione che, ad oggi, richiedono riflessioni di carattere definitivo onde consentire la riattivazione del servizio giudicato fondamentale dall'amministrazione e, nel contempo, possano far fronte alle rinnovate e mutate esigenze nella domanda sanitaria proveniente dallo scalo marittimo .

Il grande traffico passeggeri nazionali ed internazionali in transito ogni anno nello scalo, pari a circa 4,5 milioni di persone, evidenzia la necessità di programmare in ambito portuale, una serie di aspetti legati alla movimentazione e stazionamento dei passeggeri fra cui, costituisce un sicuro aspetto di preminenza, la localizzazione di un presidio sanitario ubicato nell'area operativa portuale, che possa garantire alti standards qualitativi e quantitativi di servizio, per la trattazione di prime emergenze che non necessitino dell'intervento di pronto soccorso ospedaliero, ovvero, che richiedano pratiche di stabilizzazione preliminari in pazienti provenienti o destinati ad unità navali che debbano, successivamente, comunque, essere trasportati nelle strutture di pronto soccorso tradizionali del territorio.

L'intenzione dell'amministrazione è di individuare un soggetto imprenditoriale, con un procedimento ad evidenza pubblica previsto dai vigenti presidi in materia concessoria, che possa farsi carico di un investimento tale da consentire il perseguimento degli obiettivi prefissati dall'amministrazione.

L'Autorità Portuale valuterà l'ubicazione più coerente del nuovo insediamento sanitario nell'ambito demaniale ed adotterà ogni strumento amministrativo per le sinergie di carattere operativo con gli operatori portuali che si occupano della movimentazione dei passeggeri nazionali ed internazionali.

## **2.5 Evoluzione del traffico general cargo: il mercato del freddo, ciclo del carbone, merci speciali – le nuove concessioni.**

Il Porto di Civitavecchia nel corso degli ultimi anni ha avuto un forte sviluppo nel settore delle merci *reefer*. L'impresa CFFT spa ha realizzato un moderno terminal per i prodotti freschi agroalimentari assumendo obbligazioni importanti con i leaders del mercato.

Lo scalo, nel corso dei prossimi anni, intende realizzare un nuovo assetto competitivo nel mercato dei prodotti reefer, sfruttando le capacità ricettive sinergiche tra il nuovo terminal container dotato di 80 prese frigo, il terminal Reefer della banchina n° 24 e l'interporto ubicato nelle aree adiacenti allo scalo con i suoi magazzini frigo.

L'attenzione sarà rivolta, in via preminente, al mercato dello ship-chandling delle navi da crociera che effettuano rifornimenti per 18.000 tons all'anno. La logistica di questo segmento è, ad oggi, organizzata fuori dal territorio laziale; in realtà, è possibile centralizzare questa attività nel porto trasformando Civitavecchia in uno scalo hub per il rifornimento delle provviste

delle grandi navi da crociera che effettuano le operazioni di turn-around per un valore di mercato di almeno 80.000 -100.000 tons all'anno.

L'attivazione della nuova centrale termoelettrica di Torre Valdaliga nord e il conseguente rifornimento del carbone, ha consentito l'acquisizione di una nuova merce alla rinfusa per circa 3,5 mil. di tons all'anno, contribuendo al raddoppio del traffico di merci alla rinfusa nel porto di Civitavecchia . Il ciclo carbonifero ricomprende anche altre tipologie merceologiche come le ceneri secche ed umide, il calcare ed il gesso per un totale di 4,5 milioni di tons a regime.

Tuttavia, occorre evidenziare come recenti episodi che hanno riguardato unità per il trasporto del carbone, destinate al pennello carbonifero in concessione all'ENEL spa, a causa delle caratteristiche tecniche della rinfusa trasportata, soggetta naturalmente ad episodi naturali di surriscaldamento, hanno comportato l'adozione di straordinarie misure di emergenza con conseguenti aumenti degli oneri di gestione.

Il ricorso sistemico ad operazioni di disormeggio con la concomitante sospensione delle operazioni di scarica, potrebbero riproporre potenziali situazioni di pericolo o di emergenza come quelle registrate in occasione dell'arrivo delle navi carboniere.

Gli eventi susseguitisi, le misure adottate e gli interventi messi in atto, suggeriscono che è la mancata protezione con idonea barriera frangiflutti del pennello carbonifero la causa di tali situazioni critiche e, di conseguenza, nella migliore delle ipotesi, fatti salvi tutti i potenziali danni alle persone, al naviglio presente nello scalo, nonché ai beni del Demanio Marittimo, si potrebbero verificare concomitanti danni rilevanti all'economia generale dello scalo, sia in termini di immagine, sia in relazione all'occupazione di banchine assentite ad altri soggetti concessionari, sia per la scelta di misure atte a gestire l'emergenza

che comportano l'intervento di personale adibito ad attività diverse, con conseguente sospensione o forte limitazione di tutta l'attività operativa nel porto commerciale.

Tanto premesso, questa Autorità Portuale intende adottare ogni provvedimento amministrativo teso a che l'ENEL spa realizzi una idonea diga foranea a protezione delle banchine carbonifere e, nelle more, questa Amministrazione ritiene opportuno evidenziare che vengano adottate misure di sicurezza preventive per la gestione di emergenze come quest'ultima, con l'adozione di specifici protocolli da attivare in simili o identiche circostanze pericolose.

In relazione allo sviluppo del terminal container, come noto, dall'agosto 2009, le nuove infrastrutture ubicate presso la banchina n° 25 sono operative.

Contestualmente, la compagine societaria della RTC spa, titolare della concessione, è stata rimodulata con l'ingresso del gruppo Europe Terminal NV che annovera tra i propri partners MSC, impresa riconosciuta fra i principali Global Terminal Operator della logistica containerizzata mondiale.

Nel corso degli ultimi due esercizi è stato registrato un forte incremento del traffico dei contenitori pari ad una media del 15% all'anno.

Nei prossimi anni, il traffico è destinato ad un forte incremento sulla scorta del piano d'impresa avanzato dal nuovo concessionario che prevede il raggiungimento di 150.000 teus all'anno.

Nel triennio di riferimento, l'Autorità Portuale, unitamente al concessionario, intende completare il programma di realizzazione del terminal container con la costruzione del II lotto che ricomprende le aree attualmente occupate dal terminal crocieristico.

Le merci "speciali" da alcuni anni sono subentrate quale segmento del mercato portuale nello scalo di Civitavecchia.

La tipologia merceologica riguarda i cosiddetti “macchinari speciali” o parti di esso, grandi pezzi di meccanica industriale di alta tecnologia in export, o anche in import, per i quali il porto di Civitavecchia risulta competitivo sia in relazione alla sosta temporanea, sia in relazione alle operazioni portuali di sbarco ed imbarco.

Nei prossimi anni, ciò che è sembrato iniziare come un prodotto di nicchia di molte imprese portuali, si trasformerà in una tipologia merceologica apprezzabile e tale da far rivedere i programmi circa la destinazione d’uso di aree del demanio marittimo.

In particolare, la “Grande meccanica spa” ha individuato il porto laziale quale centro per l’assemblaggio e la realizzazione del macchinario speciale e parti di esso destinato a paesi extrashenghen, l’amministrazione in ragione di ciò, ha concesso due distinte superfici demaniali ove realizzare capannoni industriali destinati a tale attività.

## **2.6 Il porto ecologico**

Il porto di Civitavecchia, ospitando le città galleggianti costituite dalle grandi navi da crociera, nonché, gli insediamenti terminalistici attuali e quelli in via di completamento, consuma un enorme quantità energetica con costi enormi anche a carico dell’ambiente circostante.

Per tali ragioni l’Amministrazione ha avviato una serie di studi volti a verificare la possibilità di insediare nel Demanio marittimo stabilimenti per la produzione di energia da fonti alternative e/o rinnovabili. Alcuni sono già in fase avanzata di analisi e possono costituire una realtà già nel prossimo triennio come lo sviluppo di fonti di energia da sistemi fotovoltaici e l’uso di sistemi per lo sfruttamento di energia eolica.

Anche se il trasporto marittimo è quello che garantisce minori emissioni in atmosfera per unità trasportata rispetto a tutte le altre modalità (aria, ferro e

gomma), esso ha grosse interferenze con le aree urbanizzate a ridosso dei porti, e ciò vale anche per Civitavecchia.

Le 7.000 navi che nel 2008 hanno fatto scalo a Civitavecchia hanno assorbito, durante la sosta in porto, circa 163 GWh così suddiviso:

- ✍ navi da crociera, 90 GWh/anno
- ✍ navi traghetto, 58 GWh/anno
- ✍ navi mercantili, 15 GWh/anno.

Alla quantità di energia utilizzata dalle navi in sosta va sommata l'energia necessaria al funzionamento di tutti gli apparati ed infrastrutture necessari allo svolgimento dei traffici portuali, che per CV è pari a 9 GWh/anno, cosa che porta il fabbisogno energetico del porto di CV a 172 GWh/anno.

Tale enorme quantità di energia è ottenuta attraverso l'ossidazione di combustibili fossili, cui è associata l'emissione in atmosfera di elevate quantità di gas serra che per CV è stimata in circa 121.000 tonnellate di anidride carbonica:

- ✍ navi da crociera, 64.000 tonn/anno
- ✍ navi traghetto, 41.000 tonn/anno
- ✍ navi mercantili, 11.000 tonn/anno
- ✍ attività di terra, 5.000 tonn/anno

La politica energetica messa in campo dall'Autorità Portuale di Civitavecchia mira all'azzeramento delle emissioni in atmosfera delle attività derivanti dalle attività di terra attraverso la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili in impianti costruiti all'interno degli ambiti portuali e la drastica riduzione di quelle associate alle navi in sosta attraverso la c.d. "elettrificazione delle banchine", cosa che comporterà una riduzione di oltre il 20% delle emissioni di anidride carbonica associata ai traffici del porto di CV.



Gli ambiti portuali sono formidabili siti in cui installare impianti che convertono l'energia del sole e delle onde in energia elettrica-

L'Amministrazione ha reso operativo dal 04.08.2009 un impianto fotovoltaico di 115 kWp che eroga tutta l'energia necessaria al funzionamento degli uffici dell'Autorità stessa, ed ha bandito una selezione per l'installazione di impianti fotovoltaici per ulteriori 6.515 kWp con cui soddisfare circa l'80% del fabbisogno energetico delle attività a terra.

Inoltre, installerà presso le costruende dighe foranee portuali impianti per la conversione del moto ondoso in energia elettrica attraverso una pionieristica tecnologia "made in Italy"; in tal modo sarà soddisfatta la restante domanda energetica dei traffici portuali a terra e gli, eventuali, successivi fabbisogni.

Per contenere le emissioni gassose derivanti dalle navi in sosta, nel dicembre del 2008 è stata redatta, con il supporto tecnico di Enel Spa e Fincantieri Spa, la prima specifica tecnica di acquisto di un impianto di fornitura di energia elettrica in media tensione alle navi da crociera, in conformità agli standard IEC/ISO (High Voltage Shore Connection technology).

Tale impianto pilota (potenza 20MVA, tensione 6.6/11 kV, frequenza 50/60Hz) del costo di circa €12.500.000,00 (+IVA), una volta finanziato, andrà ad essere installato presso la banchina 12bis e da solo sarà in grado, una volta che tutte le navi da crociera saranno dotate dell'interfaccia HVSC, di erogare fino a 32 GWh di energia elettrica certificata RECS (energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili) alle navi da crociera che andranno ad attraccare presso tale banchina.

Sulla scorta di tale politica energetica, l'Autorità Portuale di Civitavecchia è stata inserita dal Dipartimento Generale per l'Energia ed i Trasporti della Commissione Europea tra i partner ufficiali della Campagna "Energia Sostenibile per l'Europa – SEE" che si pone come obiettivo fondamentale quello di promuovere e sviluppare un uso ed una produzione dell'energia in maniera più razionale ed ingegnosa.

La campagna SEE ha, inoltre, lo scopo di sostenere e favorire un miglior stile di vita, di diffondere lo sviluppo economico, di creare posti di lavoro e di ottimizzare e potenziare la competitività dell'industria europea sui mercati mondiali.

**3. Traffici di merce unitizzata – semirimorchi e container : l'evoluzione del traffico nel mercato CO/RO del Porto di Civitavecchia – lo sviluppo delle aree a nord del porto di Civitavecchia – impegni amministrativi sulla FRASCA – PROGRAMMA PER LA REALIZZAZIONE DI UN TERMINAL MARITTIMO CONTAINER NELLE AREE A NORD.**

Con la diffusione del contenitore e lo sviluppo dei trasporti unitizzati, i traffici portuali e marittimi sono diventati fortemente *land intensive* necessitando di vasti piazzali ed aree per lo stoccaggio dei semirimorchi e dei contenitori .

La possibilità di movimentare il carico, assemblando parte di merci diverse tra loro per tipologia e dimensione in unità standardizzate (containers, casse mobili, semirimorchi, ecc), produce effetti rilevanti sull'estensione del retroterra di un porto.

L'unitizzazione, favorendo lo sviluppo di una naturale intermodalità e del combinato, si traduce anche in una compressione dei costi del trasporto terrestre, soprattutto attraverso la riduzione del costo dell'intero ciclo e la crescente estensione dell'area di mercato dei porti che operano carichi unitizzati.

Pertanto, sul piano della competitività del sistema portuale civitavecchiese, il porto non rappresenta più semplicemente un luogo per l'interscambio delle merci (ovvero dove vengono caricate e scaricate), ma diventano un elemento funzionale nella catena della logistica nazionale. Ne consegue che il porto deve integrarsi sempre di più nei sistemi logistici e distributivi rappresentati dalle piattaforme logistiche o *district park*. Nello specifico, a Civitavecchia, è lo sviluppo diffuso di alcune tipologie di traffico (ro/ro, contenitori ecc,) a richiedere un volume maggiore di spazi portuali tale da condurre al decentramento delle superfici per lo stoccaggio e le altre attività connesse al carico, in zone che potremmo genericamente definire *inland terminal* nel retroterra portuale.

La domanda di spazio portuale e le innovazioni conseguenti, complessivamente, sono un'esigenza di tutti gli scali nazionali, rappresentando un elemento del vantaggio competitivo di un determinato territorio in maniera superiore rispetto alla tradizionale capacità di realizzazione delle infrastrutture da parte del management pubblico.

Non sempre questo spazio è disponibile e l'acquisizione di maggiori superfici spesso è impossibile, specialmente quando i porti sono inseriti in contesti urbani fortemente sviluppati.

Il retroterra civitavecchiese possiede l'unicità nel mediterraneo occidentale di possedere grandi spazi naturalmente da asservire alla logistica portuale e dove insediare aree per la sosta, lo stoccaggio e la movimentazione di merce unitizzata con impatti ambientali minimi.

L'utilizzazione di questi spazi comporta un vantaggio enorme nella concorrenza tra porti.

Tutto ciò in dottrina viene definito come l'attitudine di un porto a non rispondere alle sole esigenze portuali ma alla capacità di seguire le necessità dell'industria che guardano ai porti come *one stop shop*, cioè come unico punto di riferimento per la logistica.

In ragione di quanto precede, il porto di Civitavecchia sarà integrato nel sistema della produzione, tanto che le attività di trasporto e distribuzione verranno considerate come un sub-sistema di quello produttivo.

Questa attitudine significa l'integrazione della catena del trasporto, in cui gli elementi principali cioè produzione, trasporto, stoccaggio/magazzinaggio, distribuzione ed informazione sono integrati in unica rete. La parte nord dello scalo, scevra da condizionamenti urbani, ben si presta a tale evoluzione per aree ove insediare la catena logistica del mercato Co/ro con il terminale container.

L'area demaniale portuale è stata estesa nel 1998 nel territorio costiero denominato "La Frasca". Detta estensione era motivata dalla realizzazione del terminale OFF – Shore petrolifero e dalla conseguente necessità di disporre di collegamenti terrestri delle *pipeline* su un territorio a disposizione del demanio marittimo. Contestualmente, la costruzione delle nuove banchine commerciali, comportava la realizzazione di interventi di compensazione ambientale che sono presenti nella documentazione VIA del progetto del terminale commerciale. Detti interventi interessano anche la zona de "La Farsca".

Per tutto quanto precede, l'Autorità Portuale oggi è nella disponibilità di un vasto territorio costiero la cui connotazione nel corso degli anni è sempre più di confine tra aree fortemente industrializzate ed altre di fruizione turistico ricreativa come la zona di "San. Agostino".

Pertanto, la presenza di una pineta marittima e di insediamenti urbani contigui di carattere turistico e l'adiacente polo energetico dell'ENEL con l'area del Porto commerciale, hanno impedito di individuare una precisa vocazione del predetto territorio costiero con dibattiti sull'argomento che propongono tesi alternative, ma altrettanto valide e suggestive. Infatti, sia la

realizzazione di un terminale per il far –east, sia la valorizzazione turistica del territorio sono obiettivi che non sono alternativi ma entrambi da supportare .

In ordine alla realizzazione del terminale per la ricezione di container, deve essere valutata la portata della domanda effettiva rivolta allo scalo di Civitavecchia e programmare una variante al PRG portuale che preveda un investimento di natura privata di uno degli operatori globali di logistica a livello mondiale per realizzare una grande piattaforma logistica da insediare nelle aree a nord dello scalo.

Contestualmente è possibile e perseguibile valorizzare il territorio costiero con la localizzazione, nel breve periodo, di un nuovo approdo per le imbarcazioni ed i natanti da diporto la cui domanda potenziale rappresenta un annoso problema da affrontare.

Infatti, all'interno dello scalo, nella darsena “Romana” e nella zona a nord detta: “la mattonara”, quest’ultima interessata dai lavori per la realizzazione della nuova Darsena “Autostrade del Mare”, sono presenti numerose imbarcazioni da diporto che dovranno subire un programma di delocalizzazione. A questo fattore si somma la domanda proveniente dal territorio di Civitavecchia per le difficoltà storiche del piccolo diportismo.

Per quanto precede, l’Amministrazione intende procedere con la realizzazione di un approdo turistico per natanti da almeno 700 posti nell’area de “ La Frasca”.

#### **4. Porti di Fiumicino e Gaeta**

##### **FIUMICINO**

Trascorso un quinquennio dal decreto ministeriale di ampliamento della circoscrizione dell’Autorità portuale di Civitavecchia allo scalo di Fiumicino (D.M. 11 giugno 2002), e potendosi, pertanto, considerare conclusa la fase del suo insediamento nel contesto territoriale, il nuovo piano operativo costituisce

importante occasione per definire le linee su cui dovrà svilupparsi, nel prossimo triennio, l'azione dell'Ente.

Sul piano programmatico il primo fondamentale impegno è costituito dalla necessità di giungere alla definizione l'iter relativo alla Variante al Piano Regolatore del nuovo Porto già approvato dal Consiglio Superiore dei L.L.P.P. con voto n. 208 del 30/07/2004.

Ad oggi, dopo la trasmissione, in data 17.05.2010 da parte dell'Ente degli atti facenti parte l'istruttoria (comprensiva delle 6 integrazioni/approfondimenti richieste relativi agli effetti della nuova infrastruttura sul trasporto solido costiero, sull'impatto trasportistico, archeologico e naturalistico) si è in attesa dell'approvazione da parte della Regione Lazio (ai sensi dell'art.5, comma 4, Legge n.84/94 - *Programmazione e realizzazione delle opere portuali, Piano Regolatore Portuale*) a conclusione di una estenuante istruttoria in essere dal 05/12/2003.

Dal punto di vista operativo il porto di Fiumicino, nel confermare il suo importante ruolo di polo per la movimentazione di prodotti petroliferi (con oltre 5,5 milioni di tonnellate medie annue di oli minerali grezzi e raffinati sbarcati ed imbarcati), ha in questi anni visto bruscamente interrompere il collegamento con la Sardegna (Golfo Aranci), il quale, pur svolgendosi esclusivamente nel periodo estivo con una nave veloce messa in esercizio dalla Società di navigazione Tirrenia (HSC classe Taurus), ha consentito allo scalo di registrare un significativo risultato sul piano della operatività commerciale con una media di transiti annui di oltre 120.000 passeggeri e 40.000 auto.

Nella ricerca di un continuo miglioramento delle infrastrutture e dei servizi istituzionali offerti, l'Autorità portuale, oltre a garantire l'attrezzamento dei piazzali, delle corsie e della banchina di imbarco/sbarco, ha provveduto a realizzare sul piazzale Mediterraneo la nuova Stazione marittima, prima infrastruttura del compendio portuale pensata in funzione esclusiva della operatività commerciale, ed ha realizzato nuove e funzionali strutture per la

sicurezza dei passeggeri. Il terminal, operativo dal maggio 2008, pone l'Autorità nelle condizioni di esprimere un più incisivo protagonismo sul terreno della programmazione delle attività nella prospettiva di un incremento delle relazioni marittime e della loro frequenza.

Mentre, nell'adiacente piazzale Tirreno, trova applicazione la delibera n. 24 del 4/03/2008 del Comitato Portuale che istituisce gli Ambiti Operativi Portuali.

Il progetto prevede una riorganizzazione delle aree prettamente portuali destinate ad accumulo, controllo passeggeri di veicoli e delle merci, corsie di imbarco e sbarco ed aree di utilizzo pubblico gestione dell'emergenze in scenario di ammaraggio di aeromobile.

In tale ambito trovano ubicazione anche i nuovi presidi delle Forze dell'Ordine, quali Guardia di Finanza, Polizia di Stato, Carabinieri, Capitaneria di Porto ed Agenzia delle Dogane.

Il P.A.I. Piano di Assetto Idrogeologico individua nella zona di Fiumicino una situazione a rischio esondazione R4 (rischio molto elevato), l'Autorità Portuale a seguito di approvazione del progetto di "Messa in sicurezza idraulica e ristrutturazione delle banchine in sponda Dx e Sx, tratto dal Ponte Due Giugno alla passerella pedonale", nel mese di maggio del 2006 aveva affidato i lavori all'A.T.I. – Impresa capogruppo Eurorock.

A seguito di ripetute sospensioni dei lavori l'A.P., per grave ritardo e grave inadempimento degli obblighi assunti dall' A.T.I. Eurorock S.r.l. – Mancini Costruzioni S.a.s., in data 26/10/2007 con Decreto 227/2007, ha disposto la risoluzione del contratto.

Pertanto, è stato redatto un nuovo progetto che rendesse maggiormente selettive le Imprese partecipanti alla gara, l'Autorità Portuale ha pubblicato il Bandocon procedura aperta. Il nuovo progetto per il completamento dell'intervento è suddiviso in due stralci funzionali, il Primo relativo alla

sponda sinistra e il Secondo relativo alla sponda destra. A seguito della gara suddetta, con Decreto del Presidente n.282 del 27/11/2008, l'intervento è stato aggiudicato all'A.T.I. Piacentini costruzioni S.p.A. e Monaco S.p.A. e affidato il Primo stralcio.

In data 22/10/2009 sono stati consegnati definitivamente i lavori relativi alla sponda sinistra che allo stato attuale risultano completati a meno di alcune finiture che si prevede verranno realizzate entro l'inizio del mese di dicembre 2010.

Nel corso dei lavori, su richiesta del Comune di Fiumicino, è stato necessario implementare l'intervento di Messa in sicurezza idraulica delle banchine redigendo un "Progetto di completamento aree parcheggi" che prevedesse anche l'esecuzione di una condotta per la raccolta delle acque meteoriche. Detto intervento allo stato attuale è in fase di ultimazione.

In merito alla sponda destra, su richiesta del Comune di Fiumicino, è stata redatta una perizia di variante al progetto di Messa in sicurezza idraulica delle banchine, approvata con decreto del Presidente n.172 del 18/10/2010 e affidata relativamente al "Primo Tratto" (180 ml dal Ponte 2 giugno alla fine di Palazzo Noccioli) all'A.T.I. Piacentini costruzioni S.p.A. e Monaco S.p.A.;

La suddetta variante, finalizzata a ridurre l'impatto visivo delle paratie fisse e mobili previste, è stata approvata dal Comune di Fiumicino.

Il progetto di variante, che accoglie le richieste del Comune, è stato inviato all'Autorità di Bacino del Fiume Tevere e all'Ardis integrato con il Piano di Manutenzione, il Piano Operativo di Emergenza Esondazione per la gestione del periodo Transitorio (fase di cantiere delle opere) e il Piano Operativo di Emergenza Esondazione (da attuare ad opere terminate), per i pareri del caso, attualmente non ancora espressi.

In data 19/10/2010 è stata consegnata la prima parte dei lavori di Secondo stralcio - sponda destra, relativamente al "Primo Tratto" (180 ml dal



Ponte 2 giugno alla fine di Palazzo Noccioli) che si prevede termineranno ad Aprile 2011.

La conclusione dei lavori di Secondo stralcio-sponda destra è legata al reperimento del finanziamento necessario all'esecuzione del tratto che va dalla progressiva 180 (palazzo Noccioli) alla Passerella pedonale. Nel caso il suddetto finanziamento venga reperito all'inizio del 2011 i lavori potrebbero essere conclusi entri l'anno 2011 stesso.

In relazione allo scenario descritto, assume il carattere di stringente emergenza il complesso degli interventi imposti dalla necessità di assicurare l'accesso, la navigabilità e l'ormeggio in sicurezza del porto canale, che merita di essere ricordato, dà ricovero, oltre al naviglio della Capitaneria di porto, della Guardia di Finanza e della Polizia di Stato nonché ai mezzi dei servizi portuali (rimorchiatori, ormeggiatori, antinquinamento e battellieri), alla più importante flottiglia peschereccia regionale.

L'Autorità Portuale, attiva nella soluzione del problema dei fondali per la sicurezza della navigazione del tratto di competenza, a seguito di ripetuti interventi di riprofilatura e della caratterizzazione dei sedimenti dell'alveo del fiume, ha trasmesso il progetto definitivo del "Dragaggio dei fondali del Porto Canale e darsena di Fiumicino e realizzazione della Vasca di contenimento dei materiali di risulta" .

A seguito delle ultime mareggiate invernali, dei solleciti dell'Associazione Pescatori, della Capitaneria di Porto e della nota del Presidente dell'A.P nella quale si evidenzia una situazione particolarmente critica nel tratto terminale del Porto Canale di Fiumicino, e per sopraggiunti motivi di necessità ed urgenza ed in considerazione del pericolo per la pubblica incolumità, si è richiesta la procedura d'urgenza di cui all'art. 6 comma 11 del D. Lgs. 152/2008 e s.m.i., la Regione Lazio - Dipartimento Istituzionale Direzione Regionale Protezione Civile ha richiesto la procedura d'urgenza in deroga alla V.I.A .

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha approvato in sede di Comitato Tecnico Amministrativo del 11/12/2008, il Progetto di Dragaggio del porto canale e darsena di Fiumicino e realizzazione della Vasca di contenimento.

Vista la situazione di emergenza nazionale degli ultimi mesi invernali, la Provincia di Roma ha convocato un Tavolo Interistituzionale per la Messa in sicurezza dei porti del litorale della provincia di Roma.

La Regione Lazio, Dipartimento Territorio/Direzione Regionale Ambiente e Cooperazione tra i Popoli/Area VIA, ha espresso Parere Favorevole al “Progetto di Dragaggio dei fondali del porto canale e darsena di Fiumicino e realizzazione della Vasca di contenimento dei materiali di risulta”.

L’Autorità Portuale ha richiesto Finanziamenti per €15.000.000,00 alla regione.

Il soggetto attuatore del progetto in parola è la Regione Lazio - Dipartimento Protezione Civile che allo stato attuale sta ultimando la realizzazione dei lavori.

Parallelamente al progetto di Dragaggio dei fondali dell’asta terminale del Tevere, l’A.P. ha posto in essere il progetto di una barriera sommersa con lo scopo di attenuare il moto ondoso che si crea alla foce e di garantire la manutenzione dei fondali dopo aver eseguito l’intervento di dragaggio del porto canale.

A seguito della progettazione preliminare della barriera sommersa, da parte dell’ufficio tecnico dell’A.P., il Presidente ha indetto per il 31.03.2008 una Conferenza di Servizi (avendone la facoltà ai sensi dall’art 8 comma 3 lettera m della Legge 84/94).

Acquisiti i pareri positivi della Capitaneria di Porto, del Comune di Fiumicino, dell’Autorità di Bacino del Fiume Tevere e dell’Ardis, e della Regione Lazio - Direzione Regionale Ambientale e Cooperazione tra i Popoli, Area V.I.A. rispetto all’istanza di Verifica di Assoggettabilità alla procedura di

V.I.A., si è in attesa dell'emissione del parere del Comitato Tecnico Amministrativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha già discusso il progetto nella seduta del 26/03/2009.

## **GAETA**

### **Ruolo del porto di Gaeta nel network e sue prospettive**

Gli interventi realizzati ed in via di esecuzione nel triennio trascorso consentono di consolidare il ruolo che il porto di Gaeta è destinato ad assumere nel network dei porti di Roma e del Lazio: quello di “gate” marittimo per le aree del Lazio meridionale e della Campania settentrionale in grado di assicurare agli importanti distretti industriali delle provincie di Latina, Frosinone (con Cassino) e Caserta di poter direttamente relazionarsi con linee di navigazione per gli approvvigionamenti e l'alimentazione del sistema delle imprese e la successiva commercializzazione delle produzioni. In questi ultimi mesi lo scalo ha mostrato chiaramente, nonostante un ciclo economico non favorevole e le oggettive difficoltà logistiche connesse alle attività di realizzazione dei nuovi banchinamenti, una sostanziale tenuta nella movimentazione di prodotti (190 navi per circa 1 milione di tonnellate di merce) destinati ai comparti produttivi (carbone, minerali e metalli non ferrosi, caolino, fertilizzanti) nonché attrezzature destinate al settore delle energie rinnovabili (pale eoliche), proponendo nel contempo la realizzazione di strutture mirate all'acquisizione di nuove filiere connesse all'agroalimentare (silos e magazzini per grano e zucchero).

Gli arrivi di navi cisterna per prodotti petroliferi (110 navi per 1,7 milioni di tonnellate di prodotto) confermano per altro verso l'importanza dello scalo per ENI che rende Gaeta “Hub” per un importante ed estesa area dell'Italia centro-meridionale.

Per altro verso, la posizione geografica, le bellezze naturali, artistiche, architettoniche e storiche del luogo e la vicinanza di siti di grande valenza

turistica (Roma, Napoli, le abbazie di Montecassino, Fossanuova, Casamari, la Riviera di Ulisse, le isole pontine, il Circeo, Ischia e Capri) costituiscono un enorme potenziale per lo sviluppo del traffico crocieristico, condizionato attualmente da un deficit di strutture da destinare all'accosto delle navi ed aree per l'accoglienza e la fornitura di servizi ai passeggeri.

Gli interventi attuati ed in studio per il potenziamento della banchina Caboto (di estrema importanza per la sua adiacenza al nucleo della Città vecchia) consentendo in ogni caso l'approdo a navi dalle imponenti dimensioni (fino a 130 mt. lineari) ha reso necessaria l'adozione di nuove iniziative che si sono concretate nell'avvio della delocalizzazione delle attività dell'Eni nel nuovo porto commerciale (condizionando a ciò, con la previsione di un cronoprogramma della realizzazione delle nuove strutture, il rinnovo della concessione demaniale) e la formale richiesta al Ministro della Difesa ed al Ministro dei Trasporti della dismissione delle attività delle base Nato con la riconsegna delle aree a funzioni strettamente connesse alla vocazione turistica del territorio.

E' divenuto, in questo modo, realistico immaginare già dai prossimi anni di uno "start up" di Gaeta nello shipping delle crociere con scali integrati nei tours più significativi del Mediterraneo occidentale rafforzando il protagonismo, già assoluto, del network nel settore.

Nell'ultimo triennio, a seguito dell'approvazione della variante al piano regolatore del porto commerciale di Gaeta, avvenuta con Deliberazione della Giunta Regionale del 7 marzo 2006, n. 123, sono stati affidati i lavori di dragaggio e prolungamento banchina nord lato Formia, per un importo di € 20.000.000,00. Tali interventi, che, com'è noto, sono in tuttora in corso di esecuzione consentiranno, al termine dei lavori fissati al 31.12.2011, di raddoppiare (circa 1140 metri) gli attuali circa 600 ml di accosto, con fondali di circa -10,00 metri e di avere a disposizione circa 160.000 mq di piazzali.

Risultano invece già eseguite gran parte delle fasi di avanzamento, che oltre alla preliminare delocalizzazione degli impianti di itticoltura presenti nel Golfo, sono consistite nella realizzazione di una cassa di colmata e nel prolungamento del retro banchina .

Nello scorso triennio sono stati realizzati ulteriori interventi relativi alla nuova recinzione doganale, alla messa in sicurezza di tratti demaniali comuni, mentre è in corso di aggiudicazione, essendo concluso il termine previsto nel bando pubblicato il 23.09.2010, l'intervento di riqualificazione del Molo Santa Maria.

### **Il waterfront (banchina Nato)**

Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 27 marzo 2003, la circoscrizione dell'Autorità portuale di Civitavecchia è stata estesa al porto di Gaeta consentendo, in tal modo, dopo l'inclusione dello scalo di Fiumicino avvenuta l'anno precedente, di dare struttura ad un network dei porti del Lazio finalizzato a valorizzare le potenzialità operative delle infrastrutture esistenti e di quelle in via di realizzazione.

Il compendio demaniale in conseguenza trasferito risulta corrispondere all'intero affaccio a mare nord orientale del territorio cittadino che si sviluppa lungo la linea di costa compresa tra Punta dello Stendardo ed il confine tra il comune di Gaeta e quello di Formia, in zona Vindicio.

In tale arco solo alcune limitate e ben individuate infrastrutture risultano idonee a svolgere funzioni connesse allo svolgimento di traffici marittimi sia di passeggeri che di merci: il porto commerciale, il pontile Eni, la banchina Caboto.

Una valutazione particolare va riservata alla banchina Nato, dal momento che a fronte di una sostanziale perdita di ruolo della funzione militare dell'insediamento corrisponde una crescente richiesta di poter utilizzare Gaeta

quale punto di transito e scalo da parte delle più importanti linee crocieristiche operanti nel Mediterraneo, per la bellezza del luogo e la vicinanza di importantissimi insediamenti storici, architettonici e culturali, che impone la necessità di una riflessione sul recupero a tempi brevi delle strutture per usi civili.

L'amplissima zona residuale si connota per l'insistenza di strutture destinate alle attività diportistiche turistico/ricreative, agli insediamenti del comparto cantieristico della nautica da diporto e, per lunghi tratti, da itinerari pedonali di affaccio al golfo che, nelle zone direttamente connesse al nucleo urbano, assumono un rilevante valore paesaggistico.

Nell'eventualità che suddette aree vengano affidate all'Amministrazione comunale (come nel successivo capitolo, meglio evidenziato) la stessa avrebbe la possibilità di affrontare con diretto protagonismo la riqualificazione e la successiva gestione del waterfront cittadino, per il quale occorre trovare adeguate risposte alla necessità di contemperare l'intrinseco valore storico paesaggistico del territorio con le esigenze di un settore decisivo per l'economia di Gaeta quale quello della nautica sia per il profilo della realizzazione delle imbarcazioni sia per gli insediamenti per il diporto nautico per i quali risulta ormai non più procrastinabile un piano di riferimento.

### **Circoscrizione demaniale**

La circoscrizione dell'Autorità Portuale comprende tutte le aree e gli specchi acquei coincidenti con l'affaccio sul golfo della città di Gaeta. Vi sono ricomprese le aree disciplinate dalla attuale Variante al P.R.P., e quindi le banchine e i piazzali destinati alle attività del porto commerciale, il pontile utilizzato per l'approdo delle navi che trasportano prodotti petroliferi e gestito in concessione da ENI S.p.A., il piazzale e la banchina utilizzati allo stato per le unità della NATO, beni questi tutti che hanno oggi e manterranno in futuro la funzione portuale.

I rimanenti beni inseriti nella circoscrizione della scrivente, (*come già in passato evidenziato con nota inviata a firma congiunta Autorità Portuale, Comune di Gaeta al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 12256 del 22.09.2009*) costituiscono invece di fatto il waterfront cittadino e non sono suscettibili, neppure in prospettiva futura, di utilizzo in funzione portuale, mentre l'Amministrazione Comunale ne ha rivendicato la ricomprensione nelle previsioni degli strumenti urbanistici generali.

Si tratta del resto del lungomare cittadino, di opere di viabilità urbana e impianti asserviti, circoli sportivi e ricreativi, strutture per la ristorazione, mentre gli affacci al mare hanno destinazione di fatto pressoché esclusivamente turistica e diportistica. Gli spazi funzionali alle attività portuali sono meglio evidenziati nelle planimetrie di seguito riportate.

Quanto sopra detto è stato presentato da questa A.P. (nota prot. n. 12283 del 6.08.2010) al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a seguito della nota prot. M\_TRA/PORTI/8845 Class. A.2.47 del 6.073.2010, avente ad oggetto *“Decreto Lgs 28 maggio 2010 n. 85 (G.U. n. 134 dell'11 giugno 2010). Attribuzione a Comuni, Provincie, Città Metropolitane e Regioni di un loro patrimonio, ai sensi dell'art. 19 della Legge del 5 maggio 2009 n. 42. Esclusione dei beni immobili, ai sensi dell'art. 5”*.

Per l'Autorità Portuale la limitazione del compendio consentirebbe di svolgere con maggior efficacia le proprie attribuzioni istituzionali concentrando energie e risorse sugli obiettivi del potenziamento infrastrutturale e della crescita operativa dello scalo, con particolare riguardo al traffico crocieristico.







