

# La mobilità sostenibile – il contributo del porto di Civitavecchia leader italiano delle Autostrade del Mare\*

FABIO CIANI\*\*

Mobilità sostenibile comprende, fatalmente, il dibattito sulle **Autostrade del Mare** che ha rubricato 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 ed i costi, 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.

\* Relazione presentata dall'On. Fabio Ciani, Presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia alla conferenza europea, organizzata dal Gruppo Grimaldi Napoli, denominata XII EURO-MED CONVENTION “FROM LAND TO SEA”, avente ad oggetto quest'anno il tema “**Sustainable Mobility**”, svoltasi sulla Cruise Ferry Barcelona dal 4 al 7 ottobre 2008.

\*\* Presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

È stato calcolato che nonostante bassi livelli di crescita del PIL comunitario, il traffico delle merci in Europa aumenterà del 40%; ne abbiamo avuto una concreta prova durante la recente stagione estiva, infatti, nei mesi di giugno, luglio agosto sono stati registrati :

- 11 banchine ro/ro su 31 accosti disponibili;
- 16.914 passeggeri trasportati ogni giorno (punta di 25.000);
- 10.000 autoveicoli di media al giorno;
- 60168 mezzi pesanti con un incremento pari al 14% del traffico attuale - con 700 mezzi pesanti di media al giorno (950 nell'anno).

Si tratta di elementi stridenti con l'attuale tasso di PIL pressochè vicino allo zero.

L'attuale domanda di mobilità è, pertanto, indipendente dalla produzione e va sostenuta in modo radicale attraverso la realizzazione di supporti articolati sia in legislazione sia in infrastrutture che richiedono vari interventi: importante e significativo è il contributo del governo italiano (unico in Europa) consistente nel c.d. "ECOBONUS". Ma non basta.

È necessario elaborare dispositivi legislativi in grado di sostenere la **modalità marittima** che appare l'unica in grado di sopportare **l'attuale domanda di mobilità delle merci nel mediterraneo**. La Pianificazione contenuta nel Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia comprende la realizzazione di una nuova **darsena** per le **"Autostrade del Mare"**. Detta nuova infrastruttura rappresenta il naturale programma evolutivo del cabotaggio - "Autostrade del Mare" nello scalo laziale. La ex darsena petroli, costituita dalle banchine nn. 18, 20, 21, è stata rapidamente trasformata in un terminale per la ricezione di traffico ro/ro per naviglio veloce di terza generazione con lunghezza superiore ai 225 metri lineari. In realtà, la capacità attuale non è sufficiente a coprire il mercato, viceversa, la nuova darsena ubicata nell'area nord dello scalo potrà soddisfare la domanda e si troverà direttamente all'entrata del Porto con enormi vantaggi in ordine all'alta velocità navale che costituisce un'ulteriore spinta alla competizione del mercato del cabotaggio.

I nuovi dieci accosti, inoltre, saranno ubicati nella zona antistante i Terminali delle autovetture nuove, favorendo economie di scala nelle operazioni di imbarco e sbarco.

Lo sviluppo dei contratti di trasporto nel mercato del ro/ro sta evolvendo verso nuove forme che coprono responsabilità più ampie rispetto a quanto accadeva nel passato. Infatti, per tutti gli anni novanta, gli armatori hanno stipulato contratti **"franchi sottobordo"**; oggi, le obbligazioni assunte dall'armatore, si estendono anche ad un servizio di *stock - exchange* in aree di sosta, attraverso un **contratto di logistica** che raccoglie le sfide poste dalle forme di mobilità avanzate dall'autotrasporto, attraverso una nuova forma di economia di scala che precede la fornitura di servizi

a terra: l'Armatore, in ragione di ciò, assume la connotazione di *global – operator* della logistica. Tutto ciò, coerentemente con il profilo assunto negli altri porti europei, nei quali, peraltro, le società godono di concessioni territoriali da adibire a *terminals*, ove ubicare una articolata gamma di servizi al mondo dell'autotrasporto e non solo al mercato del trasporto marittimo.

In tale contesto, l'Amministrazione portuale non può non tenere conto di tale evoluzione e della prospettiva offerta. Per questo, l'Autorità Portuale, una volta completata la nuova infrastruttura, potrà assentire in concessione agli armatori le nuove superfici disponibili, nell'ottica di concentrare nello scalo una serie di servizi che la moderna visione della mobilità sostenibile richiede.

Al riguardo, Civitavecchia è impegnata nell'elaborazione di supporti tecnologici che affiancano la pianificazione di infrastrutture destinate al traffico di cabotaggio ed Autostrade del Mare.

In qualità di utilizzatore, l'Autorità Portuale, unitamente ad altre Autorità Portuali, è impegnata nella realizzazione di un progetto da presentare ad un bando di concorso indetto dal Ministero, volto alla concessione di agevolazioni a favore di programmi finalizzati allo sviluppo di nuove tipologie di prodotti e/o servizi efficienti, sostenibili ed economici, con elevato contenuto di innovazione tecnologica ed in grado di determinare un impatto sul sistema economico e sulla filiera delle operazioni portuali con particolare attenzione alla gestione del trasferimento intermodale di persone e/o merci nei nodi di scambio tra "l'ultimo miglio" marino e il "primo miglio" terrestre, integrando e migliorando i sistemi di gestione del porto, delle imbarcazioni, delle strutture e dei mezzi di movimentazione di persone e/o merci. Il progetto prevede l'utilizzazione di sistemi informatici innovativi di *check – in/out* delle merci, dei passeggeri e della **security**, nonché una standardizzazione dei sistemi tra i vari porti interessati dal progetto.

L'organismo di Ricerca è l'Università degli Studi di Roma "La Sapienza", Dipartimento di Idraulica, Trasporti e Strade, con il ruolo di svolgimento di attività di ricerca ed attuazione degli obiettivi del programma.

Il progetto comprende la partecipazione di almeno cinque Autorità Portuali.

Il contributo richiesto consiste nella disponibilità a collaborare, fornendo supporto alla definizione delle specifiche del prodotto/servizio da sviluppare e nella realizzazione del programma di ricerca e sviluppo.

Le iniziative di questo genere devono tendere a risolvere un problema che ormai giace da tempo derubricato sui tavoli dei governi Europei: la omogeneizzazione dei titoli di trasporto come avviene nel traffico aereo, dove le procedure di stipula di un contratto di trasporto sono uguali in tutto il mondo attraverso le procedure impresse dalla IATA. Nel trasporto

marittimo è necessario tendere ad una pari uniformità di supporti per una competitività maggiore rispetto alle altre modalità di trasporto, ovvero, ad una maggiore armonizzazione tra modalità di trasporto diverse.

Per vero, è inutile parlare di mobilità sostenibile di fronte a porti ed armatori che utilizzano procedure diversissime nell'erogazione di servizi di sostegno alla domanda di mobilità.

Desidero, infine, richiamare l'attenzione sulla esigenza di sviluppare politiche di *marketing* territoriali. 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.

Se consideriamo l'area baricentrica della Spagna (Madrid ed il suo territorio), il suo meridione (Andalusia)e, infine, il Portogallo, il percorso terrestre dall'origine fino al confine italiano con la Slovenia risulta più razionalmente completato e integrato da un collegamento marittimo che abbia come suo capolinea Lisbona o Valencia. Il prevedibile sviluppo dei Paesi del Nord Africa, inoltre, potrebbe usufruire di una tale direttrice di collegamento partendo da Tangeri (o da altro porto nord africano), inserendosi facilmente con tutta l'Europa centrale ed orientale. Per quanto riguarda il porto terminale sembra evidente l'utilità di prevedere come scalo d'arrivo un porto dell'Italia centrale. In tal modo si istituirebbe un adeguato collegamento dei mercati dell'Italia centrale e meridionale con la penisola iberica e l'Africa settentrionale.

Per quanto riguarda la tratta terrestre del corridoio 5, il collegamento dei mercati del Centro sud italiano sarà in futuro assicurato lungo l'asse Palermo - Berlino e, utilizzando le potenziate strutture stradali attualmente in progetto (in particolare la superstrada per Orte, che consentirà un collegamento diretto con l'autostrada del sole e con i percorsi stradali della dorsale adriatica), il porto maggiormente indicato come scalo terminale risulta essere quello di Civitavecchia.

I territori di Civitavecchia, le istituzioni in essi presenti devono unire gli sforzi e competere insieme, assumendo la consapevolezza di una condivisa visione lucida della vocazione territoriale che non può essere che una grande area logistica a servizio della città di Roma e del modello sperimentale attualmente in discussione sulla città metropolitana.

In questa ottica è opportuno dare rilievo ad un importante impegno assunto dall'Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, per ridurre l'impatto ambientale.

A marzo scorso, Enel e l'Autorità portuale hanno sottoscritto un protocollo d'intesa, dando il via ad un articolato programma di collaborazione per migliorare la qualità ambientale dei porti laziali, in particolare quello di Civitavecchia, dove saranno installate tecnologie e impianti all'avanguardia.

Il protocollo di intesa prevede:

- l'elettrificazione delle banchine del porto di Civitavecchia;
- la realizzazione di uno studio per individuare i migliori sistemi di monitoraggio dei consumi di energia elettrica all'interno dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta;
- la realizzazione di uno studio per l'illuminazione, con le più avanzate tecnologie, del porto storico di Civitavecchia.
- la realizzazione di un impianto fotovoltaico all'interno della Darsena del porto di Civitavecchia e altri interventi di carattere tecnologico.

Questo protocollo si pone un obiettivo fondamentale quello di rendere lo scalo locale il primo porto ecologico di Italia ed uno dei primi in Europa, riducendo l'impatto ambientale del traffico navale.

Si è partiti da Civitavecchia per estendere poi il progetto anche negli altri due scali del *network* portuale laziale.

È per queste ragioni che si può constatare che questa è una fase storica per il porto di Civitavecchia che, oltre ad incrementare i traffici nei diversi settori, ha pensato all'approvvigionamento di energia sfruttando fonti alternative.

E così si è iniziato con il fotovoltaico, pensando, poi, a sviluppare nel tempo anche l'eolico.

Si tratta di una serie di iniziative che serviranno anche a valorizzare il porto, rendendolo ancor più unico nel Mediterraneo.

Tra queste, forse la più importante, da cui si parla ormai da anni, è quella dell'elettrificazione delle banchine.

Il protocollo firmato da Enel ed Autorità Portuale rileva il forte impegno a favore dell'innovazione, della tecnologia, della tutela dell'ambiente e della valorizzazione del territorio.

La collaborazione tra Enel e l'Autorità portuale darà un contributo importante alla riduzione delle emissioni delle attività portuali, migliorando la qualità dell'ambiente della città di Civitavecchia e del Lazio e costituirà un modello di gestione compatibile del traffico navale.