



# Il Network dei Porti del Lazio: Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta

XVI RASSEGNA DEL MARE - OLBIA 18 – 20 NOVEMBRE 2005

## IL NETWORK DEI PORTI DEL LAZIO

Con l'ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia a Fiumicino e Gaeta si è costituito il network regionale dei porti di Roma e del Lazio che punta alla redistribuzione delle risorse nei singoli scali per favorire il trasporto marittimo e la crescita dei traffici, grazie all'aumento dell'offerta ed alla specializzazione di ciascun porto.

Una logica di sistema che permette di offrire ai clienti nazionali ed internazionali una pluralità di opportunità per diversi settori merceologici e per il turismo.

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta sono al centro del moderno ed efficiente sistema logistico che collega Roma con il resto del mondo. Gli accordi in corso con operatori logistici, aeroporti, interporti e infrastrutture del trasporto laziali, consentiranno la creazione di una grande Piattaforma Logistica nel Centro Italia, nel cuore del Mediterraneo.

Il sistema dei porti laziali è punto di riferimento strategico per l'accesso alle più importanti zone turistiche italiane ed alle grandi rotte crocieristiche del Mediterraneo, oltre ad essere capolinea delle Autostrade del Mare e snodo dei principali traffici di merci nel Mediterraneo.

## LE CROCIERE

I porti di Roma e del Lazio sono le porte di accesso ad un territorio di incommensurabile ricchezza e bellezza, ricco di un patrimonio storico, artistico, paesaggistico, unico in Italia.

La vicinanza con Roma, le bellissime città di origine romana ed etrusca, i borghi medievali, i monumenti rinascimentali, le terme, i Parchi Naturali, la Riviera di Ulisse, le Isole Pontine, la tradizione enogastronomica sono elementi di attrazione per i turisti di tutto il mondo.

Civitavecchia è il primo scalo in Italia per le Crociere, in grado di ospitare le più grandi navi del mondo e di consentire le "turn-around operations" grazie a moderne e sicure strutture di ricevimento.





Dal 1996 ad oggi è stato registrato uno straordinario incremento di navi da crociera: da 50 navi siamo passati alle 680 del 2004, che hanno portato nel porto 780.000 passeggeri. Per il 2005 è previsto l'arrivo di 960 navi e oltre un milione di passeggeri.

Il recente accordo con i più grandi armatori mondiali delle crociere che realizzeranno e gestiranno il modernissimo Cruise Terminal farà salire ad un milione e mezzo il numero dei croceristi e Civitavecchia diverrà porto di arrivo e di partenza delle rotte nel Mediterraneo.

Interessanti iniziative prolungheranno la vacanza portando i croceristi direttamente a Roma, partendo dalle banchine del porto.

Anche Fiumicino e Gaeta hanno una vocazione crocieristica. Il primo grazie alla vicinanza con l'Aeroporto Internazionale di Fiumicino e alla sua posizione alla Foce del Tevere, il secondo per la splendida collocazione fra Lazio e Campania.

### **LA GRANDE SFIDA DELLE AUTOSTRADDE DEL MARE**

Oltre ai numerosi collegamenti tradizionali con la Sardegna che uniscono Civitavecchia con Olbia, Arbatax, Cagliari e Golfo Aranci, sono state attivate le "Autostrade del Mare" che collegano Civitavecchia con le isole e le sponde del Mediterraneo.

Ormai consolidato è il collegamento con la Sicilia e con i porti spagnoli di Valencia e Barcellona mentre è recentissimo il collegamento con Tolone.

Ma i programmi dell'Autorità non si fermano qui. Inizieranno nei prossimi mesi i collegamenti con Catania, con il porto spagnolo di Tarragona, con Tunisi. Ed ancora con Malta, il Marocco, l'Egitto, la Turchia.

Le nuove Autostrade del Mare nel 2004 hanno movimentato 30.000 mezzi pesanti ed oltre 250.000 passeggeri che si aggiungono ai 113.000 mezzi e al milione e settecentoventimila passeggeri diretti in Sardegna.

Grazie al raddoppio della linea con Barcellona e all'attivazione della nuova linea con Tolone si prevedono nel 2005 ulteriori 400.000 passeggeri e 35.000 mezzi pesanti.

E' in costruzione nel nuovo porto commerciale la grande Darsena Traghetti che sarà dotata di 11 accosti con ampi parcheggi sorvegliati e moderne strutture di servizio ed accoglienza.

L'Autorità Portuale sta promuovendo lo sviluppo delle Autostrade del Mare anche a Fiumicino, favorito dalla sua vicinanza con la Capitale, e Gaeta, per la sua posizione geografica strategica rispetto alle Isole Pontine e alla costa Campana.

Per favorire ulteriormente la crescita delle Autostrade del Mare, l'Autorità Portuale sta stringendo contatti con tutti i paesi che si affacciano sul Mediterraneo.





## L' ATTIVITÀ COMMERCIALE

I porti di Roma e del Lazio sono il punto di riferimento di un'area ricca sia di attività industriali e produttive che agricole. Il Lazio, l'Umbria, parte delle Marche, della Toscana, della Campania si servono del network dei porti laziali per gli scambi dei loro prodotti.

I tre porti stanno specializzandosi secondo le richieste del mercato ed il territorio di riferimento.

Civitavecchia, con la realizzazione del nuovo Porto Commerciale che sta ulteriormente espandendosi verso Nord, ha aumentato sensibilmente il tonnellaggio delle merci movimentate. Dai sei milioni e mezzo di merci del 1996 siamo passati agli attuali 11 milioni con un incremento del 70%.

Il principale incremento si è registrato nel settore delle auto nuove che hanno raggiunto le 200.000 unità, grazie alla creazione del vasto Autoparco nelle aree limitrofe al porto, direttamente collegato alle banchine da strade interne.

Anche il traffico container ha registrato risultati positivi, ottenendo negli ultimi cinque anni un incremento del 300% nonostante le dimensioni limitate dell'attuale Terminal. Obiettivo di breve periodo è quello di superare i 100.000 teus annui, ma l'Autorità Portuale punta al potenziamento del traffico con la realizzazione del nuovo Terminal Container, in fase di ultimazione, che avrà una capacità di 300.000 teus all'anno e che disporrà di un fronte banchine di oltre 750 metri lineari.

Sensibili aumenti si sono registrati anche nel settore dei cereali, dei prodotti chimici, metallurgici, cellulosa e prodotti forestali.

Fiumicino si caratterizza per l'importante traffico di prodotti petroliferi, oltre ad essere un polo di riferimento per il diporto e sede di una significativa flotta pescherecci.

Anche Gaeta è un importante porto petrolifero, ma la sua vocazione, oltre ad un prevedibile sviluppo dei traffici tradizionali e containerizzati, è certamente legata al settore agroalimentare, anche per la vicinanza con il mercato ortofrutticolo di Fondi.

## LA PROGETTUALITÀ E IL CAMBIAMENTO

Il Piano Triennale delle Opere prevede grandi cambiamenti per i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta con un ulteriore aumento delle capacità operative e di servizio.

Se nel 1996 erano stati spesi nel porto di Civitavecchia 45 milioni di euro, nel triennio 2002-2004 sono stati utilizzati 419 milioni di euro e ne sono stanziati altri 274 milioni per opere





strategiche. Il Piano Operativo Triennale per il triennio 2004 - 2006 prevede investimenti per un totale di un miliardo e 765 milioni di euro di cui oltre un miliardo per Civitavecchia, 410 milioni per Gaeta e 255 milioni per Fiumicino.

## **WATERFRONT**

Sono iniziati i lavori di recupero del Porto Storico di Civitavecchia, in un più ampio contesto di valorizzazione del territorio e della città. Il porto di Civitavecchia, unico in Italia, vanta alcuni gioielli di incommensurabile valore da un punto archeologico, storico ed artistico.

La Darsena Romana, i resti di epoca medioevale, le fortificazioni del Rinascimento a partire da Forte Michelangelo alle Mura di Urbano VIII con la splendida Fontana del Vanvitelli, di cui sono appena terminati i lavori di restauro, sono un patrimonio da salvare e restituire alla città.

Gli interventi più importanti di riqualificazione riguardano il restauro e l'adeguamento funzionale del Forte Michelangelo per attività socio-culturali e di servizio alla città; la realizzazione di un Oceanario che prenderà il posto dei Sili del grano, come struttura divulgativa sull'ambiente marino mediterraneo; la ricostruzione dell'area dell'antico Arsenale del Bernini con spazi dedicati a servizi ed attività commerciali; il ripristino del varco monumentale di Porta Livorno, la valorizzazione della Darsena Romana come porto per i megayacht, fino alla riqualificazione del Molo del Lazaretto a fianco del quale sarà realizzato un lussuoso albergo sull'acqua.

## **LA NUOVA SEDE E LE RISORSE UMANE**

La nuova sede dell'Autorità Portuale sorge in posizione strategica fra il porto storico di Civitavecchia e le nuove aree che saranno dedicate ai traffici commerciali, segnando il nuovo fulcro logistico di un bacino portuale in espansione, sia in termini territoriali che economici.

L'edificio di forte impatto visivo, con una architettura fra minimalismo ed eleganza già proiettata al futuro, si erge a simbolo high-tech della propulsiva crescita dei porti del network laziale: Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

Centro gravitazionale di tutti i settori pulsanti della vita portuale, comprende una serie di uffici, sale e spazi caratterizzati da una accentuata flessibilità interna, in funzione dei compiti istituzionali dell'Autorità e delle funzioni svolte dalle risorse umane.

L'Autorità portuale si è dotata di nuove e qualificate figure professionali per espletare i compiti attribuiti dalla Legge nei molteplici settori di attività. E' stata potenziata l'area legale ed istituzionale, quella amministrativa, della comunicazione e promozione, l'Ufficio Tecnico per la progettazione ed esecuzione lavori, l'Ufficio





Demanio, l'Ufficio Accosti, l'Ufficio Sicurezza, l'Ufficio Salvaguardia Ambientale.

Nei porti di Gaeta e Fiumicino operano uffici raccordati con la Sede centrale per l'espletamento delle attività istituzionali, punto di riferimento per l'organizzazione delle attività portuali nei diversi scali. La gestione di alcuni servizi, dando attuazione ad uno degli indirizzi fondamentali alla Legge di Riforma Portuale, è stata affidata a società private, partecipate dalla stessa Autorità, ad esempio per i servizi ecologici, l'erogazione di acqua alle navi ed altri servizi, la gestione dei parcheggi, degli accessi e della viabilità interna.

### **LA COMUNITÀ PORTUALE, L'OCCUPAZIONE E LA FORMAZIONE**

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta sono storicamente le porte di accesso ad un territorio ricco di storia, di bellezze naturali e paesaggistiche, di risorse, di uomini che amano la loro terra e vogliono valorizzarla.

Non solo porti, quindi, ma porte aperte, anelli di una catena che comprende, oltre alle altre strutture logistiche ed intermodali, luoghi ed attività produttive che possono far crescere l'economia del territorio.

Gli investimenti effettuati avranno certamente importanti ricadute in termini economici ed occupazionali.

La comunità portuale dei tre scali ha dimostrato di saper stare al passo con l'evoluzione dei porti. E' aumentato sensibilmente il numero delle imprese, dei servizi, dei soggetti che operano nelle attività accessorie, oltre al numero delle giornate lavorate dai portuali. Il numero degli occupati direttamente nei porti si aggira intorno alle 5.000 unità, mentre quelli dell'indotto sono circa 20.000.

L'Autorità promuove numerose iniziative per favorire l'occupazione giovanile anche attraverso accordi con Università e Scuole Superiori per formare le nuove professioni necessarie nei tre porti, in considerazione delle nuove attività terminalistiche e imprenditoriali che stanno radicandosi nei porti e nell'indotto.

Il grande dinamismo dei porti di Roma, la indiscussa capacità progettuale e realizzativa, i programmi culturali e promozionali per radicare nel sociale le attività portuali, rendono l'Autorità Portuale partecipe dell'orgoglio di una Comunità portuale allargata che, con entusiasmo ed impegno, persegue una mission, un obiettivo comune, privato e collettivo: guardare al futuro, facendo tesoro di una storia e di un'esperienza millenaria.

### **SVILUPPO ED AMBIENTE**

Molti sono i problemi che un porto deve affrontare da un punto di vista ambientale, soprattutto un porto come Civitavecchia dove in pochissimi anni sono stati realizzati lavori





che ne hanno modificato radicalmente la fisionomia. E questo accadrà anche per Fiumicino e Gaeta.

Il progresso impone realizzazioni che possono modificare radicalmente un sito. Ma l'interesse generale di sviluppo di un'area e dell'economia del territorio con l'obiettivo di sviluppare attività imprenditoriali, occupazionali e, quindi, benessere, possono giustificare gli interventi ad una condizione: adottare misure mitigative in altri siti.

E' quello che stiamo realizzando a Civitavecchia dove, a fronte di lavori per la costruzione del porto commerciale e la riqualificazione del porto storico, stiamo bonificando e riqualificando altre zone, anche limitrofe, alle aree portuali. Tutti i nostri progetti sono sottoposti al VIA.

Riassumendo quanto già esposto, il Piano Regolatore, varato nel 1990 con successive varianti, prevedeva: realizzazione di banchine commerciali a nord della Darsena Petroli, il dragaggio del nuovo canale di accesso a seguito del prolungamento dell'Antemurale Colombo, realizzato a difesa delle nuove banchine commerciali, ed il reflimento dei materiali dragati, che ammontano a circa 2 milioni di metri cubi, in apposite casse di colmata

Oggi il porto ha quasi completato l'attesa trasformazione prevista dal Piano Regolatore, ottemperando a buon parte di quelle prescrizioni che erano contenute nei pareri di approvazione emessi da parte degli organi competenti.

Ad esempio, il Ministero dei Beni e delle Attività culturali aveva richiesto, lo smantellamento dei binari ferroviari che attraversavano il porto storico, la demolizione del superfetazioni che vi insistevano, con la conseguente riqualificazione dei resti archeologici sopravvissuti agli eventi bellici.

I principali interventi hanno riguardato: il restauro dei resti dell'antica Rocca, il restauro del Muro di Urbano VIII con la preziosa fontana del Vanvitelli, la riqualificazione della Darsena Romana, la ristrutturazione della Stazione Marittima, la realizzazione del Terminal Crocieristico "Bramante", con annessa riqualificazione dei piazzali, il recupero del Molo S. Teofanio, scavi archeologici nelle aree della Mattonara, indagini archeologiche subacquee, tutte opere ad oggi realizzate.

Il Ministero dell'Ambiente e la Regione Lazio hanno invece richiesto alcuni interventi che sono tuttora in fase di esecuzione e che dovranno essere terminati entro il 2008 e che riguardano: il progetto di riqualificazione della pineta della Frasca, che potrà trovare attuazione una volta completato l'iter di trasferimento all'Autorità Portuale delle competenze sulle suddette aree; riqualificazione di parte del Fosso della Fiumaretta e la redazione del Piano triennale del verde. Per quanto riguarda la Frasca, ad esempio, si punta alla ricostruzione dell'ambiente mediterraneo, ripristinando la flora e la fauna del luogo. Si punta anche alla ricostituzione di una barriera naturale, la Duna, contro l'erosione da agenti meteorologici.





Recentemente l'Autorità Portuale ha costituito l'Ufficio Ambiente con competenze specifiche, che coordina tutte le attività portuali al fine di garantire il rispetto della normativa vigente e di ottemperare alle prescrizioni in materia ambientale. A titolo esemplificativo citiamo il DL 293/2001 relativo alla prevenzione rischi di incidenti rilevanti (ex Seveso), il DL 22/97 testo unico sui rifiuti, il DL 152/99 testo unico sulle acque, il DPR 203/88 prevenzione inquinamento atmosferico ecc.. Un secondo ufficio si occupa della sicurezza ed igiene del lavoro con particolare riguardo al D.Lgs. 272/1999 (la 626/1994 trasferita in ambito portuale).

Per quanto riguarda uno dei problemi che molti porti italiani si trovano ad affrontare, quello della raccolta dei rifiuti delle navi, l'Autorità dei Porti di Roma ha adottato delle misure innovative.

Il nostro nuovo piano di gestione dei rifiuti premia le navi "virtuose", ad esempio quelle che adottano sistemi di raccolta differenziata.

Il concessionario - in questo caso un'apposita Società di servizi, la S.e.port, partecipata dall'Autorità Portuale - mette a disposizione contenitori free, adottando tariffe differenziate a seconda della tipologia dei rifiuti non mischiati. Per esempio per l'alluminio e l'olio il costo è zero. Il servizio viene erogato 365 giorni all'anno, per le 24 ore. Siamo gli unici porti in Italia che applicano tariffe uguali, in tutti i giorni dell'anno, differenziandoli solo per tipologia. Negli anni passati, invece, il concessionario faceva pagare il noleggio del contenitore e la tariffa era unica per tutti i rifiuti. Con questo servizio diamo la possibilità e gli incentivi agli utenti per rispettare le indicazioni a salvaguardia dell'ambiente circostante.

Un altro problema è quello delle polveri. E' difficile il rapporto con i gestori dei traffici delle rinfuse che sono obbligati ad adottare le misure previste, rispettando le normative vigenti che è conditio sine qua non per ottenere la autorizzazione/concessione ad operare in porto. Gli utenti, invece, che non sono particolarmente sensibili al problema, pretenderebbero che fosse l'Autorità a acquistare le attrezzature da loro utilizzate per i servizi di carico, scarico e deposito. Le merci alla rinfusa pongono anche il problema delle acque di scarico da collettare e trattare.

Un terzo problema è quello delle emissioni. Nel nord Europa sono adottati metodi che dovremmo utilizzare anche nei nostri porti. E' vero che in Italia è vietato l'utilizzo dei motori principali dei vettori una volta giunti in porto, ma possono essere utilizzati quelli minori per i generatori. Dove esistono centrali elettriche l'energia viene erogata alla nave attraverso apposite prese, evitando così il problema delle emissioni e dell'inquinamento acustico. Anche nei porti di Roma stiamo pensando di erogare direttamente a banchina l'energia necessaria per i servizi di bordo, coinvolgendo una Società di servizi, la Port Utilities che attualmente fornisce acqua alle navi.

Molte tipologie di traffico nei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, non danno problemi: pensiamo alle crociere, ai traffici ro-ro, ai contenitori. All'interno del porto, tra l'altro, non effettuiamo discariche di prodotti petroliferi, grazie alla Torre petrolifera a mare: gli unici idrocarburi che entrano in porto sono quelli utilizzati per il rifornimento delle navi.

Per le altre tipologie di merci, invece, stiamo cercando di utilizzare accorgimenti migliorativi soprattutto interagendo con le altre Pubbliche Amministrazioni competenti in materia e





sensibilizzando gli utenti. Non sarà facile ma possiamo aiutarli a rispettare maggiormente le norme offrendo loro servizi efficienti e misure incentivanti, per esempio, pensando a delle forme di riduzioni delle tasse o dando loro accosti migliori.

L'Autorità Portuale ha iniziato un percorso Emas che dovrebbe portare alla relativa certificazione entro l'anno 2006 e sono state avviate attività in campo europeo insieme ad altri prestigiosi partners, in particolare: nel dicembre 2004 l'Ente, grazie alla soluzione di appositi case-studies, ha ottenuto l'affiliazione alla Ecoports Foundation ed attualmente collabora in progetti ambientali transnazionali in materia di polveri, rumore, rifiuti, dragaggio ed educazione ambientale.

Dr.ssa Patrizia Lupi

