



“Porti di Roma Capitale del Mediterraneo. Il futuro parte con la Blue Economy” abstract intervento Pino Musolino

CIVITAVECCHIA PORTO DELLA CAPITALE NELLA RETE “CORE” -

L’inserimento di Civitavecchia tra i porti “Core” della rete Ten-T è un riconoscimento importante che consentirà alla Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centro Settentrionale di accedere ai finanziamenti del Connecting Europe Facility. Un riconoscimento arrivato in extremis al termine di un negoziato dall’esito che alla vigilia era tutt’altro che scontato e che rappresenta un risultato di un gioco di squadra che ha coinvolto Governo, Parlamento, Regione e tutti i player istituzionali che hanno potuto dare il proprio contributo per raggiungere un obiettivo di grandissima rilevanza per il futuro dello scalo e di tutto il territorio.

Al tempo stesso, viene per la prima volta riconosciuto ufficialmente il ruolo di Civitavecchia come “Porto della Capitale”, con tutto ciò che potrà conseguire in termini di sviluppo infrastrutturale, di traffici e di occupazione e di positive ricadute anche dal punto di vista dell’immagine istituzionale, potendo iniziare fattivamente a ragionare in un’ottica nuova di rete e di sistema, insieme a Roma.

Oggi siamo qui proprio per avviare un percorso anche comunicativo per promuovere il nuovo e oggi “consacrato” ruolo di “Porto di Roma”, di fronte ai principali stakeholder istituzionali del Network portuale del Lazio

AUTOSTRADE DEL MARE, HUB PER IL NORD AFRICA - Il Porto di Civitavecchia può diventare l’hub di riferimento per il collegamento tra Europa e l’Africa.

Le risorse del Recovery potranno essere utilizzate per espandere la banchina a nord per l’area per la croceristica, i traffici commerciali, la pesca e il cabotaggio. A sud, nel porto storico, quella dedicata al turismo e al diportismo, con la creazione di uno dei Marina Yachting più suggestivi ed affascinanti del Mediterraneo. Per affrontare questa sfida e soddisfare i fabbisogni del mercato è necessario il completamento di opere infrastrutturali portuali come la nuova Darsena `traghetti` che consentirà un ulteriore significativo sviluppo delle Autostrade del Mare. Inoltre vanno completati i collegamenti ferroviari e stradali di ultimo e penultimo miglio, per permettere una fluida e agevole connettività del lato terra del porto, in entrata e in uscita.

Con la realizzazione di tali interventi infrastrutturali il porto di Civitavecchia potrà assurgere a vero e proprio polo dei segmenti Ro-Ro e Ro-Pax.

La nuova Darsena `traghetti`, in fase di ultimazione, rappresenta un ulteriore sviluppo, anche in chiave sostenibile, delle Autostrade del Mare. Con la realizzazione di tali interventi infrastrutturali il porto di Civitavecchia potrà assurgere a vero e proprio polo dei segmenti Ro-Ro e Ro-Pax (principalmente collegamenti di linea con Tunisi e Barcellona) dell'Italia Centrale, nonché del traffico `automotive` e di quello delle merci deperibili (frutta fresca e agroalimentare) grazie anche alla sinergia con il Centro Agroalimentare Romano (Car).

LA NUOVA SFIDA: LA DARSENA "MARE NOSTRUM" - Rimane aperta poi la grande partita infrastrutturale e di sviluppo strategico rappresentata dalla ex Darsena Energetica Grandi Masse, futura "Darsena Mare Nostrum", che permetterebbe di avere ulteriore banchina per contenitori con un fondale naturale di oltre 16 metri, e con la possibilità, senza interventi pesanti, di raggiungere fino a meno 20 metri in poco tempo. In tale area dovrebbero poi trovare spazio anche cantieri navali dedicati particolarmente agli yacht e al refitting degli stessi, per colmare un vuoto presente lungo la dorsale tirrenica. Con tale grande opera si potrebbe concretamente impostare in prospettiva il lavoro di crescita e sviluppo del porto al servizio della economia del Lazio e delle regioni vicine.

BLUE ECONOMY E GREEN DEAL - I porti e la sostenibilità viaggiano sulla stessa rotta. Blue e Green Economy si intrecciano con punti di contatto sempre più marcati ed evidenti. In questo senso la spinta offerta dal Pnrr è certamente molto forte, ma gli scali italiani devono dimostrare di essere pronti a cogliere questa grande opportunità, affinché non diventi una grande occasione persa.

A Civitavecchia, con oltre 250 milioni di euro che ci sono stati assegnati tra Pnrr e fondo Infrastrutture, potremo trasformare profondamente il porto, andando ad incidere positivamente pure sulla città e il territorio circostante.

E' necessario, in questo senso, ripensare anche il rapporto tra i porti e le città che li ospitano: rendere più verdi e sostenibili gli scali significa infatti migliorare la qualità della vita degli abitanti delle città portuali. Un altro motivo fondamentale per cui il rilancio della portualità, e quindi dello shipping, non può fare a meno di innovazione e sostenibilità. Due driver di sviluppo che, insieme agli analoghi interventi sulla logistica, consentiranno di creare nuovi posti di lavoro e rendere sostenibile la svolta green anche dal punto di vista economico e sociale.

Ci stiamo muovendo lungo queste direttrici, anche al di là di quanto previsto nel Recovery fund, con l'obiettivo di vincere la sfida che è propria del "Green Deal" europeo.

PRIMA "HYDROGEN VALLEY" PORTUALE IN ITALIA - Entro i prossimi due anni nel porto di Civitavecchia circoleranno autobus alimentati a idrogeno, a emissioni zero, grazie al progetto Life3H, che vede la Regione Abruzzo capofila nell'ambito di un'iniziativa che porterà alla realizzazione di tre "Hydrogen valley", di cui quella del Porto di Roma sarà la prima "Hydrogen valley portuale" italiana.

Il progetto Life3H rappresenta la punta di diamante di una serie di azioni coordinate sull'utilizzo dell'Idrogeno, facendoci essere, da subito, in prima fila nelle scelte per cui

l'idrogeno costituisce un pilastro della più ampia strategia sulla sostenibilità del sistema portuale, che coinvolge necessariamente anche gli stakeholder e gli altri protagonisti del cluster, in cui senza dubbio tra i più attivi in assoluto, con risultati di eccellenza in Ricerca & Sviluppo, è il gruppo Grimaldi che fin dalla scorsa estate ha toccato Civitavecchia con il suo gioiello a zero emissioni in porto "Eco Valencia".

Essere all'avanguardia in questo percorso di sviluppo sostenibile, per diventare un modello di eccellenza a livello europeo, rappresenta sicuramente un importante plus per i Porti di Roma ed un considerevole investimento sul futuro dei nostri porti e dei territori. Una sfida avvincente di cui intendiamo essere protagonisti, da subito, fino in fondo.

NEL 2021 PRIMO PORTO AL MONDO PER LE CROCIERE - Il 2022 deve essere un anno di ripartenza, di nuove prospettive per il Network. Usciamo dalla pandemia con la consapevolezza di avere comunque dato risposte che sono diventate un modello da seguire a livello internazionale, come è stato per la vaccinazione a bordo dei marittimi e per l'adozione di "best practices", che nel 2021 pur nella drastica riduzione globale dei numeri in valore assoluto (circa 520.000), hanno consentito al Porto di Civitavecchia di essere il primo porto al mondo per numero di croceristi movimentati.

Il contenimento della tempesta scatenatasi con il Covid negli ultimi due anni, mantenendo il timone fermo e con il recupero complessivo, dal punto di vista del bilancio dell'ente, di circa 14 milioni di euro di disavanzo, consente già da ora una virata che mette la prua dei Porti di Roma e del Lazio su una rotta nuova, che ci auguriamo possa portare già nei prossimi mesi a dispiegare le vele in un mare più calmo, che renda possibile al Network di svolgere il suo ruolo naturale al servizio dell'economia della regione e del Paese, esprimendo pienamente le proprie enormi potenzialità.