

Porti, Civitavecchia si "allarga" in Adriatico

CON LA RIFORMA ARRIVERÀ LA GESTIONE DELLO SCALO DI ORTONA IN ABRUZZO: "NIENTE CONCORRENZA A BARI E ANCONA - SPIEGA MONTI - MA PRENDEREMO TRAFFICO SULLA DIRETTRICE TURCHIA-SPAGNA CHE OGGI PASSA NEI BALCANI SU GOMMA

Stefano Carli

Roma

Un autunno che può porre le condizioni per un nuovo salto di qualità per l'Autorità portuale di Civitavecchia, Roma e Gaeta. Di qui a Natale ben tre partite strategiche potrebbero arrivare al nastro di partenza: l'investimento da 500 milioni per il nuovo terminal container nella ex area Grandi Masse; lo sblocco dei 195 milioni di finanziamento Bei per il nuovo porto di Fiumicino ma, soprattutto, il varo definitivo del riassetto della portualità italiana nel cui ambito il governo dovrebbe anche definire lo sbarco dell'autorità dei Porti di Roma fino all'altro mare, all'Adriatico, dove prenderebbe la gestione del porto di Ortona, 30 chilometri a sud di Pescara. Sarebbe la prima autorità portuale ad avere competenze su due mari differenti. «Bisogna superare per i porti il concetto i territorialità - spiega Pasqualino Monti, dal 2010 presidente dell'Authority di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e ora commissario in questo periodo di transizione in attesa dell'avvio del riassetto - I porti sono piattaforme logistiche ed esclusivamente da questo punto di vista vanno individuate le possibili aggregazioni. In particolare il

progetto Ortona permette al sistema portuale italiano di aprire un fronte di business del tutto nuovo e non si pone

certo l'obiettivo di andare a prendere traffico da altri scali adriatici. L'obiettivo è di sottrarre infatti traffico su gomma alla direttrice Turchia-Spagna che oggi passa attraverso i Balcani e entra nell'Unione, con tutti gli annessi servizi di sdoganamento, dalla Slovenia. Abbiamo già preso contatti con diversi gruppi industriali interessati. Le merci arriverebbero ad Ortona via mare e di lì arriverebbero su gomma a Civitavecchia in circa tre ore di tutta autostrada, con A14, A25 e A12».

Le strategie dell'autorità portuale per incrementare il traffico merci a Civitavecchia e consolidare così il ruolo dello scalo laziale che già è al vertice del Mediterraneo per traffico passeggeri grazie al potenziamento dell'offerta di attracco per i giganti del mare delle crociere hanno dunque trovato un nuovo obiettivo per sfruttare lo slancio ricevuto dall'accordo con Fca. Anzi, proprio dal fronte dell'accordo che ha portato a Civitavecchia tutto il traffico della produzione auto di Melfi e ora anche di Cassino da inviare sul mercato Usa arrivano segnali interessanti: gli obiettivi prefissati per fine anno sono stati raggiunti con largo anticipo: «Ci eravamo prefissi l'imbarco di 100 mila autovetture per fine anno - spiega ancora Monti - ma già ad agosto eravamo oltre tale quota».

Intanto proprio nei prossimi giorni

verrà inaugurata la nuova linea Civitavecchia-Termini Imerese, con due rotte giornaliere. «In questo caso l'obiettivo - continua Monti - è di portare via mare il traffico di prodotti ortofrutticoli siciliani per il grande mercato della Capitale. Che oggi viene rifornito via gomma, con i tir che passano lo stretto e poi risalgono la A2 ma che d'ora in poi potrà essere rifornito completamente via mare. E se fosse completato il collegamento infrastrutturale del

porto verso Orte e l'A1 si potrebbe immaginare anche uno sviluppo di traffici verso il nord Italia e l'Europa». Purtroppo qui i lavori vanno a rilento: a inizio 2016 dovrebbero essere conclusi i 6 chilometri in costruzione fino a Monte Romano. Il problema restano i 18 chilometri finali da Monte Romano a Tarquinia e quindi alla A12. E qui ci vorranno ancora anni.

Più rapidi per fortuna gli investimenti per il nuovo terminal container, un piano da 500 milioni: 300 messi dai privati della Compagnia del Porto (65% Gavio, poi Enel e infine la Ludoil di Donato Ammaturo, che ha rilevato da Unicredit gli asset della famiglia Sensi nei depositi costieri; altri 200 verranno da fondi comunitari. Non appena verrà pubblicato il piano economico finanziario (dato per imminente dall'Authority di Civitavecchia) ci sarà da attendere 60 giorni per la presentazione di ulteriori eventuali progetti e poi si andrà alla firma e all'avvio dei lavori.

Si procede invece a rilento sui collegamenti infrastrutturali.

Sugli altri fronti si continua come da budget 2015. A Gaeta sono in dirittura d'arrivo i dragaggi dei fondali per permettere l'attracco di navi da crociera di dimensioni maggiori. Mentre a Fiumicino è attesa a settimane la vertenza che oppone l'Ue all'Italia sul rispetto della direttiva Habitat, nel punto che riguarda le verifiche dei "trapianti" di posidonia a compensazione di quella perduta per la realizzazione di nuove infrastrutture a mare. Risolto questo passaggio si sbloccheranno i fondi Bei per il nuovo porto. «Siamo tranquilli - commenta Monti - Per parte nostra per compensare i nuovi moli della darsena traghetti abbiamo già trapiantato due ettari di posidonia davanti a Santa Marinella. E' il doppio di quanto previsto».

LA CRESCITA DI CIVITAVECCHIA

Dati Gennaio-Agosto 2015

PASSEGGERI CROCIERISTI

(in migliaia)

1.462 +5,5%

PASSEGGERI DI LINEA

(in migliaia)

1.187 +2,3%

NUMERO AUTO

(in migliaia)

115 +263%

CONTAINER

(TEUS)

45.070 +2,0%

MERCI

(migliaia di tonnellate)

7.300 =

S. DI NED



Qui sopra, Pasqualino Monti, Commissario dell'Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

