

# Prime riflessione dati sul sistema Porti del Lazio

## 1. Lo scenario attuale.

### 1.1. Portualità dopo la riforma Delrio.

La normativa di riferimento del sistema Portuale italiano è la legge 84/94 che ha subito una significativa riforma con il D.Lgs 169/2016 voluto dal ministro Delrio. La riforma rientra nella pianificazione generale c.d. “Connettere l’Italia”, che ad oggi resta l’unico piano di sviluppo in essere. Con il decreto si ridisegna l’assetto e la governance delle Autorità Portuali attraverso la definizione di 15 Autorità di sistema portuale (Adsp). La nuova architettura nasce dall’esigenza di superare il gap organizzativo ed infrastrutturale ancora altamente limitante rispetto alla crescente concorrenza dei porti spagnoli ed africani, alimentati dalla crescita della **c.d. blu economy che ha nel Mediterraneo circa 1/5 del traffico mondiale**. Alle funzioni di regolazione, controllo e coordinamento, si assegnano alle Adsp anche quelle di indirizzo, programmazione, promozione e amministrazione delle aree dei beni del demanio marittimo.

Le Adsp sono degli Enti pubblici non economici. Una definizione probabilmente penalizzante in termini di governance rispetto ad un mercato che richiede sempre più velocità decisionale e di programmazione attraverso cui orientare traffici, economia ed investimenti. Fattori che non sono

sfuggiti al legislatore, che ha ravvisato la necessità di fare sistema tra i porti italiani, attraverso la costituzione della **15 Adsp** e la previsione di una **Conferenza nazionale dei presidenti** delle stesse.

I Porti del Lazio (Gaeta – Fiumicino – Civitavecchia) sono raggruppati sotto l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro – Settentrionale. Questa si compone dei seguenti organi:

- **Presidente;**
- **Comitato di gestione:**
  - Presidente
  - Designati della Regione
  - Designati dei Comuni sede dei porti
- **Organismo di partenariato:** luogo designato alla condivisione e al confronto rispetto agli aspetti decisionali legati alla gestione dei porti, in cui sono presenti i principali portatori di

interessi privati e le parti sociali.

**Documenti dell'Adsp:**

- **Piano Regolatore di sistema portuale**
- **Piano Operativo Triennale (POT)**

Elemento di criticità.

Se il nuovo assetto dato dal decreto Delrio ha il merito di fare chiarezza rispetto alla governance e l'indirizzo cooperativo che deve determinarsi tra le 15 Adsp al fine di fare sistema ed essere appetibili su un mercato altamente competitivo, proprio questa condizione potrebbe venir meno a causa della definizione delle stesse autorità quali Enti non economici.

Si scontra in questa articolazione una diversa impostazione che vede la portualità del Nord Europa orientata verso assetti privati e quella del Sud ancorata ad un sistema pubblico.

## 1.2. Dati e considerazioni preliminari.

Il network dei porti dell'Adsp del Mar Tirreno centro-settentrionale si pone, in primo luogo, come un complesso di infrastrutture organizzate a servizio dei distretti produttivi e di consumo della regione Lazio, garantendo agli stessi un diretto accesso al sistema delle relazioni marittime internazionali.

Con 5.9 milioni di abitanti il Lazio è ormai la seconda regione italiana per popolazione e, come già sottolineato, contribuisce al PIL nazionale per una quota del 11,5%.

Nel primo semestre del 2017, beneficiando del rafforzamento della congiuntura mondiale e di quella dei paesi dell'Unione Europea (UE), le esportazioni di beni sono aumentate del 15,5 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (8,0 per l'Italia). L'espansione delle vendite all'estero ha interessato tutti i principali settori di specializzazione regionale.

Quasi due terzi della crescita complessiva è riconducibile ai mezzi di trasporto, soprattutto grazie all'automotive che ha triplicato le vendite nel 2017. In questo settore sta giocando un ruolo determinante il rilancio del polo di Cassino con lo stabilimento Fiat Chrysler Automobiles, presso il quale è in produzione la vettura modello Giulia, la cui commercializzazione sui mercati esteri si realizza anche con il contributo delle infrastrutture del porto di Civitavecchia presso cui avviene l'imbarco sulle navi *car-carrier* dirette agli scali nordamericani. Purtroppo nel 2018 si è registrata una importante flessione nelle esportazioni con percentuali prossime al 40 per cento, dovute all'effetto negativo dei mercati che hanno avuto un riflesso negativo nella produzione degli stabilimenti FCA di Cassino.

Dopo la flessione del 2016, la chimica e la farmaceutica sono tornate a crescere, contribuendo all'aumento delle esportazioni regionali per oltre un quinto. Due terzi delle vendite all'estero sono state realizzate verso i paesi dell'UE, dove la crescita è stata del 9,4 per cento (più intensa verso la Germania, Regno Unito e Spagna); mentre si è registrata una flessione verso il Belgio che rimane il principale Paese di destinazione dell'export. Tra i mercati extra UE, il principale aumento è stato registrato verso gli USA (dopo la flessione del 2016) ed è proseguita l'espansione verso l'Asia; le vendite verso la Cina sono più che raddoppiate, ma il loro contributo resta ancora molto contenuto. *(Dati Rapporto Bankitalia)*

Il volume più significativo di merci in export sono diretti verso i Paesi dell'Europa del Nord (Belgio e Germania in testa), ma negli ultimi periodi si stanno registrando sensibili incrementi nelle destinazioni dirette verso i Paesi dell'Asia orientale e del Medio oriente.

Un elemento che merita attenzione è sicuramente lo sviluppo della c.d. nuova Via della Seta, in considerazione dell'iniziativa posta in essere dal Governo cinese denominata **One Belt One Road** che prevede ingenti finanziamenti infrastrutturali finalizzati agli obiettivi della creazione di una via marittima ed una terrestre-ferroviaria che consentiranno alla Cina di espandere i rapporti commerciali con l'Europa.

Accanto agli aspetti commerciali, degna di menzione è la Direttiva(UE) n.2012/33, del 21 novembre 2012, con la quale si prevede, entro il 2020, un'ulteriore riduzione del contenuto massimo di zolfo consentito nei combustibili utilizzati per le navi, segnatamente pari allo 0,50% e ciò sia dopo l'ormeggio che in navigazione.

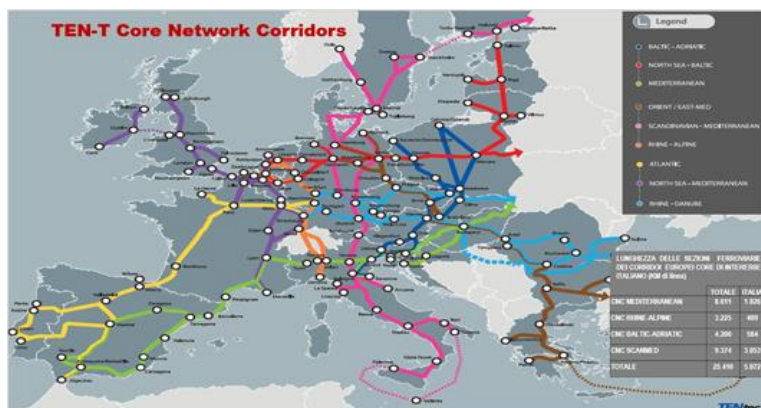
Per garantire l'osservanza dei predetti limiti, l'orientamento che sembra stia prendendo piede è l'utilizzo, quale combustibile delle navi, del Gas **Naturale Liquefatto(GNL)**.

Il GNL è ancora, tuttavia, scarsamente utilizzato (ad esclusione delle navi norvegesi e di quelle che operano nel Mar Baltico), in assenza di una rete di impianti di rifornimento di GNL nei porti europei (nel Mediterraneo solo il porto di Marsiglia e Barcellona dispongono di siffatti impianti). Per il momento i servizi di GNL vengono principalmente resi alle navi ormeggiate, attraverso autobotti (ISO-container) che riforniscono in banchina navi alimentate a GNL oppure attraverso bettoline/navi shuttle. A tale ultimo riguardo si segnala che il Porto di Civitavecchia è stato il primo porto in Italia ad aver attuato un'operazione di somministrazione di GNL ad una nave attraverso una bettolina ed è il primo porto in Italia ad aver avviato una conferenza di servizi volta ad autorizzare un'operazione di fuelling di GNL attraverso un ISO container. Elementi che vanno presi

in seria considerazione anche in relazione alla crescita delle costruzioni di navi da crociera dotate di motori dualfuel, che permettono di navigare sia con combustibili tradizionali che a GNL.

**Proprio nel settore della crocieristica infatti Civitavecchia continua a crescere con un totale di 2.339.676 passeggeri imbarcati, sbarcati ed in transito (+3%), confermandosi nel 2017 come lo scalo leader nel traffico di settore in Italia, precedendo nettamente i porti di Venezia (1.605.660) e Napoli (1.306.151) e collocandosi, a livello europeo, di poco dietro al porto di Barcellona (2.683.594). Un trend che ha fatto registrare nei primo semestre 2018 ulteriori margini di crescita nella misura del 2% dei passeggeri di linea e del 17% dei croceristi.**

Per quanto riguarda il traffico merci, nel primo semestre del 2018 cresce il traffico complessivo nel porto di Civitavecchia (+3%), stabile nel porto di Fiumicino ed in flessione dell'8% nel porto di Gaeta. Sulla base del dato complessivo dei tre scali dell'AdSP si registra una crescita complessiva dell'1,3% e segnatamente una crescita del tonnellaggio movimentato, con 8 milioni e 200 mila tonnellate complessive (+105 mila tonnellate). La crescita del porto di Civitavecchia risulta trainata principalmente dal traffico di merci in colli (3.120.000 tonnellate) che, nel complesso, crescono di oltre il 14% grazie ad un ulteriore incremento delle merci trasportate in container (+4,3%) e, soprattutto, delle merci trasportate in modalità RO-RO, incrementate per oltre il 17%, con oltre 53 mila T.E.U. ed oltre 120 mila mezzi pesanti movimentati al 30 giugno 2018. La crescita del traffico di merci in colli, e delle restanti rinfuse solide, compensa ampiamente l'ulteriore calo, dovuto come detto a fattori esogeni, dei traffici connessi all'esercizio della centrale Enel, in particolare di carbone e cenere, contrattisi di 270.000 tonnellate nel primo semestre del corrente anno. Tale dato, va rilevato, è in controtendenza rispetto alle restanti rinfuse solide che, nel complesso, registrano un incremento del 10%. In particolare si conferma, come già ricordato nel corso del 2017, un'ulteriore crescita del 13% del traffico in importazione di ferrocromo e del 20% del traffico di coils in acciaio in esportazione. Questo dato offre un importante segnale di conferma della



ritrovata dinamicità delle acciaierie di Terni. Sensibile conferma si registra per i traffici di fluorite (+41%) e argilla (+39%) mentre è in contrazione (-19%) il traffico di cippato di legno.

L'Italia è leader per lo Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 216

mio-tonn di merce movimentata per un totale di market share del 36% del totale, in trend di aumento del 6% rispetto ai periodi precedenti. Inoltre, Inoltre conferma la sua particolare leadership nella flotta Ro-Ro per un totale di 5 mio-tonn di DWT. Proprio per questa specializzazione produttiva e per questa leadership di mercato, all'Italia conviene continuare sviluppare il discorso delle c.d. **Autostrade del Mare**.(Dati Assoport) Il mercato mediterraneo dei RoRo-RoPax sul quale, gli armatori italiani continuano ad investire in maniera massiccia, è uno spazio di crescita importante e promettente del segmento contenitori e di connessione al mercato europeo anche attraverso i corridoi TEN – T.

### **1.3. Le infrastrutture e la mobilità regionale quale volano per sviluppo economico.**

Se discutere di porti, come anche degli scali aeroportuali, ci colloca necessariamente in una dimensione internazionale, la sostenibilità di tali strutture e dell'intera economia, per la quale questi possono rappresentare un volano di sviluppo, passa ovviamente dalla capacità di connessione che il sistema infrastrutturale, materiale ed immateriale, è in grado di garantire con essa. Quello che noi chiamiamo il sistema della mobilità, che deve essere al tempo stesso sostenibile e di sostegno.

Nell'allegato al DEF 2007 sono stati definiti i programmi strategici propedeutici allo sviluppo della nuova architettura del sistema portuale italiano:

- manutenzione del patrimonio pubblico demaniale;
- digitalizzazione della logistica e ICT;
- ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessione alla rete dei porti;
- ultimo miglio stradale;
- accessibilità marittima;
- efficientamento energetico ed ambientale;
- waterfront e servizi crocieristici e passeggeri;
- attività industriale nei porti;
- aumento selettivo della capacità portuale;
- l'ultimo miglio ferroviario per gli interporti.

La realizzazione di obiettivi strategici di tale portata deve sicuramente essere sostenuta da una tempistica certa. A tale scopo sarà fondamentale la sinergia tra tutti i soggetti coinvolti: MIT, alla Regione Lazio, all'AdSP, anche l'ANAS, RFI, ENAC, Aeroporti di Roma, Camere di Commercio, Autostrade del Lazio. (POT)

Per quanto riguarda il porto di Gaeta, oltre allo sviluppo dell'infrastruttura portuale interna, sono necessari miglioramenti nei collegamenti c.d. di ultimo miglio, ma anche la realizzazione di un nuovo tracciato stradale tra Formia e Gaeta e tra Formia e Cassino e/o del congiungimento del porto alla vecchia linea ferroviaria Formia-Gaeta (la storica "Littorina"), recentemente ripristinata fino all'area del Consorzio Sud Pontino.

Per quanto riguarda Fiumicino, sul quale gli interventi saranno possibili anche grazie al finanziamento recentemente accordato dalla BEI per 195 milioni di euro, non sono procrastinabili interventi di potenziamento della rete di collegamenti tra il porto e l'aeroporto e la Città di Roma, come anche la comunicazione con il Porto di Civitavecchia, volto a potenziare ulteriormente il mercato croceristico attraverso la formula fly and cruise

Discorso analogo vale anche per il porto di Civitavecchia, al quale, tuttavia, bisogna avere la lungimiranza di guardare nella prospettiva di *grande snodo* di comunicazione verso il Nord Europa e tra Oriente ed Occidente. In questo senso il piano integrato di sviluppo sostenibile delle infrastrutture del quadrante Nord – Ovest dell'Area Romana, inserito come allegato nel DEF 2017, diviene determinante al fine di collegare il Porto di Civitavecchia con l'Autostrada A1, e quindi con il corridoio Helsinki – Malta), avviare un programma di sviluppo dell'interporto di Orte, anche attraverso il collegamento con la linea Roma – Firenze direzione Brennero. Tali operazioni hanno come ulteriore obiettivo strategico il collegamento tra i due Mari, in grado di caratterizzare l'Area di Civitavecchia quale punto nodale tra la penisola Iberica ed i Balcani. Lo sviluppo modale sarà funzionale alla crescita industriale e commerciale non solo dell'intera area laziale, ma anche del bacino di Terni e di tutto il Centro Italia.

In questa prospettiva l'Adsp, di concerto con il Porto di Barcellona e l'Adsp del Mar Adriatico centrale e le Regioni Abruzzo, Marche e Lazio, ha inteso promuovere un nuovo corridoio mediterraneo che partendo da Barcellona giunge in Croazia (Ploce), sfruttando la trasversale autostradale che inizia a Civitavecchia e finisce ad Ortona in Abruzzo.

#### 1.4. Il corridoio Euro Mediterraneo e le TEN -T

In linea con quanto previsto anche dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), che ha tra le proprie finalità quella di “migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci delle persone e di promuovere l’intermodalità nel traffico merci, in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all’accorpamento delle Autorità Portuali”, è importante che l’Adsp insista nello sviluppo del progetto con il Porto di Barcellona e con altri enti pubblici e camere di commercio, per la realizzazione di un corridoio mediterraneo intermodale Barcellona-Civitavecchia-Ortona-Ploce-Balcani.

La proposta passa attraverso una revisione delle dorsale TEN –T che, con la previsione di una trasversale, sarebbe in grado di creare una connessione strategica con il V Corridoio paneuropeo direzione Budapest.

La creazione di un corridoio marittimo che collega il Mar Adriatico al Tirreno, appare oltremodo in linea con la strategia di riduzione del traffico delle merci su gomma.

Secondo l’Adsp Civitavecchia attualmente il tempo di percorrenza su strada di un TIR da Barcellona a Ploce (Croazia) (1.901 km) impiega oltre 50 ore di guida contro le 31 ore e 1.473 km complessivi nel caso di un combinato mare-gomma-mare, con i conseguenti vantaggi, oltre che del minor tempo, di costi inferiori (diretti e indiretti) e di notevoli benefici ambientali. Senza contare che il trasporto stradale ha un costo fino a 17 volte più elevato rispetto al trasporto ferroviario e oltre 8 volte maggiore rispetto al trasporto marittimo. Il combinato marittimo, nel tratto sostitutivo via mare, consente di ridurre di molto il consumo energetico e di ridurre fortemente le emissioni.

In tale contesto è auspicabile quanto proposto da Assoportori rispetto alla già avviata implementazione delle c.d. Autostrade del Mare, ovvero l’attuazione del Reg(EU)1315/2013, nella parte di dimensione marittima della rete Ten-T. Ciò è valido per i due asset driver dello sviluppo quali:

- il completamento e l’implementazione delle facility portuali, dei terminal portuali, delle piattaforme logistiche integrate, delle connessioni retroportuali anche per il tramite delle innovative piattaforme di ICTI/IoT;
- l’adeguamento infrastrutturale in termini di accessibilità ai porti dal mare e dall’hinterland.

## 1.5. La Zona Logistica Semplificata.

Con il **Decreto Legge 91/2017** si è provveduto ad avviare l'Istituzione delle c.d. ZES (Zona Economica Speciale), che ha come conseguenza principale quella di mettere le imprese in condizioni di sfruttare importanti agevolazioni fiscali e di beneficiare di rilevanti semplificazioni di carattere amministrativo e burocratico.

Che cosa si intende per ZES (Art. 4 comma 2 del decreto):

- Una zona geograficamente delimitata ed identificata, all'interno dei confini statali;
- Composta anche da aree territoriali non direttamente adiacenti, purchè abbiano un nesso economico funzionale con il Porto;
- Che comprende un'area portuale, collegata alla rete trans-europea dei trasporti (TEN-T), con le caratteristiche stabilite dal regolamento UE n. 1315/2013.

La misura è prevista per lo sviluppo delle aree del Mezzogiorno. Per questo motivo in Italia tra le Regioni aventi le caratteristiche per richiedere l'attuazione di una ZES non rientra il Lazio.

In risposta alle agevolazioni previste con le ZES, per lo sviluppo delle aree del Nord, altrimenti penalizzate, con la Legge di Bilancio 302/2018 commi 61-65, sono state previste misure speciali per c.d. Zone Logistiche semplificate (ZLS). In particolare si precisa che i Porti che non possono beneficiare delle ZES potranno godere delle medesime procedure semplificate dall'art. 5 comma 1 del DL 91/2017.

La ZLS avrà quindi una durata di 7 anni, rinnovabile per ulteriori 7, e sarà adottata su proposta della Regione interessata con decreto del Presidente del Consiglio adottato su proposta del Ministero per la Coesione Territoriale in concerto con quello dei Trasporti.

La costituzione di una ZLS nella Regione Lazio è evidentemente un elemento di grande potenzialità rispetto allo sviluppo e alla competitività delle imprese. E' per questo importante la decisione presa dalla Regione di avviare l'iter amministrativo, con deliberazione n.621 del 30 ottobre 2018, per l'Istituzione della ZLS. Si registra comunque ancora la mancanza di un decreto attuativo circa la regolamentazione e le indicazioni inerenti gli aspetti pragmatici e procedurali oggetto delle agevolazioni.

Il tutto deve essere messo in relazione anche con gli ingenti investimenti provenienti da Oriente. In particolare la nuova via della Seta, che nei fatti è già in una fase di sviluppo, sta orientando le scelte strategiche di investimento, proprio verso le opportunità legate alla creazione delle ZES. Il caso scuola risiede nel Porto del Pireo.



La rendita geografica che ha sempre caratterizzato lo sviluppo della portualità Italiana, purtroppo ha perso la sua attrattiva surclassata dalla capacità di risposta in termini economici, di investimento e di semplificazione, che garantisce una maggiore elasticità e prontezza alle esigenze di mercato.

L'Italia, ed il Lazio in particolare, non posso tirarsi indietro se non si vuole essere tagliati fuori dagli obiettivi di crescita legati ai prossimi decenni. La opportunità legate ai collegamenti strategici modali e commerciali diventano cruciali per lo sviluppo del nostro Territorio altrimenti condannato all'isolamento.