

INFRASTRUTTURE Il porto di Civitavecchia brinda a conti 2023 da record sul fronte delle grandi navi: superati i valori pre-Covid. Ma la partita si gioca anche sulle merci e qui la crisi nel Mar Rosso è un'incognita

La sfida del Tirreno

di Giusy Iorlano

Il porto di Civitavecchia sogna in grande grazie anche ai nuovi fondi affluiti dal Pnrr e ai nuovi investimenti. Lo scalo numero uno per le crociere, dopo il crollo dei passeggeri con la pandemia, nel 2023 porta a casa già una vittoria ritrovando le grandi navi con numeri da record. La nuova sfida è ora tutta sui container e sulle infrastrutture e la diversificazione dei traffici. Anche alla luce delle nuove crisi geopolitiche in corso, a partire da quella del mar Rosso.

Secondo gli ultimi dati del centro studi **Unindustria** l'economia del mare in Italia vale 51,6 miliardi di valore aggiunto, pari al 3,4% del totale dell'economia nazionale e occupa oltre 920 mila addetti.

Il Lazio è la sesta regione per quota di valore aggiunto e quarta per numero di occupati nella blue economy. Se si guardano, poi, i dati provinciali, spicca in testa la provincia di Roma, che da sola racchiude il 14,6% della ricchezza prodotta complessivamente in Italia su questo fronte (pari a 7,5 miliardi di euro) e il 14,4% degli occupati (oltre 132mila).

«Civitavecchia, e in generale tutto il sistema portuale del Lazio, hanno davanti sfide davvero im-

portanti: da qui al 2026 tra Pnrr, fondo complementare e leggi di bilancio è necessario realizzare tutti quegli interventi strutturali di cui abbiamo assoluto bisogno per dare ulteriore slancio al nostro sistema portuale», spiega

a **MF-Milano Finanza** Cristiano Dionisi, presidente di **Unindustria** Civitavecchia. «C'è inoltre necessità assoluta di infrastrutture, come i due collegamenti trasversali più importanti: la Orte-Civitavecchia e la Roma-Latina. Tutto ciò servirà ad offrire ulteriori possibilità per attrarre investimenti e rafforzare le filiere industriali esistenti».

Secondo in Europa, dopo Barcellona, il porto di Civitavecchia ha ormai consolidato la sua posizione di vertice per quanto riguarda il traffico delle crociere. Ora la grande sfida, spiega Dionisi, «è conquistare una posizione importante anche per quanto riguarda la movimentazione delle merci: le potenzialità di crescita ci sono».

Una sfida questa che ora dovrà tener conto della nuova situazione di crisi che si è venuta a creare nel Mar Rosso a causa degli attacchi dei guerriglieri Houthi dello Yemen contro le navi in transito verso il Canale di Suez, dove il traffico è già diminuito del 60% a fronte della decisione di circumnavigare l'Africa presa da alcune grandi compagnie di movimentazione come la danese Maersk.

«Le navi portacontainer che passano dal capo di Buona Speranza e partono da Shangai impiegano in media circa due settimane in più per arrivare a Civitavecchia e già iniziano a esserci alcuni ritardi nelle forniture di prodotti, generalmente quelli di più basso valore. Inoltre, non passando più per Suez, le navi potrebbero dirigere direttamente nei porti del

Nord Europa e il Lazio perderebbe il suo tradizionale ruolo di scalo, con ripercussioni anche nella logistica via terra».

Il porto laziale prova comunque a resistere, forte anche dei successi ottenuti nelle crociere. I dati del 2023 hanno visto i numeri dei passeggeri superare i livelli pre-Covid con Civitavecchia che, per la prima volta nella storia d'Italia, ha superato la soglia dei 3 milioni di crocieristi, con ben 3.317.989 passeggeri gestiti.

«A questo si aggiungono i 1.620.533 passeggeri Ro-Pax (passeggeri e automezzi, ndr), che hanno dato ulteriore impulso e crescita al nostro porto», sottolinea a **MF-Milano Finanza** Pino Musolino, dal 2020 presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale. Di grande significato anche il dato del traffico automotive, che ha migliorato anno su anno del 53,1%. «Questo è stato un settore storico di Civitavecchia che, dopo qualche anno di flessione, si è ripreso in maniera significativa ritornando centrale nello scacchiere internazionale», osserva ancora il manager.

Considerato lo scenario geopolitico globale «di grande incertezza e continua e prolungata instabilità, il nostro scalo - assieme agli altri porti del sistema quali Fiumicino e Gaeta - sta dimostrando



una resilienza e una capacità di ripresa importanti. Frutto anche degli ingenti investimenti messi a terra per migliorare la connettività e la capacità di gestione dei carichi. Non abbiamo uno scenario di breve periodo facile davanti agli occhi», conclude Musolino, «ma stiamo cercando di mettere in atto tutte le iniziative necessa-

rie per continuare a garantire una sostenuta e duratura crescita dei porti di Roma e del Lazio». (riproduzione riservata)

PORTO DI COMPETENZA: CIVITAVECCHIA

Periodo: Gennaio - Dicembre

Passeggeri, crocieristi e auto in polizza	Anno 2022			Anno 2023			Variazione	
	Sbarchi	Imbarchi	Totale	Sbarchi	Imbarchi	Totale	%	Valore assoluto
I N° passeggeri di cui:	737.414	735.079	1.472.493	815.527	805.006	1.620.533	10,1	148.040
I1 locali (navigazione< 50 miglia)	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!	0
I2 di linea	737.414	735.079	1.472.493	815.527	805.006	1.620.533	10,1	148.040
L N° crocieristi di cui:			2.174.515			3.317.989	52,6	1.143.474
L1 crocieristi imbarcati e sbarcati	494.339	514.875	1.009.214	811.457	818.969	1.630.426	61,6	621.212
L2 crocieristi in transito			1.165.301			1.687.563	44,8	522.262
M6 autovetture in polizza	78.726	42.505	121.231	135.671	49.908	185.579	53,1	64.348

Fonte: Adsp Civitavecchia

Withub



Peso:51%