

Scalo marittimo di Civitavecchia, l'industria lancia l'allarme

Logistica

Il porto, primo in Italia per le crociere, col Covid ha perso il 90% dei passeggeri
Camilli: «Occorre rilanciare gli altri traffici, a partire da quello dei container»

Raoul de Forcade

Un grido di allarme per il porto di Civitavecchia. A lanciarlo è Unindustria Lazio, per bocca del suo presidente, Angelo Camilli. Il segnale arriva nel momento in cui alla guida dello scalo si insedia (da tre mesi, proveniente da Venezia) Pino Musolino - al quale, secondo Camilli, «va dato supporto e sostegno» - e in una fase in cui la Regione «ha iniziato a interessarsi in maniera concreta del settore portuale». Due elementi positivi ai quali però fa da contraltare la situazione di emergenza in cui versa lo scalo sia per le conseguenze del lockdown alle crociere imposto dalla pandemia, sia per una serie di situazioni pregresse che hanno rallentato lo sviluppo di altre attività all'interno del porto. Civitavecchia, sottolinea Camilli, «è attualmente votata soprattutto al traffico passeggeri. È il primo porto italiano per le crociere e il secondo in Europa, dopo Barcellona. Con la pandemia si è registrata, nel 2020, una perdita superiore al 90%, dei passeggeri, con un impatto negativo di circa 20 milioni di euro. A questo si aggiunge il calo dei traffici merci in tutti gli scali (Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino) dell'Autorità di sistema portuale. Secondo i dati di quest'ultima, nei tre porti la movi-

mentazione di merci è calata, in tonnellate, del 22,9% e i container sono scesi da 112.249 nel 2019 a 106.695 nel 2020. In flessione anche il traffico automotive (di Fca verso i Paesi extra Schengen) per la concorrenza di Gioia Tauro e Livorno. «La Regione - ricorda Camilli - con un atto d'indirizzo si è data l'obiettivo di potenziare il traffico merci nel Lazio. Vorrebbe che il porto passasse, in qualche anno, dagli attuali 100 mila container movimentati a 700 mila. L'atto, inoltre, impegna la giunta a redigere un progetto di rilancio della blue economy del Lazio. È importante, peraltro, secondo Camilli, che la Regione, nella nuova programmazione 2021-2027 dei fondi Ue, abbia scelto d'inserire una specifica area di economia del mare. «In questo disegno - prosegue Camilli - sarà determinante la realizzazione della Darsena energetica grandi masse, immaginata originariamente per il carbone della centrale di Civitavecchia ma che oggi potrebbe essere dedicata in parte al Gnl, in parte ai container. L'opera, che ha già un progetto definitivo, ha un costo di 365 milioni, e potrebbe rientrare nel Recovery plan».

Per incrementare le merci, Camilli pensa anche ad altri due interventi: il primo è il completamento della tratta autostradale Orte-Civitavecchia, 18

chilometri per un investimento da 470 milioni, con fondi già stanziati. «È necessario dare seguito ai lavori» afferma, anche perché questa strada darebbe il giusto supporto al secondo intervento giudicato importante. «Occorre creare a Civitavecchia una Zls (zona logistica semplificata) nel retroporto. In questo modo, si potranno mettere sul piatto procedure amministrative di semplificazione ma anche introdurre un sistema di incentivazione, con l'avvio di un contratto d'area, per offrire agevolazioni alle imprese che intendano insediarsi nella zona».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

12,6 milioni

NUOVA BANCHINA

A breve partiranno i lavori per la nuova banchina di ponente del porto di Gioia Tauro. Il contratto tra l'Autorità portuale e la Fincosit vale 12,6 milioni



ALLEANZA PER TERMINAL PSA

Il terminal Psa Genova diventa partner del Groupement Fer, perché garantisca la connessione diretta con Basilea. Nella foto Roberto Ferrari ad Psa.



Peso: 19%