

1. Premessa.

Il piano Operativo triennale si propone di ricondurre entro una logica di programmazione settoriale e di decodifica gli obiettivi strategici del Porto di Civitavecchia.

Il POT è regolato dal disposto dell'art. 8 comma 3 lettera b) e dall'art. 9, comma 3 lettera a) della legge 84/94 che prescrive che il Comitato Portuale approvi, su proposta del Presidente, il "Piano Operativo Triennale".

L'Autorità Portuale individua le strategie di sviluppo delle attività Portuali mirando i propri sforzi al raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Inoltre, ai sensi dell'art. 5, comma 10, della legge citata, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti individua annualmente, sulla base delle proposte contenute nel POT le opere di grande infrastrutturazione da realizzare nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale.

Dalla normativa di riferimento riportata, risulta chiara l'importanza che assume tale documento per la vita dell'Ente.

Il POT è la guida e lo strumento di cui l'Autorità Portuale dispone per concentrare ed ottimizzare gli sforzi della propria attività.

Il POT è uno strumento dinamico, in quanto è soggetto a revisione annuale al fine di determinare e verificare le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire gli obiettivi stabiliti.

2. Porto di Civitavecchia 1995-2000 - Interventi di riqualificazione ed ammodernamento Piano regolatore portuale e variante.

All'atto dell'approvazione della legge di riforma della portualità italiana del 1994 e la conseguente istituzione dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, è stato realizzato un vasto programma di riqualificazione ed ampliamento del Porto sulla base del piano regolatore generale portuale. Il protocollo d'intesa firmato presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, in data 11 dicembre 1996 e firmato dal Ministro dei Trasporti, dal Ministro dei Lavori Pubblici, dal Ministro dell'Ambiente, dal Ministro dei Beni Culturali, dal Ministro delle Finanze, dal Ministro della Difesa, dal Presidente della Regione Lazio, dal Presidente della Provincia di Roma, dal Sindaco del Comune di Civitavecchia, dall'Amministratore Delegato delle FS e dal Presidente dell'ANAS, prevedeva un

sistema integrato di trasporto nel corridoio tirrenico con epicentro lo scalo laziale. Il protocollo individuava una serie di interventi, con relative fonti di finanziamento, finalizzati a contribuire ad una estensione delle capacità ricettive ed ad un aumento della competitività nell'ambito del trasporto marittimo sia merci che passeggeri.

Il Porto, grazie agli interventi così programmati, è stato diviso in due macroaree dalle dinamiche di mercato diverse: una zona a sud, in corrispondenza del porto storico e rinascimentale, comprendente la diga foranea "Cristoforo Colombo", totalmente destinata al traffico passeggeri e crociere ed una zona a nord, da realizzare e riqualificare, destinata al traffico merci e general cargo.

Il grande Giubileo dell'anno 2000 è stato uno dei perni su cui fare leva per gli obiettivi strategici: sia per quanto attiene alle fonti di finanziamento ed investimento, sia per le prospettive competitive dello scalo nel secondo millennio. Il grande evento religioso e mediatico, oltre a far prefigurare un elevato numero di navi di pellegrini con destinazione Roma e, di conseguenza, ad interventi infrastrutturali orientati alla realizzazione di spazi e banchine idonee al ricevimento di grandi unità passeggeri, ha fatto da traino ad un fenomeno osservato nel mercato crocieristico dal 1993: un graduale ma inesorabile spostamento dell'epicentro del mercato, fino ad allora localizzato nel mar dei Caraibi, al mediterraneo. Fu chiaro fin da subito che la vocazione e il naturale posizionamento del Porto di Civitavecchia poggiava su una radicale e repentina trasformazione in scalo leader delle crociere quale Porto di Roma per la sua eccellente posizione al centro del mediterraneo.

La liberalizzazione del cabotaggio nazionale nel 1999 e i successivi interventi governativi e comunitari a favore del noto programma "Autostrade del mare" hanno contribuito a pianificare una trasformazione completa del Porto di Civitavecchia.

2.1 Gli Interventi Infrastrutturali quinquennio 1995 - 2000

Da quanto precede, il Governo ha deciso di investire nel potenziamento del porto più di 200 miliardi di lire così distribuiti:

- la Costruzione di nuove banchine commerciali a nord del porto con i fondi della legge 691/95 del “Giubileo dell’anno 2000” per delocalizzare il traffico general cargo dalla promiscuità con il traffico passeggeri per un importo di £ 77 miliardi;
- La costruzione del prolungamento della Diga Foranea Cristoforo Colombo a protezione delle nuove banchine commerciali di almeno 500 metri per un importo di 70 miliardi di lire.
- La costruzione di nuove banchine crocieristiche sulla Diga Foranea per un importo 32 miliardi di lire.
- La ristrutturazione della diga Foranea e della Mantellata esterna per un importo di 14 miliardi di lire.
- L’ammodernamento del parco mezzi meccanici, con lo spostamento dei mezzi moderni alle nuove banchine commerciali, la demolizione dei vecchi e l’acquisto di nuove macchine per un importo di 9 miliardi.
- La costruzione di un capannone multifunzionale sulle nuove banchine commerciali per un importo di 3 miliardi.
- La costruzione di un terminal crocieristico per un importo di 4 miliardi.

Il Dragaggio del canale di accesso al porto, quale intervento propedeutico resosi necessario alla costruzione delle nuove banchine commerciali, ha consentito di dragare circa 3 milioni di metri cubi di roccia che sono state riversate in una cassa di colmata destinata a spazi di stoccaggio e banchine per complessivi 500.000 mq. oggetto degli interventi che interesseranno la seconda fase di sviluppo del Porto ed in corso di realizzazione per un valore di 30 miliardi.

Il Porto di Civitavecchia è passato da una superficie complessiva di 1.000.000 di metri quadri ad una superficie operativa di 1.350.000.mq. Lo scalo è passato da 20 a 25 banchine operative con circa 10.000 metri lineari di accosti.

Tutte le opere sono state portate a termine e collaudate entro l'anno 2001

2.2 Il polo Petrolifero

Il porto di Civitavecchia è da sempre un Polo Petrolifero dell'Italia centrale con circa 5.000.000 di tonnellate di prodotti movimentati che sono la metà del traffico merci del Porto.

Il programma di razionalizzazione e sviluppo del Polo petrolifero civitavecchiese è oggetto protocollo d'intesa siglato presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri nel 1997. Il programma prevedeva la delocalizzazione del traffico petrolifero resa indispensabile in seguito alla posizione assunta dalla vecchia darsena petroli posta al centro del Porto dopo dalla costruzione delle nuove banchine commerciali e dall'evoluzione dello sviluppo portuale. La vecchia darsena, inoltre, poteva ospitare le petroliere di prima generazione con un tonnellaggio inferiore alle 50.000 tonnellate e con strutture di sicurezza minori rispetto ai tanker moderni da 150.000 tonnellate che, invece, possono ormeggiare in tutta sicurezza, in mare aperto. Per il Polo petrolifero, il protocollo d'intesa è stato siglato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, dal Ministro dell'Ambiente, dal Ministro dei lavori pubblici, dal Ministro dei trasporti e della navigazione, dal Ministro del tesoro, dal Presidente della Regione Lazio, dal Sindaco del comune di Civitavecchia e, come controparte, da un pool di imprese che avrebbe dovuto realizzare, in project financing, dapprima una infrastruttura come una torre petrolifera e, successivamente, una darsena energetica e grandi masse seguendo lo sviluppo a nord del Porto e quanto riportato dal Piano regolatore portuale. Il tutto, per un investimento di 350 miliardi e sotto la direzione dell'Autorità Portuale di Civitavecchia. Il progetto di dare attuazione ad una riqualificazione del polo petrolifero con il restante bacino portuale è divenuto ineludibile dopo la connotazione strategica assunta nel 1996. La promiscuità tra traffici passeggeri e petroli risultava potenzialmente dannosa e pericolosa. Al fine di mantenere e sostenere lo sviluppo di tutti i mercati, compreso il multipurpose, si è data immediata attuazione al programma globale di ristrutturazione e ampliamento, che da una parte ha visto la costruzione di nuove banchine con la razionalizzazione degli spazi e, dall'altra, la realizzazione di un moderno e sicuro polo petrolifero in grado di convivere

con il resto delle esigenze portuali. E' stato costruito un nuovo terminal Off- shore a 5 miglia dalla costa, oggi perfettamente operativo e la vecchia darsena è stata riadattata alla ricezione di unità ro/ro passeggeri. Tutti gli impegni contenuti nel protocollo sono stati rispettati. L'iter procedurale per la realizzazione della darsena petroli e grandi masse procede dopo la valutazione positiva di impatto ambientale che contiene, peraltro, impegni compensativi ambientali conseguenti. Nel corso del 2001 è stata consegnata l'area al futuro concessionario e nel corso del 2002 è stato siglato l'atto di sottomissione.

2.3 Scenari di sviluppo e mercati di riferimento

Come è noto il criterio informatore posto a base della pianificazione esposta nel P.R.P. è stato quello di operare il trasferimento delle principali funzioni portuali dal Porto storico, sito sul water-front cittadino, al litorale settentrionale.

Successivamente, gli interventi portati a termine nella prima fase di trasformazione hanno consentito di avviare tale importante operazione e, di fatto, allo stato attuale, tutto il traffico commerciale è già stato delocalizzato verso le nuove banchine di recente costruzione.

Come dato generale occorre evidenziare che negli ultimi 5 anni lo scalo ha ampliato la propria capacità ricettiva del 30% rispetto al passato.

Infatti, allo stato, il Porto di Civitavecchia già gode dei benefici indotti dalla disponibilità delle nuove banchine commerciali 22 e 23 dove è stato possibile sviluppare alcune potenzialità, inespresse, relative particolarmente ai traffici di tipo ferroso e di cellulosa ed auto in polizza.

Il nuovo terminal così costituito è formato da 715 mt lineari di banchine operative mentre gli spazi a terra sono costituiti da oltre 260.000mq.

In funzione della aumentata disponibilità di banchine già liberate dai traffici commerciali, nel giro di 4 anni, il numero di passeggeri croceristici è passato da 50.000 unità a 500.000 unità con un incremento, secondo le stime di trend di sviluppo del mercato più prudenti, sino a 1.000.000 di passeggeri entro il 2007.

Analogamente, il traffico passeggeri nazionali, relativo alle linee di cabotaggio, già voce fondamentale dei traffici del porto continua nel suo tradizionale trend di crescita del 3% l'anno che ha portato il numero di passeggeri trasportati nel 2003 a 1.650.000.

La liberalizzazione del cabotaggio ha provocato, da un lato la fine della vita cabotiera delle Ferrovie dello Stato, a causa della insostenibilità del mercato con l'assetto dell'azienda ferroviaria, dall'altro ha consentito l'ingresso di due nuovi vettori che hanno conquistato le quote di mercato perse dalle FS. La Tirrenia, sostenuta anche dai contributi statali per la continuità territoriale, in attesa della privatizzazione, ha comunque beneficiato della competitività ammodernando la struttura, l'organizzazione ed il naviglio.

2.4 L'Area Umbro-tosco-laziale

Nel suo complesso l'apparato produttivo dell'area (la zona Umbro-tosco-laziale) risulta costituito da circa 34.700 unità locali con quasi 133.000 addetti : il 12% delle unità locali ed il 23% degli addetti è assorbito dal settore industriale, il 54% delle prime e il 35,8% dei secondi opera nel comparto distributivo il restante attiene alle attività terziarie. I distretti industriali laziali sono presenti: a Civitacastellana in provincia di Viterbo, con specializzazione nell'industria ceramica; nell'alta valle del Tevere con specializzazione nella carta e nella cartotecnica; sulla Tiburtina nel settore elettronico e delle telecomunicazioni; a Pomezia nel settore chimico-farmaceutico e a Frosinone in quello metalmeccanico. Inoltre, nella zona di Latina, presso Fondi, è ubicato il secondo mercato dell'agroalimentare italiano, questo aspetto significa dare una connotazione precisa all'area portuale di Gaeta che potrebbe, nel prossimo futuro, essere una valida alternativa al trasporto tradizionale su gomma dei prodotti agroalimentari. Il Lazio è interessato da un movimento merci superiore ai 100 milioni di tonnellate, (escludendo il trasporto per condotta e il trasporto marittimo di prodotti petroliferi). Più della metà delle merci trasportate, oltre 55 milioni di tonnellate, esauriscono gli spostamenti all'interno della regione, oltre 37 milioni sono gli scambi con le altre regioni italiane; 9 milioni sono gli scambi con l'estero. Rispetto al 1998, si è riscontrato che il quantitativo globale di merci trasportate ha subito un incremento (2,5 milioni di tonnellate), è cresciuto il quantitativo di merci scambiate con le altre regioni e con l'estero (10,5 milioni di tonnellate), sono diminuite in modo sostanziale le merci con origine e destinazione interne alla regione (8 milioni di tonnellate).

Il trasporto generale delle merci nel Lazio è caratterizzato da una sostanziale monomodalità. Oltre 88 milioni di tonnellate sono state trasportate su strada, circa 11

milioni via mare, i rimanenti 3 milioni su ferrovia e per via aerea. Rispetto al 1991, solo la modalità marittima presenta un aumento in valore assoluto. L'obiettivo dell'Autorità Portuale è di arrivare a trasferire almeno altre 15 milioni di tonnellate nei prossimi dieci anni. In ogni caso, è indiscutibile il persistere della preponderanza del vettore stradale sui rimanenti modi di trasporto.

Nell'ambito del segmento ro/ro, Civitavecchia è storicamente uno scalo adibito a questo traffico, essendo il terminal di riferimento della Sardegna e tutta la nuova evoluzione è legata ai nuovi mercati nordafricani ma anche a rotte di cabotaggio con la Spagna.

Per quanto riguarda le infrastrutture, nel 2001 sono state recuperate quelle della ex darsena petroli trasformate in banchine ro/ro e dai primi riscontri dell'anno in corso è stato rilevato un aumento del 25% del traffico ammontante a circa complessive 1.629.000t/anno.

La costruzione di una piattaforma intermodale completerà il vantaggio competitivo dell'area logistica Civitavecchiese che si integra con la vicinanza dell'Aeroporto Intercontinentale di Fiumicino ed anche con il costruendo centro intermodale di Fiumicino.

Secondo CONFETRA è possibile costruire due HUB all'interno dell'area laziale capaci di rispondere alle esigenze della nuova domanda ed è possibile anche identificare una crescita cadenzata della movimentazione in tali hubs.

L'ambito territoriale che possiede gli indicatori più vantaggiosi senza dubbio è quello gravitante nell'area romana, infatti un bacino di consumo garantito e sistematico costituito da oltre tre milioni di persone quali quelli ubicati nell'area metropolitana, motivano ampiamente la creazione di due HUB. Va considerato inoltre, che l'area Laziale è tra le prime quattro più industrializzate del paese. Il primo HUB è sicuramente la piastra logistica di Fiumicino. Il secondo è sicuramente l'area di Civitavecchia per le connaturate reali convenienze offerte sia dalla ubicazione geografica, sia da quella geoeconomica, sia infine dalla velocità con cui è possibile trasformare le scelte progettuali in azioni compiute. Inoltre sono stati già stipulati accordi per :

Cemento : 750.000 T/anno;

Cellulosa : 500.000 T/anno;

Auto : 200.000 /anno.

Da quanto sopra esposto è agevole notare in generale come in corrispondenza delle aumentate capacità ricettive sia di banchine sia di piazzali a tergo, sia corrisposto un incremento dei volumi di traffico e come corrispondentemente sia aumentato l'interesse di investitori privati che già iniziano a trovare nel porto gli spazi ed i servizi per ampliare le proprie attività.

Conseguentemente la realizzazione delle nuove opere previste ed in particolare della darsena Grandi masse permetterà di confermare l'attuale trend annuale di crescita, valutato in 700/800.000 T/annue.

2.5 Darsena Grandi masse

In tale scenario il Porto si è affermato definitivamente quale polo energetico del Lazio settentrionale, e ciò si è evidenziato con la complessa operazione che ha portato ultimamente l'Autorità Portuale, attraverso la collaborazione con investitori privati, a delocalizzare la Darsena Petroli ed a realizzare il nuovo terminale petrolifero a mare antistante la centrale dell'Enel.

Come è noto, ciò ha permesso, contemporaneamente, di affrontare nel modo più corretto il mantenimento in esercizio di un'attività fondamentale come quella dell'approvvigionamento energetico e dall'altro di liberare il porto di un prodotto di tipo industriale che mal si addiceva ai mutati traffici commerciali ed all'incremento di quelli turistici.

Sotto l'aspetto strettamente funzionale la nuova Darsena svolge il ruolo di scambio di molteplici prodotti alla rinfusa ed energetici, la cui domanda, come sopra accennato, è ora solo parzialmente espressa ed è implicita nella politica di sviluppo del trasporto marittimo.

In definitiva essa costituirà, in ambito portuale, il terminale energetico e polifunzionale che consentirà all'Autorità Portuale di specializzare ed impegnare con concessioni stabili le banchine previste, la cui vocazione è già determinata.

La caratteristica fondamentale di tale struttura sarà comunque la flessibilità di uso degli ampi piazzali previsti a tergo e la conseguente possibilità di adeguamenti tesi ad accogliere la logistica specifica di diverse tipologie di prodotto.

Pertanto, ciò consentirà di accogliere gli sviluppi di traffico previsti e connessi anche con i programmi in via di definizione a livello governativo relativi all'incremento dell'uso del carbone per la produzione dell'energia elettrica, nonché di rispondere alla domanda di diversificazione dei prodotti energetici.

2.6 La variante al Piano regolatore Portuale.

Nel corso del 2002 si è conclusa la prima parte del programma di ampliamento e sviluppo del Porto di Civitavecchia così come ampiamente riportata.

Sempre nel corso dell'anno si è data attuazione agli interventi a completamento del Piano regolatore.

Tra questi un'ulteriore ampliamento delle banchine commerciali utilizzando la cassa di colmata realizzata durante il 1999 con un nuovo banchinamento, destinato anche ad ospitare un nuovo terminal container ed un'ulteriore estensione della Diga Foranea a protezione delle nuove banchine per complessivi 150 miliardi. Tali interventi sono già finanziati, appaltati e cantierati.

La Variante al PRP contiene alcuni interventi suppletivi per il completamento del vantaggio competitivo dell'area logistica Civitavecchiese.

Al fine dotare lo scalo di un idoneo sito con banchine per la ricezione dei vettori veloci di cabotaggio con la Sardegna e più in generale per il potenziamento del traffico ro/ro, si è individuato nella darsena della "mattonara", una darsena di servizio secondo il vecchio PRP, una possibile infrastruttura dotata di 10 accosti che, peraltro, troverebbe ubicazione all'imboccatura dello scalo consentendo di abbattere i tempi di percorrenza in uscita dal Porto notevolmente aumentati a causa dell'estensione della diga Foranea.

Il secondo intervento riguarda la riqualificazione del Porto storico che cesserebbe di essere un'infrastruttura portuale per le unità maggiori, ma subirebbe un processo di trasformazione ed integrazione urbana (waterfront), per destinarlo a capacità ricettive minori per le unità da diporto di 60 piedi con un sistematico recupero del patrimonio storico ed archeologico insistente su tutta l'area.

3. Il Piano Operativo Triennale 2000 /2003 – I risultati.

Il POT relativo al periodo 2000 – 2003 contiene una strategia articolata su un periodo di transizione tra le due fasi evolutive del Porto di Civitavecchia. Una prima fase, conclusa nell'anno 2001, con gli interventi di ampliamento e di rilancio del Porto di Roma, l'ingresso nei vari mercati e le azioni conseguenti all'applicazione della legge 84/94 .

La seconda fase, tuttora in corso, per l'esigenza posta con la variante al piano regolatore portuale, si caratterizza con l'evoluzione dei processi di ristrutturazione ed ampliamento, la razionalizzazione dei servizi offerti, la liberalizzazione del lavoro portuale con l'applicazione della nuova normativa in materia di lavoro portuale e, soprattutto, l'ingresso massiccio dello scalo in nuovi mercati e l'ampliamento degli esistenti con i segmenti più redditizi. Infine, l'ampliamento circoscrizionale agli altri scali laziali che impone una nuova sfida organizzativa e gestionale iniziata con un logico allargamento dell'attuale Pianta Organica dell'Ente, ma che richiede già, nella fase odierna, un nuovo rapporto istituzionale con gli organi di governo del territorio.

Tutti gli obiettivi prefissati nel precedente POT ¹ sono stati completamente raggiunti.

4. Il Piano Operativo triennale 2004 – 2006 del Network Portuale Laziale.

Come è noto l'Autorità Portuale ha esteso la propria circoscrizione, giusti decreti del Ministro delle Infrastrutture e trasporti, in data 11 giugno 2002, al porto di Fiumicino ed il 27 marzo 2003, al porto di Gaeta. Il 15 settembre del 1999, il demanio portuale, era già stato esteso al territorio ricompreso nel Comune di Tarquinia, dove insistono le infrastrutture di collegamento al Terminal Off-shore petrolifero. In data 8 febbraio 2004, Il Ministro delle infrastrutture ha stabilito che il Sindaco di Tarquinia, il Presidente della Provincia di Viterbo, il Presidente della Camera di Commercio di Viterbo siano, di diritto, membri del Comitato Portuale.

Dal 12 febbraio 2003, l'Autorità Portuale ha cambiato la propria denominazione in "Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta – Porti di Roma e del Lazio". Per le ragioni su esposte è stato cambiato il logo e tutta la iconografia in un nuovo brand che è l'immagine del nuovo assetto territoriale.

¹ vedi quadro sintetico in appendice approvato dal Comitato Portuale in data 8.11.2000

L'estensione della circoscrizione ai Porti Laziali ha innalzato la soglia, il target e gli obiettivi dell'Autorità Portuale in questa attività di marketing territoriale.

L'oggetto "prodotto-Porto", in questa seconda fase di sviluppo, passa da una connotazione fisicamente definita entro confini territoriali e dialettiche istituzionali consolidate, ad un'astrazione empirica nella quale è indispensabile e ineludibile prevedere, studiare e realizzare un ruolo più ampio dell'Autorità Portuale rispetto al "core" rappresentato dalla modalità marittima.

L'Ente deve interagire con le altre modalità del trasporto che insistono nel territorio della Regione Lazio ed assumere in qualche misura un ruolo guida e di indirizzo per la logistica in generale del territorio sotteso.

E' evidente, ad esempio, che il Comitato Portuale di Civitavecchia, successivamente all'estensione circoscrizionale, con la rappresentanza di tutti gli enti di governo territoriale, di per sé, assume un ruolo consultivo più ampio.

La sfida che si pone al legislatore è quella di decodificare un assetto diverso nel futuro prossimo nell'ambito delle strategie territoriali legate al nuovo sistema dello Stato federale ed alla politica di devoluzione dello Stato nei confronti delle regioni. La strada delle integrazioni territoriali, delle politiche di Network come i Porti di Roma e del Lazio, costituisce un esercizio di responsabilità territoriale che ha il merito di partire dalle potenzialità reali dell'economia e della società delle aree, per verificarne le potenziali convergenze.

I territori laziali possiedono delle diversità, che costituiscono un punto di forza. Far convergere queste diversità utilizzando la Logistica significa sviluppare un esercizio al quale l'Autorità Portuale intende dedicarsi e, quindi, individuare alcuni fattori chiave:

- Riconoscere i caratteri distintivi di un territorio sotteso al singolo porto rispetto ad un altro e scovarne i punti di forza;
- Individuare le complementarità possibili da sfruttare anche tra le varie modalità del trasporto;
- 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 dalla 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. Dal lato dei territori, si sta verificando un contemporaneo incremento di concorrenzialità, che impone l'adozione di logiche e di strumenti competitivi. Imprese e territori evolvono insieme alla ricerca di vantaggi competitivi, essendo gli uni reciprocamente risorse critiche per la competitività degli altri.

Nell'ambito delle Autostrade del mare, ad esempio, quando l'Impresa di armamento GNV ha richiesto di poter attivare una linea Civitavecchia – Palermo, è stato chiesto all'Autorità Portuale la disponibilità di un terminal passeggeri adeguato retrostante alle banchine individuate. Nell'ambito delle politiche competitive associate tra Impresa – territorio – Authority, è stato realizzato un terminal in 20 giorni.

Un'altra considerazione importante, che giustifica l'esigenza di un coordinamento in cui l'Authority assume il ruolo di *Primus inter pares e non Primus super partes* attiene al ruolo dei porti minori, che, in assenza di politiche di sistema, risulterebbero penalizzati rispetto a quelli di maggiore dimensione, caratterizzati dalla presenza di una Autorità Portuale. Si sono di fatto create due famiglie di porti: quelli maggiori godono di una certa autonomia nello sviluppo strategico (poiché le Autorità Portuali possono interagire con gli altri livelli di pianificazione sottoponendo le esigenze e le opportunità di sviluppo dei rispettivi porti) e nella gestione operativa (per la presenza di un organo di promozione e controllo dell'attività degli operatori privati); i minori sono invece rimasti nel loro assetto tradizionale, governati dall'Autorità Marittima, dalle cui competenze istituzionali sono esclusi molti aspetti della gestione e della strategia di sviluppo.

La sfida organizzativa che si pone è quella di realizzare forme di coordinamento che rispettino scrupolosamente le autonomie gestionali, evitino l'appesantimento dei processi decisionali, ma consentano al tempo stesso di rendere operanti le sinergie e le razionalizzazioni che sono necessarie per realizzare un sistema trasportistico adeguato alle esigenze di sviluppo del territorio.

4.1 Porto di Civitavecchia

L'Autorità Portuale nel corso del 2002, ha dato immediatamente avvio ad una gara unica che avesse come obiettivo la realizzazione di tutta la progettazione definitiva delle opere contenute nel Piano regolatore Portuale e nella Variante, al fine di accelerare tutte le procedure amministrative che dessero immediato avvio ai lavori.

Tra gli anni 2001 e 2003 sono stati pianificati interventi finalizzati al raggiungimento degli obiettivi strategici, alcune di queste opere sono state completate, altre sono in corso di realizzazione, altre sono in appalto, tutte sono in via di esecuzione sotto gli aspetti amministrativi per un totale di investimenti pari ad euro 343.639.938,00 (*vedi prospetto pagina seguente*):

- La realizzazione della banchina crocieristica
- La realizzazione della banchina commerciale
- La costruzione del nuovo terminal container
- la realizzazione di un nuovo fascio appoggio ferroviario
- la ristrutturazione della sede dell'Autorità Portuale
- i lavori di risanamento e ristrutturazione della banchina 3 e il restauro del muro di Urbano VIII.
- La scaletta di collegamento al porto
- Terminal e banchine "Autostrade del mare"

Come è ampiamente riportato il traffico del ro/ro auto nuove dispone già di vaste aree di stoccaggio (450.000 mq in via di attrezzaggio), l'Amministrazione sta realizzando un sottopasso alla strada statale Aurelia per la connessione veloce tra le banchine e i piazzali di sosta esterni alle aree portuali.

Sono in corso di realizzazione i nuovi denti di attracco ro/ro a congiunzione della banchine 9 – 10 – 11, si stanno portando a termine gli interventi per l'accosto del molo sud di Fiumicino.

Nel periodo 2004 –2006 partiranno i lavori per le seguenti necessità infrastrutturali:

- Le opere di risistemazione della Diga Foranea , la cui procedura è in gara per un importo di euro 36.151.982,93;
- Il completamento della banchina commerciale, la cui procedura è in gara per un importo di euro 16.339.270.83;

- Il completamento della Banchina Container, la cui procedura è in gara per un importo pari ad euro 52.849.736,19
- Il dragaggio del canale di accesso al porto di Civitavecchia, la cui procedura è in gara per un importo pari ad euro 10.776.698,63.
- La security Portuale, la gara partirà ad aprile 2004 per euro 7.000.000,00

La pianificazione del Network laziale e gli obiettivi fin qui hanno reso necessario disporre di fonti di finanziamento e programmazione diverse rispetto a quelle rituali. Tali necessità sono state recepite dall'amministrazione centrale. Il Governo, nel corso del 2002 ha approvato la Legge 166, nota come "legge obiettivo", nella quale sono riportate le opere di rilevanza strategica nazionale secondo quanto riportato dal Piano nazionale dei Trasporti. Le infrastrutture ivi contenute, verranno portate a compimento secondo procedure accelerate, rispetto alla prassi e descritte dalla citata norma .

Il Governo ha individuato Civitavecchia quale hub fondamentale del centro Italia secondo quanto si è ampiamente riportato nelle pagine precedenti e sono state individuate 11 opere strategiche riguardanti lo scalo laziale con una disponibilità immediata di 118 milioni di Euro.

Le opere individuate sono:

1. La darsena traghetti presso la mattonara;
2. La Darsena Servizi;
3. L'Ulteriore prolungamento dell'antemurale;
4. Il prolungamento della banchina 13;
5. Il nuovo accesso al bacino storico;
6. Le nuove banchine per le aree crocieristiche e commerciali ;
7. Il ponte mobile di collegamento con la diga foranea
8. La Viabilità principale
9. La riqualificazione delle banchine nel porto storico;
10. Il Molo di sottoflutto della darsena Grandi Masse

Tra queste è stata data priorità assoluta a tre interventi infrastrutturali fondamentali : La darsena Traghetti, la Darsena servizi ed il prolungamento dell'Antemurale. L'esigenza di dare immediata attuazione agli interventi citati discende dalla necessità di portare a

compimento il programma europeo delle Autostrade del mare come riportato nei capitoli seguenti, inoltre, questa Autorità Portuale, ha già richiesto al Governo di ricomprendere nelle infrastrutture previste dalla legge obiettivo anche le opere previste per i Porti di Fiumicino e Gaeta.

4.2 Il Porto Di Fiumicino

Attualmente lo scalo si connota per essere essenzialmente un porto petrolifero.

La contiguità con la Raffineria di Roma e il terminal Off- shore fanno registrare almeno 5 milioni di tonnellate all'anno di rinfuse petrolifere.

Il Porto canale ospita la marineria locale e fino al 1999 nessuna unità passeggeri o merci.

Dal 1999 la Tirrenia di navigazione ha attivato, per la sola stagione estiva, un collegamento giornaliero con il Porto di Golfo Aranci registrando una media di 95.000 pax all'anno .

Dal 2003 è attivato un servizio bisettimanale con Arbatax a completamento dell'offerta di cabotaggio con l'isola. Il mezzo utilizzato è stato potenziato dal 2004, infatti, sarà in linea un'unità della classe "jupiter" che sostituirà il mezzo classe "Guizzo" di capacità inferiori. Per il 2004 si prevede un incremento di traffico del 35% a fronte della nuova offerta così articolata.

La disponibilità di metri lineari di trasporto passerà dagli attuali 500 metri lineari al giorno per la sola stagione estiva ad almeno 1500 metri lineari giornalieri per un periodo più ampio dell'anno in corso di definizione.

L'Autorità Portuale ha recepito il Piano regolatore Portuale approvato dal Comune di Fiumicino, il PRP è stato approvato dal Comitato portuale, entro i prossimi mesi del 2004, dovrebbe essere approvato anche dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici.

L'Autorità Portuale intende procedere ad indire una gara unica per la realizzazione della progettazione definitiva del PRP seguendo la medesima procedura adottata per il Porto di Civitavecchia.

Come è noto, il canale di accesso del Porto di Civitavecchia sarà sottoposto a dragaggio.

E' intenzione dell'Amministrazione, procedere ad utilizzare il materiale dragato per realizzare a Fiumicino una cassa di colmata finalizzata alla realizzazione di piazzali destinati all'attività operativa dello scalo.

L'Autorità Portuale ha dato assoluta priorità ad una serie di interventi come da prospetto nelle pagine seguenti. Oltre alla realizzazione della cassa di colmata, è prevista la realizzazione della Diga foranea il cui investimento è calcolato in euro 35.130.000,00; la realizzazione della darsena pescherecci per un investimento pari ad euro 15.000.000,00 e la sistemazione del ponte 2 giugno per euro 3.000.000,00. Per complessivi euro 283.906.698,00.

Il porto di Fiumicino, come ampiamente riportato, sarà inserito in alcuni segmenti forti della domanda crocieristica. Pertanto, l'Autorità Portuale, in accordo con l'amministrazione comunale è intenzionata indire un concorso internazionale per la redazione di un progetto di waterfront cittadino e portuale che abbia quale riferimento il porto canale attuale. Le procedure saranno analoghe a quelle adottate per il Porto di Civitavecchia.

4.3 Il Porto di Gaeta

L'Autorità Portuale ha esteso la propria circoscrizione al Porto di Gaeta e specificamente alle aree demaniali marittime comprese tra punta standardo ed il fosso Pontone .

Il Porto di Gaeta è un porto essenzialmente petrolifero la sua darsena registra annualmente circa 2, 2 milioni di tonnellate di rinfuse liquide. Nel porto sono movimentate anche merci secche alla rinfusa per circa 730.000 tonnellate all'anno. Come ampiamente riportato, gli obiettivi strategici sono di rendere lo scalo un gate marittimo del mercato dell'ortofrutta e dei prodotti agroalimentari, ma anche realizzare interventi finalizzati alla riqualificazione turistica del Porto nell'ambito del segmento crocieristico. L'Amministrazione comunale è riuscita ad ottenere i finanziamenti DOCUP per circa 11 milioni di euro dall'amministrazione regionale, il territorio è compreso "nell'obiettivo 2". La Regione, successivamente, li ha ceduti all'Autorità Portuale quale stazione appaltante per le opere rientranti nel demanio portuale. L'Ente utilizzerà i fondi per una serie di interventi prioritari così individuati:

- La ristrutturazione delle banchine esistenti;
- Il Dragaggio del Porto come previsto dal I lotto del Piano regolatore Portuale
- La realizzazione di una cassa di colmata.

Il Piano triennale delle Opere contiene interventi infrastrutturali pari ad euro 410.635911,94 ed è in corso di approvazione una variante al Piano regolatore limitata al solo porto commerciale come da planimetrie in appendice.

L'Attribuzione ad un unico Ente, quale è l'Autorità Portuale di Civitavecchia, di tutto il waterfront cittadino, consente di individuare, oltre l'area strettamente commerciale, un percorso teso ad affrontare il tema della valorizzazione, del recupero e della fruibilità anche a fini turistici della costa, secondo un unico ed organico piano di sviluppo coordinato con la pianificazione comunale, che rappresenti lo stimolo per più ambiziosi programmi di valorizzazione del nucleo storico dell'abitato di Gaeta Vecchia.

Pertanto, al fine di individuare una zonizzazione della fascia demaniale è possibile definire cinque aree in base all'attuale vocazione territoriale, che a partire da Punta Stendardo sono identificate secondo una specificazione funzionale:

11. Un'area di recupero storico e di valorizzazione degli insediamenti immediatamente retrostanti, anche a fini turistici;
12. Un'Area per terminal passeggeri nazionali ed internazionali e per la nautica
13. Un'area di recupero ambientale finalizzata al diporto, alla pesca, ai servizi generali ed alle unità di servizio;
14. Un'area commerciale
15. Un'area Cantieristica e di servizi per l'industria nautica .

In linea generale, l'intervento progettuale dovrà riguardare il recupero storico archeologico delle preesistenze, il risanamento dal punto di vista ambientale e paesistico del Waterfront e l'inserimento di nuove strutture portuali al fine di assicurare l'organico perseguimento dei compiti istituzionali dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

4.4. Opere pubbliche Legalità e Trasparenza.

Il Piano triennale delle opere dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta è pari ad euro 1.760.594.952,17.

Una somma ingente di investimenti che pone una vera sfida organizzativa all'Autorità Portuale.

L'Amministrazione sente la necessità di rendere ancor più trasparenti le scelte in materia di lavori pubblici o evidenze pubbliche in genere. Pertanto, per una corretta ed efficace politica di prevenzione contro infiltrazioni criminali, l'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta ha deciso di stipulare un protocollo d'intesa con i Prefetti governativi presenti nei territori sottesi ai porti di riferimento, al fine di garantire controlli più stringenti utilizzando il massimo della trasparenza e della legalità.

Le Imprese che parteciperanno alle evidenze pubbliche saranno soggette a procedure superiori di trasparenza amministrativa rispetto a quelle già previste dalla normativa in materia, l'Amministrazione portuale e la Prefettura, attiveranno un flusso di informazioni volte a garantire la legalità nel procedimento amministrativo di gara.

4.4 I Servizi Generali.

Fino al Gennaio 2001, nel porto di Civitavecchia, agiva solo una società di "servizi generali" deputata alla fornitura del servizio ecologico in ambito portuale.

Nello stesso mese, in base ad una delibera del Comitato Portuale, è stato dato mandato al Presidente di costituire alcune società di servizi generali così come previste dall'articolo 23 della legge 84/94. La norma prevede, come noto, che le Autorità Portuali possano svolgere in tutto od in parte, i servizi generali da fornire a titolo oneroso agli utenti, disciplinati dal D.M. 14.11.1994, tranne le operazioni portuali e che possano, in alternativa, promuovere la costituzione di una o più società tra le imprese operanti in porto per la gestione di questi servizi e che le stesse Autorità Portuali possano parteciparvi con quote minoritarie. I nuovi soggetti economici costituendi, secondo quanto prescritto dal Comitato, dovranno avere come oggetto sociale la gestione di alcuni servizi che sono stati individuati nella fornitura dell'acqua, dell'energia elettrica e dei servizi del terminale crocieristico e passeggeri. L'orientamento dell'Autorità Portuale è di affidare ai privati la gestione dei servizi portuali, con un controllo dell'Amministrazione quale garanzia di qualità ed equità nelle forme previste dalla legge.

La costituzione di Port Utilities rientra in questo progetto e nel più ampio programma che la Regione Lazio e l'Autorità Portuale hanno pianificato per potenziare e ottimizzare la fornitura di servizi all'impresa e all'utenza.

Port Utilities è una società per azioni partecipata dall'Autorità Portuale, da Acea, dalla Cafimar e da altre imprese private già operanti nello scalo nell'ambito dell'erogazione dei servizi portuali (rimorchiatori; impianti di sicurezza; sistemi per l'elettronica; fornitura di acqua ecc.).

Il progetto prevede che Port Utilities operi sulle infrastrutture utilizzando le migliori tecniche e i sistemi più avanzati.

Fondamentale sarà il ruolo svolto dalle amministrazioni, dagli operatori locali di Civitavecchia e del territorio e l'apporto di competenze di Acea, azienda leader in Italia nella fornitura dei servizi idrici ed elettrici, e della sua controllata Utilitas che offre soluzioni tecnologiche innovative applicabili a processi industriali e commerciali.

Fino all'anno 2003, Port-Utilities ha operato nell'ambito dell'erogazione dell'acqua alle unità nel porto razionalizzando il servizio e le tariffe e agendo con eccellenza nell'eliminazione delle diseconomie del servizio precedentemente fornito dall'Amministrazione.

La Società per azioni opererà anche nei porti di Fiumicino e Gaeta. E' intenzione dell'Amministrazione realizzare idonee strutture societarie con gli operatori dei Porti menzionati e la Port- Utilities, al fine di costituire società analoghe per l'erogazione dei servizi generali. Nel prossimo esercizio, Port- Utilities estenderà la propria attività nella fornitura dell'energia elettrica in ambito portuale, è intenzione di questa Autorità Portuale promuovere la costituzione di un accordo con il Gestore della rete elettrica per raggiungere questo obiettivo.

L'Autorità Portuale, nel corso del triennio di riferimento, è intenzionata a costituire una società di servizi generali per la gestione dei terminals Passeggeri presenti nello scalo.

In ossequio alla delibera del Comitato Portuale, ma soprattutto alla grande movimentazione dei passeggeri ed all'ampliarsi delle infrastrutture di ricevimento turistico, l'Autorità Portuale promuoverà la costituzione di una società con gli operatori dello scalo e con armatori che hanno nel Porto una grande movimentazione di passeggeri e unità.

L'Autorità Portuale ha firmato nel corso del 2003 un protocollo d'Intesa con la società Autostrade S.p.A.; oltre agli obiettivi comuni per l'attivazione di idonee connessioni intermodali con il territorio, è prevista la creazione di una società di Servizi Generali per la gestione dei parcheggi all'interno del Porto e delle aree di sosta e più in generale della mobilità portuale, con la creazione di "Telepass" elettronici ai varchi d'ingresso all'area portuale.

Nel mese di gennaio 2004, l'Autorità Portuale ha siglato un accordo con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per la costituzione di una società di servizio generale per lo svolgimento delle manutenzioni di mezzi meccanici in porto, alla quale saranno conferite l'officina ed il personale di RFI operante in porto.

L'Accordo prevede anche che RFI entri nel capitale sociale di Port-Utilities al fine di conferire le strutture di erogazione idrica di RFI alla società Port- Utilities.

I Servizi Generali sono una componente fondamentale della competitività Portuale. L'erogazione di tali servizi è un parametro di misura dell'efficienza generale degli scali. L'Autorità Portuale intende proseguire in una politica di privatizzazione e di liberalizzazione più ampia possibile al fine di dotare i tre Porti di Servizi puntuali, efficienti e competitivi.

4.5 La Provincia di Viterbo, il Comune di Tarquinia - Il Territorio della Tuscia.

L'ingresso della provincia di Viterbo, del Comune di Tarquinia e della Camera di Commercio di Viterbo nel Comitato Portuale è un fatto assolutamente positivo.

E' possibile perseguire una valida politica integrata per armonizzare i flussi trasportistici in questa porzione regionale soprattutto nel segmento turistico, consentendo l'accesso ai mercati delle crociere in un territorio come quello della Tuscia dall'incredibile e vasta offerta di prodotti legati alla naturalità, alle antiche vestigia storiche e rinascimentali e, soprattutto, all'antica e misteriosa civiltà etrusca. Il territorio di riferimento appare in diretta competizione con la Toscana e i suoi scali nel corridoio tirrenico. L'Autorità Portuale intende elaborare una strategia di marketing con gli enti menzionati al fine di raggiungere un vantaggio competitivo sia nel segmento turistico, sia nei servizi.

E' intenzione di questa Autorità Portuale promuovere nel territorio del Comune di Tarquinia la realizzazione di un Aeroporto minore per il traffico dei passeggeri del segmento crocieristico e la realizzazione di approdi destinati alla nautica da diporto.

5. Il Network Laziale: Un alternativa al corridoio 5.

La strategia dell'Autorità Portuale, nell'ambito delle autostrade del mare e dello short sea nel mediterraneo, ha come obiettivo primario la soluzione ai problemi e l'eliminazione degli ostacoli che si frappongono alla realizzazione di una rete tra tutte le modalità del trasporto che veda nelle direttrici nord -sud ed est-ovest della Regione Lazio una dotazione di connessioni veloci per la domanda sempre crescente di mobilità delle persone e delle merci.

Tra i fattori che contribuiscono a sollevare con sempre maggiore interesse tale problema vi è la posizione centrale nel mediterraneo della Regione Lazio ed il suo possibile posizionamento nell'ambito delle **Reti transeuropee di trasporto**.

Il Lazio ed il Suo sistema integrato di Trasporto potrebbero essere una variante al "corridoio 5".

Il Corridoio Plurimodale 5 (Barcellona - Budapest - Kiev) continua ad essere uno dei progetti prioritari sulle infrastrutture europee di trasporto (22 progetti con una previsione realizzativa per 235 miliardi di Euro), come risulta dal recente rapporto sulle reti transeuropee redatto dal Gruppo Van Miert su incarico della Commissione Europea.

Il progetto originario del Corridoio 5 prevede l'attraversamento della pianura padana da Torino a Trieste e, quindi, la sua realizzazione risulterebbe molto interessante per il nostro Paese in quanto costituirebbe un fondamentale elemento di servizio per i mercati nazionali e li metterebbe in connessione diretta con l'Est e l'Ovest europei.

Il progetto originario ha però sollevato alcune osservazioni critiche che in particolare riguardano l'attraversamento padano, cui viene contrapposto un percorso più settentrionale, al di là delle Alpi, che eviterebbe il passaggio sul territorio italiano.

L'allargamento ad Est dell'Unione Europea tende inoltre ad orientare preferenzialmente gli investimenti infrastrutturale verso l'Est, riducendo in qualche modo gli investimenti nell'Europa occidentale.

Sulla base di tali considerazioni, anche supponendo che la difesa del progetto originario sia vincente nei riguardi dell'alternativa settentrionale, è facile prevedere ritardi e difficoltà nella realizzazione della tratta di interesse italiano del Corridoio 5.

Nel quadro generale dello sviluppo delle reti intermodali transeuropee è utile fare alcune ulteriori considerazioni:

1. Anche con la realizzazione del progetto originario del Corridoio 5 i mercati italiani meridionali avrebbero comunque bisogno di collegamenti potenziati per poter raggiungere rapidamente ed economicamente la tratta padana del Corridoio.
2. I collegamenti tra l'Europa occidentale (ed in particolare iberica) ed i Paesi dell'Est, assicurati dal Corridoio 5, non prendono in considerazione la modalità marittima, nonostante il gran parlare che si fa dell'intermodalità e del riequilibrio tra modalità di trasporto.
3. I Paesi del Maghreb, la cui economia prima o poi avrà il suo sviluppo, risultano tagliati fuori dalle reti europee. È opportuno ricordare che l'U.E. auspica un'accelerazione dello sviluppo di tali Paesi da ottenere con un'intensificazione degli scambi commerciali, e che tale intensificazione debba venire facilitata da una maggiore facilità ed economicità dei collegamenti e dei trasporti.
4. Il Gruppo di lavoro chiederà di adottare una variante "al corridoio 5 sud" che vanga riconosciuta dalla Commissione europea preposta .

Alla luce di queste considerazioni, l'Unione Industriali di Roma in un recente convegno ha presentato una proposta di variante al Corridoio 5, con l'affiancamento (o la sostituzione) della tratta terrestre Barcellona – Lione – Veneto con una tratta intermodale, marittima da Tangeri – Valencia a Civitavecchia e terrestre da Civitavecchia al Veneto.

Questa variante consentirebbe di raggiungere contestualmente diversi obiettivi:

1. I mercati meridionali italiani si inserirebbero nel corridoio già all'altezza di Civitavecchia, e non di Verona, avvicinandosi in tal modo all'Europa.
2. Si realizzerebbe una riduzione di trasporto terrestre di circa 1.000 km (Spagna – Veneto contro Civitavecchia – Veneto).
3. Si inserirebbero i Paesi nord-africani nella rete trasportistica europea, facilitando gli scambi commerciali intra-mediterranei.

In quest'ottica strategica, nel corso del 2003, l'Autorità portuale ha sottoscritto un accordo con il Porto di Valencia e con il Porto di Alessandria in Egitto, con l'obiettivo di attivare nuove linee secondo le direttrici nord – sud e est - ovest.

L'Autorità Portuale ha sottoscritto protocolli d'intesa con la società Autostrade e con la società Ferrovie dello Stato per la definizione di una strategia di breve e lungo periodo focalizzata sui singoli porti ma anche per portare soluzione alle criticità regionali ed interregionali delle interconnessioni stradali.

Nel triennio sono previsti accordi commerciali con i principali porti del mediterraneo quali (Barcellona, Montecarlo, Casablanca, Tunisi, Limassol, Cipro) e la conseguente attivazione di linee commerciali con l'armamento interessato.

Il governo ha manifestato grande interesse nel progetto "Autostrade del mare" individuando, peraltro, alcune direttrici strategiche tra le quali ha inserito il Porto di Civitavecchia.

Si tratta di definire una rete di terminal portuali, tutti strutturati in modo simile l'uno all'altro e con procedure operative standard, dai quali far salpare ogni tre o quattro ore una nave con destinazioni altri porti nazionali.

L'Affidamento di questa rete, con funzioni simile a quelle di un Ente di assistenza al volo ma a gestione privata, sarebbe dato ad una società in grado di funzionare come interfaccia fra tutte le società di navigazione che vorranno entrare in pool e utilizzare quindi veri e propri "slot" proprio come in una struttura aeroportuale.

Il Progetto vanta contenuti assolutamente innovativi, tanto da catalizzare l'attenzione di tutto il mondo portuale.

Tutti i soggetti sia istituzionali che imprenditoriali avrebbero individuato 9 terminal portuali principali fra i quali figura Civitavecchia come porto HUB.

Gli altri sono stati individuati in Genova e Livorno nel Tirreno- Cagliari in Sardegna- Messina, Termini Imerese ed Augusta in Sicilia- Bari e Trieste in adriatico.

Da questo primo quadro, si evidenzia come il cabotaggio interessi principalmente il versante tirrenico della penisola e le isole, specie nel sud, dove si concentra la maggior parte dell'attività industriale e manifatturiera o gli hub di transhipping che ricevono le merci provenienti dal estremo oriente via Suez.

Il Coordinamento del medio Tirreno, nato tra il porto di Civitavecchia e gli scali sardi con l'obiettivo di uniformare gli standard di servizi portuali, potrebbe essere esteso agli scali siciliani e costituire un'ulteriore interfaccia utile al lavoro che si sta facendo.

Il Nuovo Network portuale dovrebbe drenare circa 4000 mezzi pesanti al giorno spostandoli dalla strada al mare .

Per quanto riguarda gli aspetti stradali e ferroviari è ineludibile registrare alcune criticità: Il collegamento autostradale tra Civitavecchia e Cecina, quando realizzato, risolverebbe un problema di notevole valenza strategica per il porto di Civitavecchia, aprendolo ai mercati della toscana meridionale ma, soprattutto, il percorso citato è l'unico, nella costa mediterranea occidentale tra Reggio Calabria e Gibilterra , non ancora coperto da superficie autostradale.

A questo, si deve aggiungere un collegamento aggiuntivo tra l'Autostrada A12 ed il porto di Civitavecchia.

Il percorso stradale per Orte, costituito da una superstrada di breve percorrenza, ma di importanza cruciale, per le tesi a sostegno della "variante al corridoio 5 sud", quando concluso, consentirà una connessione diretta con l'A1 ma soprattutto con la E 45 e, pertanto, una connessione quale *landbridge* con il canale adriatico ed il porto di Ravenna.

Il Porto di Fiumicino, nonostante la contiguità con il grande raccordo anulare romano, l'Aeroporto di Fiumicino, la "città delle merci" ed il realizzando nuovo porto, si trova nei suoi gates in e out dentro un "collo di bottiglia" che, nel lungo periodo, quando lo scalo comincerà ad essere utilizzato sia dai passeggeri che dalle merci potrebbe portare ad una grave crisi.

Pertanto, è necessario realizzare un nuovo collegamento autostradale direttamente dal porto quale bypass diretto alla rete autostradale regionale.

Per il Porto di Gaeta le criticità sono rappresentate dai collegamenti da nord e con l'autostrada A1.

Pertanto, è chiaro che è necessario realizzare un collegamento autostradale sud rispetto all'A1 chiamato "corridoio Tirrenico" che assorba parte della domanda attualmente tutta inglobata nella strada statale Pontina e nell'autostrada A1 oggi ai limiti della saturazione. Altre due connessioni rilevate e da realizzare sono un collegamento autostradale Formia-Cassino ed una bretella che colleghi Cisterna con Valmontone.

Le Ultime due connessioni sono polmoni che consentirebbero di assorbire parte della viabilità concentrata su strade minori, provinciali e statali che non potrebbero rispondere alle esigenze attuali e future.

Nonostante bassi tassi di crescita del PIL il trasporto delle merci e delle persone nel 2010 crescerà del 40%. Pertanto, la domanda futura potrebbe essere dirottata altrove a causa della scarsa disponibilità di interconnessioni modali della Regione Lazio un dato di fatto che implicherebbe far dipendere la logistica territoriale da altri sistemi territoriali nostri competitors.

Per quanto riguarda gli aspetti legati al trasporto ferroviario vengono posti due problemi: La riattivazione della vecchia linea Civitavecchia- Orte almeno per ciò che riguarda il segmento passeggeri e l'apertura di una nuova stazione ferroviaria nella zona a nord dello scalo in corrispondenza delle nuove banchine commerciali e della nuova darsena ro/ro da 10 accosti.

Tale realizzazione consente di spostare tutto il traffico merci dall'attuale stazione ferroviaria, sita al centro cittadino, ad una zona a nord più coerente con l'espansione portuale.

Nonostante la chiusura più che trentennale della ferrovia Civitavecchia-Capranica-Orte, oggi appare chiaro che una sua riapertura potrebbe contribuire, nei meri aspetti turistici, a convogliare una buona parte del turismo crocieristico del porto di Civitavecchia verso i mercati scarsamente conosciuti della Tuscia. L'offerta del porto di Civitavecchia potrebbe ampliarsi, dalla connotazione originale di porto di Roma, a scalo della provincia di Viterbo e della maremma.

Si ravvisa l'esigenza di chiudere l'anello ferroviario intorno a Roma e di realizzare ed attivare un collegamento ferroviario tra il Porto di Civitavecchia, il porto di Fiumicino e l'Aeroporto di Fiumicino

Per il Porto di Gaeta appare importante l'attivazione del tronco ferroviario tra Gaeta e Formia.

Dall'analisi della situazione appare chiaro che gli strumenti tradizionali dedicati alla realizzazione delle infrastrutture di comunicazione non sono sufficienti per portare soluzione ai problemi posti ed alle necessità occorrenti al sistema logistico laziale nel breve periodo.

Pertanto, l'Autorità Portuale si farà promotrice di un gruppo di lavoro a partire dal Comitato Portuale dei porti del Lazio che verrà ampliato fino a comprendere tutti i soggetti appartenenti alla catena del valore per la realizzazione infrastrutturale del Lazio. Occorrerà, pertanto, riflettere con la regione sull'opportunità di nuove forme di coordinamento gestionali dell'intermodalità.

6. le Autostrade del mare – Il Cabotaggio, lo short-sea mediterraneo e network territoriali.

Il cabotaggio marittimo dei paesi appartenenti alla UE nel mediterraneo ha interessato, secondo gli ultimi dati disponibili, poco più di 86 milioni di passeggeri ed oltre 139 milioni di tonnellate di merci. Il cabotaggio italiano è al primo posto nel trasporto delle merci con 68 milioni di tonnellate, poco meno della metà del totale ed è secondo, dopo la Grecia, nel trasporto delle persone con 37,2 milioni di passeggeri, pari al 43% circa. Contribuiscono a determinare la posizione italiana la configurazione geografica del territorio e l'importanza delle isole di Sicilia e Sardegna, sia in termini di residenti che di flussi turistici. I dati italiani includono il servizio di traghettamento attraverso lo stretto di Messina, che ha interessato circa 11 milioni di passeggeri, mentre quelli della Grecia comprendono circa 27 milioni di passeggeri che hanno effettuato tragitti di breve percorrenza.

Come è noto, il mercato dei servizi di cabotaggio, nel mediterraneo, è stato liberalizzato per i paesi appartenenti alla UE, in varie tappe a partire dal 1993, in ottemperanza alle disposizioni comunitarie. Mentre i mercati negli Stati membri dell'Europa settentrionale erano infatti già completamente liberalizzati a tale data, gli Stati meridionali riservavano, tradizionalmente, il cabotaggio nazionale alle navi battenti bandiera nazionale. Da ultimo, con decorrenza 1.1.'99 sono stati liberalizzati i servizi regolari di traghetto nel mediterraneo e lungo le coste atlantiche di Spagna, Portogallo e Francia ed i servizi di cabotaggio di passeggeri e merci tra le isole del mediterraneo e con le isole Canarie, Azzorre, e Madera, nonché con le città Ceuta e Medilla sulla costa africana. Fa eccezione la Grecia, che ha ottenuto una proroga dei termini di apertura del proprio mercato al 1° gennaio 2004.

Il cabotaggio italiano interessa essenzialmente il versante tirrenico della penisola, nel quale si svolgono i collegamenti tra il continente e le due isole maggiori, nonché i traghettiamenti di breve percorrenza con le numerose isole minori.

Quest'area rappresenta, escludendo le isole maggiori, nonché i traghettiamenti di breve percorrenza con le numerose isole minori ed il traffico nello stretto di Messina, circa il 98% in termini di passeggeri ed oltre i due terzi in termini di merci. Lo sviluppo futuro del cabotaggio, soprattutto nella direttrice tirrenica, ma più in generale in Italia, si basa anche su oggettivi dati geografici: la distanza via mare tra Genova e Palermo è di 935 km contro i 1.540 km necessari per compiere lo stesso tragitto per vie stradali (comprendendo anche il tratto via mare nello stretto di Messina); la distanza tra Bari e Venezia via mare è 600 km contro gli 840 km via terra. In questo quadro si colloca il programma di sviluppo delle "Autostrade del Mare".

L'attenzione posta al cabotaggio ed alle Autostrade del mare è talmente importante, che l'Autorità Portuale ha approvato una variante al piano regolatore portuale che contiene, quale vera sostanziale novità, la realizzazione di una nuova darsena con 10 accosti per navi ro/ro presso la "mattonara" da destinare al progetto Autostrade del mare.

La ripresa dell'interesse sulle autostrade del mare riprende per l'Italia una discussione che negli anni più recenti, si è articolata, anche a livello Europeo, sul traffico di cabotaggio e sulle possibilità di spostare significativi volumi di traffico "dalla strada al mare". Un'ulteriore differenziazione del cabotaggio, riguarda lo "short-sea-shipping" (trasporto marittimo a corto raggio); una locuzione coniata esclusivamente per le rotte brevi all'interno del bacino del mediterraneo che collegano paesi diversi. L'esigenza di dare impulso allo sviluppo del cabotaggio marittimo deriva da un'analisi basata sull'apparente debolezza dell'attuale sistema logistico europeo e di quello italiano in particolare, che ad oggi si fonda principalmente sul trasporto su gomma. Nell'affrontare l'attuale sovraccarico della rete viaria, il previsto incremento dei volumi di traffico e le conseguenze negative sull'ambiente, è apparso ovvio che aumentare le quote del trasporto marittimo e fluviale consentirebbe di risolvere o, almeno, di attenuare il problema in modo più economico e più compatibile con l'ambiente. E' stato calcolato che nonostante bassi livelli di crescita del PIL comunitario, il traffico delle merci in Europa aumenterà del 40% nel 2010. Pertanto, se il trasporto marittimo era una scelta economica, oggi, è la *Conditio sine qua non* il sistema logistico italiano implode.

Il Porto di Civitavecchia sin dal 2001 ha dato una particolare importanza al problema definendo che il cabotaggio e lo short-sea sono elementi strategici dello scalo e finalizzando gli interventi infrastrutturali per il raggiungimento di questi obiettivi.

Infatti, la ex darsena petroli, che come è noto ha trasferito la sua operatività nel terminal Off- shore, ha consentito all'amministrazione di dotare lo scalo di una darsena ro/ro provvisoria costituita dalle banchine 16 – 18 – 21 per l'accosto di naviglio grande di terza generazione che non aveva possibilità di accosto nei siti tradizionali e inadeguati del porto storico.

Nel corso del 2001 – 2002 – 2003, vi è stata un'espansione notevole del mercato del cabotaggio e short-sea legato soprattutto a due tipologie merceologiche il traffico delle auto e le tipologie ro/ro Miste pax- metri lineari di merci.

Il traffico delle auto nuove è cresciuto di percentuali pari al 130%, l'Autorità Portuale ha sottoscritto un accordo commerciale con la Grimaldi e lo scalo è entrato nel Network di EUROMED attivando nel corso del 2002 una linea con Valencia per il ro/ro auto nuove e nel 2003 una linea mista passeggeri/merci con Barcellona sempre con lo stesso armatore.

Nel corso del 2003 è stato dato avvio ad una nuova linea con Palermo con caratteristiche miste sia merci che passeggeri. Durante lo stesso esercizio, l'armatore Spagnolo Suardiaz ha avviato un'altra linea merci /ro/ro con destinazione il Porto di Barcellona e Terragona. E' stato realizzato un terminal passeggeri destinato alle Autostrade del mare negli spazi retrostanti le banchine dedicate.

L'Autorità Portuale ha proceduto all'acquisto di spazi ed aree per complessivi 400.000 mq da destinare al traffico delle auto nuove dando la concessione ad un consorzio formato dai principali importatori di auto nuove.

La strategia dell'Autorità Portuale è finalizzata ad utilizzare il terminal provvisorio formato dalle banchine 18-20-21 che si arricchirà anche della banchina 16 successivamente al trasferimento del Terminal Container nel costruendo terminal general – cargo.

La vita operativa di questo terminal cesserà, quando verrà realizzata, come riportato sul PRP, la nuova Darsena ro/ro nella zona della “Mattonara” dotata di 10 accosti e di una stazione marittima.

7. Il Coordinamento del Medio tirreno, le linee strategiche nel mercato del cabotaggio con la Sardegna.

Il 21 febbraio del 2001 si è costituito il Coordinamento del Medio Tirreno tra i porti di Cagliari, Civitavecchia, Olbia – Golfo Aranci, i Comuni sede delle Autorità Portuali interessate e di Porto Torres, le Camere di Commercio dei territori correlati e la Confitarma. Insieme con il network laziale, che comprende il porto di Fiumicino ed il porto di Gaeta, risulta essere il più importante sistema portuale integrato del mediterraneo occidentale. Con il più elevato numero di passeggeri movimentati e di merci del segmento ro/ro.

L'attenzione è stata posta da subito al cabotaggio che impone, dopo l'avvenuta liberalizzazione, un'attenzione diversa e più organica al mercato ed alle sue possibilità anche nell'ambito delle Autostrade del mare, con l'obiettivo di superare, attraverso un'efficiente programmazione, l'attuale incertezza che grava sul cabotaggio del medio tirreno.

A livello europeo i porti del Sud (Francia, Spagna ed Italia) stanno avviando un protocollo di intesa per promuovere e coordinare lo sviluppo del cabotaggio sulla direttrice Barcellona - Marsiglia - Genova, così da liberare le infrastrutture viarie ed autostradali da consistenti quote di traffico; a livello di traffici globali, lo sviluppo del porto di Gioia Tauro ha creato un *hub* per il *transhipping* che permette di abbreviare i tempi di percorrenza lungo le rotte del Far East, offrendo importanti economie di scala ai Liners intercontinentali.

Ci troviamo, pertanto, al centro di un sistema dalle grandissime possibilità operative e di mercato che va affrontato in una prospettiva di rete, per riuscire ad attivare un efficace sistema intermodale, capace di evitare il collasso della rete infrastrutturale viaria e del trasporto ferroviario via mare, per riportare in equilibrio il sistema, ed a questo fine risultano indispensabili interventi infrastrutturali coordinati.

Oltre agli adeguamenti tariffari, alla regolarità delle corse ed alla incentivazione tariffaria, sono necessari interventi strutturali che dotino i porti di un reale potenziale aggregativo di domanda e di offerta di servizi.

Il Coordinamento dei porti del Medio Tirreno (Cagliari – Civitavecchia – Golfo Aranci – Olbia – Porto Torres), del quale fanno parte Enti locali, Camere di commercio e la Confitarma costituisce, ad oggi, il più importante laboratorio-osservatorio sulle dinamiche

di gestione e progettazione delle nuove infrastrutture al servizio della logistica e delle attività portuali. Ha dato origine ad una intensa attività analitica, strategica e di indirizzo. Con incontri bimestrali, gli attori di questo sistema integrato di progettazione e sviluppo, sono giunti ad una ricognizione puntuale dello stato di infrastrutturazione dei porti interessati, della rispondenza alla continuità territoriale verso la Sardegna ed alla organizzazione tariffaria attualmente posta in essere. Individuando linee di sviluppo futuro (turismo, merci) e azioni promozionali comuni, il Coordinamento sta ponendo le basi per raggiungere una "massa critica" nuova, dinamica e virtuosa.

Per dimensioni, tradizioni e risorse, nessuna delle realtà portuali italiane dal Coordinamento avrebbe avuto la concreta possibilità di divenire nodo del Network internazionale dello shipping, esattamente quello che, al contrario, potrà accadere proponendosi agli operatori economici in modo unitario. L'ultimo prodotto che il Coordinamento ha predisposto prima della fine dell'anno 2002 è il "Libro Bianco del Coordinamento", riportante i progetti e le linee di sviluppo per ciascuno dei porti interessati, fatta eccezione per quello di Porto Torres che ha in corso di preparazione le proprie progettazioni necessarie.

Dal 2004 il Coordinamento del Medio Tirreno ha avviato le azioni necessarie tese a trasformare il Coordinamento in un soggetto con personalità giuridica.

Il Coordinamento si trasformerà in una struttura consortile a capitale pubblico e prenderà la denominazione di COMETI (l'archetipo di Coordinamento del medio tirreno).

La nuova struttura societaria avrà un ruolo istituzionale quale controparte nelle dinamiche di sviluppo dei porti del Coordinamento ma, soprattutto, sarà il soggetto che avrà la responsabilità futura del marketing territoriale dei territori sottesi dei porti del Lazio e della Sardegna.

Le iniziative principali saranno dirette nelle pianificazioni infrastrutturali, nel cabotaggio ma soprattutto al mercato crocieristico.

7.1 Il Mercato delle crociere il nuovo Brand – la Strategia con il Coordinamento del Medio tirreno.

Dal 1999 il mercato delle crociere fa registrare forti trend di crescita nel porto di Civitavecchia.

Lo scalo, posizionandosi nel mercato quale Porto di Roma, ha fatto registrare il primato italiano nel settore.

Il porto di Civitavecchia è dotato di infrastrutture quali le banchine 10 – 11 – 12 – 13 e di un terminal crocieristico (Il Bramante) inaugurato nel 2001 e utilizzato principalmente nelle Operazioni di Turn- around.

Le infrastrutture presenti nella Variante al PRP approvate, sono costituite dalla realizzazione di altri due terminal dedicati dall'allineamento delle banchine 11 e 12 e, quindi, dalla possibilità di ospitare un numero superiore di unità.

L'ampliamento della circoscrizione territoriale agli scali di Fiumicino e Gaeta, prefigura, alla fine del triennio di riferimento del presente piano, l'ingresso dei porti menzionati in alcuni segmenti del mercato delle crociere.

Fiumicino ha la possibilità di ospitare il naviglio di minore entità ma del target più elevato dei consumatori crocieristi, sfruttando la contiguità con l'aeroporto intercontinentale.

Gaeta può divenire una valida alternativa di mercato nel settore del crocieristico gravante nell'area napoletana ed un punto di valido accesso agli arcipelaghi del Golfo.

Tuttavia, la strategia dell'Autorità Portuale nel prossimo triennio è finalizzata a promuovere non più Il Porto di Roma , bensì il Network laziale nell'ambito del Coordinamento del medio tirreno, offrendo nel mercato una valida alternativa sia al mercato mediterraneo occidentale sia al mercato orientale. Il Sistema portuale così prefigurato, insiste su due tipologie di aree turistiche: quella gravante sull'area romana e laziale, con un posizionamento nelle città d'arte, nel turismo classico e l'altra, nella tipologia balneare riferita alle coste sarde.

L'Autorità Portuale parteciperà alle iniziative promozionali future con il nuovo *brand* del Coordinamento del medio Tirreno, presentando un'area operativa nuova nel mediterraneo centrale in sole 140 miglia marine, con 7 porti attrezzati nel mercato crocieristico, 4 aeroporti di cui uno intercontinentale. Un'area ed una porzione di mar mediterraneo che si presenta secondo un unico sistema portuale. Un marketing territoriale che si confronta con

strategie analoghe adottate da competitors come i porti di Barcellona con la Catalogna, o i porti delle Isole Baleari o le isole Azzorre.

Così come configurato, il Network avrebbe come scalo di Home-Port il porto di Civitavecchia che ha come obiettivo di mercato il raggiungimento di almeno 1.000.000 di passeggeri nel 2008 di cui almeno il 50% costituiti da passeggeri *home*.

8. Il progetto Interreg – Port – Net Med – L'Osservatorio sui flussi dei passeggeri all'interno del Mediterraneo.

La Regione Lazio partecipa, insieme ad altre regioni italiane e comunitarie al progetto Port-ned-med-plus finanziato dall'Unione Europea nell'ambito del programma di interventi comunitari INTERREG III MEDOC, progetto di cui il capofila è la Regione Liguria.

Nell'ambito di detto programma, la Regione Lazio è impegnata a collaborare alla costituzione della Rete interregionale dei centri di "esperienza marittima", assumendo, in particolare, compiti di animazione e coordinamento per la specifica parte progettuale "osservatorio sul movimento delle persone nei Porti (servizi di linea e crociera)".

La regione Lazio ha sottoscritto con la Regione Liguria una Convenzione che regola le modalità e le procedure per l'esecuzione del progetto e i relativi obblighi normativi e procedurali, in particolare in merito alla rendicontazione e gestione dei fondi destinati al progetto.

L'Amministrazione Regionale ha affidato all'Autorità Portuale (mediante sottoscrizione di apposita convenzione) l'incarico di curare la parte specifica operativa. L'Autorità Portuale, mediante apposita gara, si è avvalsa di un account esterno per la fase iniziale.

Dal 2005 l'Autorità Portuale darà avvio al primo Osservatorio Europeo sul traffico dei passeggeri nel Mediterraneo. Assumendo un ruolo di primaria importanza nei confronti dell'Unione e dei paesi dell'area del Mediterraneo occidentale.

Conformemente a quanto stabilito nella riunione di Valencia del 9/10 aprile 2003 l'attività per la realizzazione dell'Osservatorio sul movimento passeggeri è stata distinta in due fasi: la prima dedicata alla definizione dei lineamenti essenziali dell'osservatorio sul movimento passeggeri e delle criticità da superare; la seconda alla messa in opera e al progressivo affinamento del nuovo strumento. Un aspetto propedeutico è apparso la

verifica dei dati disponibili e dei criteri attualmente utilizzati per la loro raccolta ed elaborazione. Molti porti del Mediterraneo Occidentale sono interessati da traffico passeggeri sia per la valenza turistica dell'area sia per la conformazione del territorio che si presta facilmente agli spostamenti via mare. Dovendo compiere una scelta per l'individuazione dei porti di rilevante interesse per l'osservatorio si è proceduto inizialmente ad una loro classificazione secondo uno schema scientifico. Nel futuro, con ogni porto del mediterraneo si stabiliranno relazioni bilaterali volte al funzionamento dell'Osservatorio.

9. Il Mercato Containers le merci General Cargo e logistica agroalimentare .

Attualmente il porto di Civitavecchia dispone di un terminal container di dimensioni ridotte che negli ultimi 5 anni ha fatto registrare incrementi pari al 300% .

L'Autorità Portuale ha sottoscritto nel 1998 un protocollo d'intesa con il Gruppo Evergreen per trasformare lo scalo di Civitavecchia nello spoke multimodale del transshipment di Taranto.

E' in corso di realizzazione la nuova banchina container sulla Cassa di colmata come da PRP portuale che disporrà di superfici attrezzate per 300.000 mq.

Gli scenari futuri di sviluppo sono legati sia agli accordi sottoscritti nel 1998, tuttora validi, ma in estensione anche agli altri scali del mediterraneo, in prima istanza lo scalo di Gioia Tauro che potrebbe individuare nelle direttrici tirreniche, per il mercato laziale, un adeguato scalo feeder proprio nel porto di Civitavecchia.

Anche il Transshipment del porto canale di Canale di Cagliari, dopo il suo rilancio grazie a Contship, costituisce un chiaro riferimento specie nelle rotte provenienti da Gibilterra.

Nell'entroterra di Civitavecchia si sta realizzando un nuovo centro intermodale la cui gestione è affidata in joint anche al terminalista del Porto di Civitavecchia. Pertanto, il futuro terminal container del porto di Civitavecchia e l'area intermodale costituiscono un'offerta integrata nell'ambito delle piattaforme logistiche di trasporto.

Al fine di caratterizzare un'offerta migliore da parte del futuro terminal container, l'Autorità Portuale ha siglato un protocollo d'intesa con la Società RFI (rete ferroviaria

italiana) al fine di dare una compiuta caratterizzazione intermodale specie nel segmento ferroviario al futuro terminal.

Attualmente lo scalo di Civitavecchia ha fatto segnare nel mercato dei contenitori, durante il 2003, un cifra pari a 30.000 containers .

Per il 2008, gli obiettivi di mercato sono quelli di arrivare ad una cifra pari a 90.000 – 125.000 containers annui.

Per quanto riguarda i traffici General cargo, l'Autorità portuale, già nel corso degli esercizi precedenti aveva definito accordi per le tipologie dei prodotti derivati dell'acciaio, della cellulosa, del cemento. I protocolli sono tuttora operativi. Si precisa che per quanto riguarda i prodotti derivanti dalle granaglie, l'Autorità Portuale trasferirà il terminal dei sili, ubicato nel porto storico, ad una infrastruttura sulle nuove banchine commerciali. Destinando quella parte del porto storico agli interventi programmati nel progetto del Waterfront.

Come è noto, questa Autorità Portuale, nelle sue strategie di marketing, ha deciso di orientarsi nel segmento di mercato del trasporto dei prodotti deperibili.

Pur nell'assenza di infrastrutture dedicate e nella difficoltà nazionale di avviare una compiuta politica di trasporto delle merci deperibili via mare in import ed in export, soprattutto dai paesi del Maghreb e del Medioriente, è evidente che una piattaforma logistica agroalimentare nel Lazio dedicata al trasporto marittimo, otterrebbe indubbi vantaggi competitivi sia per la posizione geografica ove essa è ubicata sia per il bacino di consumo e produzione, sia per il sistema distributivo, sia per le prospettive organizzative apertesi in virtù di un'unica Autorità Portuale regionale comprendente anche il Porto di Gaeta, contiguo ad uno dei più importanti mercati agroalimentari del centrosud Italia, quello di Fondi e del Car di Roma.

Seguendo le linee guida dei Piani regolatori Generali portuali è stata avviata una strategia di comunicazione orientata a far comprendere le potenzialità future degli scali laziali e tesa a costituire network e politiche di sistema tra scali che si affacciano sul mediterraneo e vicini a bacini di produzione tali da consentire di realizzare economie di scala nell'erogazione di servizi portuali.

Nell'ambito del *Green Corridor*, l'Accordo siglato dal Ministero delle politiche agricole e forestali con il corrispondente dicastero egiziano, è stato previsto l'attivazione di un tavolo

permanente orientato anche alla realizzazione di infrastrutture marittime dedicate al trasporto dei prodotti deperibili oltrechè di un *dry channel* tra le due sponde mediterranee finalizzato all'attivazione di servizi di linea tra gli scali dei paesi. In questo ambito, l'Autorità Portuale, ha siglato un accordo con il Porto di Alessandria in Egitto. L'accordo è teso non solo allo sviluppo di scambi commerciali tra i due paesi ma anche ad una collaborazione sul piano della formazione professionale, dello scambio di tecnologie e know-how. Per quanto riguarda Civitavecchia, Entro il 2003 è previsto il completamento delle nuove banchine polifunzionali e container con un layout di banchina che prevede un terminal container di 350.000mq con prese frigo. Attualmente, il terminal di 5000 mq possiede a banchina 80 prese frigo.

E' inoltre prevista la costruzione di un capannone a banchina su una superficie di 5000 mq per i prodotti refrigerati.

L'Autorità Portuale sta predisponendo i progetti necessari alla localizzazione di un PIF (posto di ispezione fitosanitaria).

Nelle aree retrostanti lo scalo è prevista la costruzione di un centro intermodale di 80.000 mq, all'interno è prevista un layout per 100.000 contenitori e la costruzione di magazzini frigo da 5000 mq, sono previsti al di fuori della cinta doganale magazzini refrigerati privati.

Il Porto di Gaeta dispone di 900 m di accosti e di 12.000 mq di piazzali con 200 prese per container frigo, mentre sono previsti altri 360 m di banchine e la disponibilità di un'area per la movimentazione di merci di oltre 40.000 mq.

Nelle aree adiacenti la banchina è disponibile un magazzino frigorifero di 4000 mq.

Al porto sarà collegata una piattaforma intermodale per complessivi mq 80.000 con celle frigorifere e strutture per la movimentazione e la sosta delle merci e dei container. L'area sarà dotata di tre fasci binari collegati con il sistema ferroviario della linea Roma Napoli.

La piattaforma intermodale dispone di un magazzino di 1300 mq con possibilità di ricezione del fresco. Verrà realizzato, entro il 2003, un piazzale da 20.000 mq e verrà riattivato il tronco ferroviario di collegamento con l'interno e la contestuale riattivazione di un fascio binari di presa e consegna termocollato.

Entro il 2004 saranno disponibili magazzini per la ricezione del prodotto fresco fino a 5000 mq. Nel porto di Gaeta opera già un PIF.

10. Il Waterfront Portuale – il processo di riqualificazione urbana del Porto storico.

Nell'ottica del recupero del porto storico di Civitavecchia, l'Autorità Portuale ha bandito, nel gennaio 2002, un concorso internazionale di idee.

La gara è sicuramente una delle più significative del panorama europeo. Per importanza e dimensione, concorsi di pari peso sono stati quello del Museo del Louvre a Parigi con la creazione di un ingresso centrale vinto da I.M.Pei con la famosa piramide di vetro; la piazza centrale di Berlino vinta da Renzo Piano; gli interventi sul lungomare di Barcellona e di Siviglia.

Nel panorama italiano il concorso di Civitavecchia, in considerazione delle problematiche tecniche portuali e di conservazione e riqualificazione dei manufatti storici, è da considerarsi uno tra i più grandi e prestigiosi concorsi di architettura e urbanistica che si sono svolti negli ultimi cinquant'anni. Un dato certamente importante in considerazione della rinnovata attenzione sul recupero delle città italiane.

I punti critici del concorso erano cinque o sei: l'area del Molo del Lazzaretto sulla quale sorgerà un albergo; la Rocca, la Porta Livorno e l'Arsenale del Bernini che dovranno essere recuperati anche in chiave filologica; l'area del Molo del Bicchiere sulla quale dovrà trovare sede un grande acquario che racconta l'ambiente marino Mediterraneo; l'area del Forte Bramantesco che ospiterà una grande sede per iniziative culturali; l'area della Darsena Romana da recuperare per offrire approdi turistici e servizi connessi di alto livello.

Le procedure di gara si sono svolte in due distinti gradi; il primo grado ha visto la partecipazione aperta agli architetti, studi professionali e società di Ingegneria di tutto il mondo i quali, nel giugno 2002, hanno presentato le singole proposte progettuali.

Per il secondo grado del concorso sono stati selezionati tre finalisti che hanno redatto un progetto preliminare. La Commissione selezionatrice è stata composta da autorevolissimi rappresentanti delle istituzioni e del mondo accademico nazionale. Il costo delle opere previste dal progetto ammonta a 110 milioni di euro circa.

Il progetto di riqualificazione del waterfront è stato recepito dalla variante al Piano regolatore portuale.

L'iniziativa ha come obiettivo, per l'operatività portuale, la destinazione delle banchine del Porto storico a bacino per la ricezione del naviglio da diporto superiore ai 60 piedi che

non avrebbe altre possibilità di approdo nella costa laziale. Trasformando, di fatto, la zona del porto storico in una marina di livello turistico internazionale.

Il processo di urbanizzazione del Porto storico è la diretta conseguenza della sua trasformazione operativa. Tradizionalmente legato alla ricezione dei mezzi di vecchia generazione diretti in Sardegna, con l'avvento del naviglio veloce ed il trasferimento nella zona nord del porto, le banchine non potevano non subire un processo di urbanizzazione legato anche alle dinamiche crocieristiche.

L'Autorità Portuale ha in corso una serie di interventi pertinenti da concludersi nel triennio di riferimento. Tra questi la ristrutturazione del muro del Bramante, la riqualificazione della darsena romana con la realizzazione di una grande infrastruttura destinata all'attività della pesca e della Marineria locale. Nel corso del 2003 è stato completato il restauro della banchina San Teofanio. Nel corso del triennio, tale banchina, sarà utilizzata per eventi di tipo culturale.