

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ecco il nuovo piano strategico al 2026 del porto di Civitavecchia

Nicola Capuzzo · Thursday, June 16th, 2022

Dopo esser stato presentato nei mesi scorsi e approvato dal Comitato di Gestione a fine aprile, il “Piano di configurazione strategica della zona settentrionale dello scalo – Darsena Traghetti Interventi del Pnrr”, documento che ridisegna l’organizzazione delle banchine di Civitavecchia per i prossimi anni, è stato approvato per decreto dal presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-Settentrionale, Pino Musolino, il 5 maggio e pubblicato (per poco) alcuni giorni fa (qui trovate [decreto](#) e [slide](#) di presentazione).

La prima slide è molto efficace nel sintetizzare gli obiettivi, sia graficamente che testualmente.

L'EVOLUZIONE DEL PORTO: FONDO INFRASTRUTTURE E PNRR – DELIBERA CDG N. 66 DEL 27.10.2021

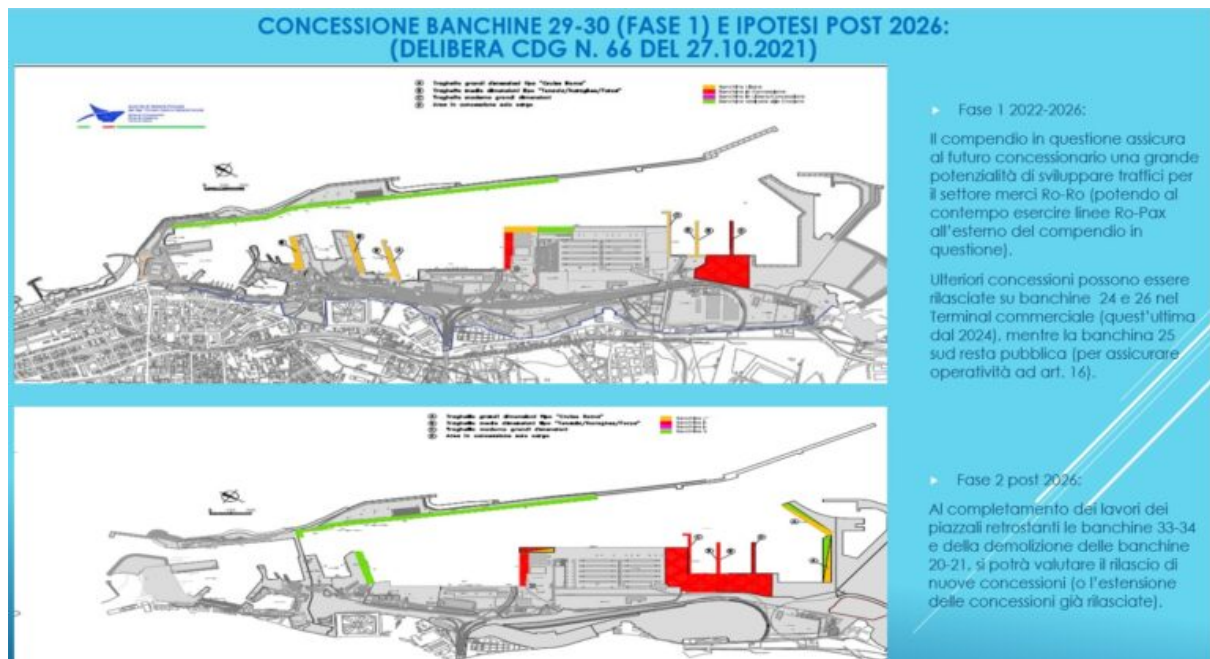
Stato attuale

- 1) Urbanizzazione e viabilità piazzali retrostanti banchine 26 e 32-33-34
- 2) Prolungamento Antemurale
- 3.a) Apertura a Sud
- 3.b) Collegamento Antemurale
- 4) Demolizione banchine 20-21 e rettifica banchina di riva (tra 18 e 23).

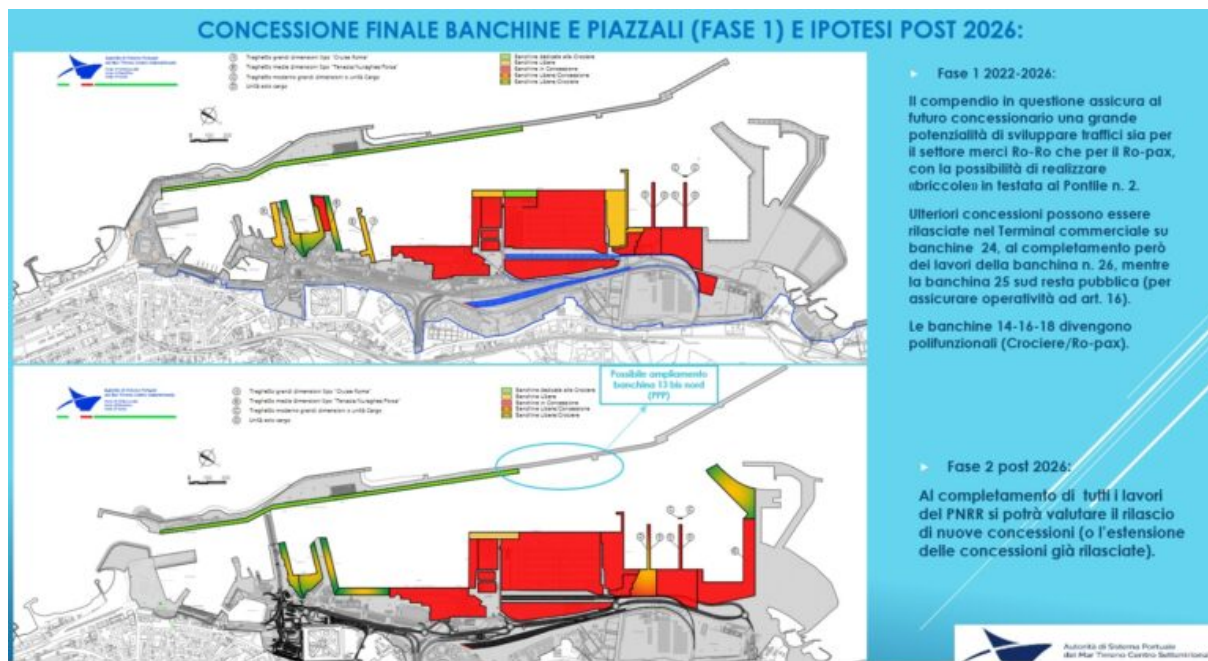
Configurazione al 2026

- 1) Perdita delle banchine n. 2, 20 e 21 (Traghetti) e n. 10 e 11 (Crociere)
- 2) Possibile utilizzo delle banchine n. 14-16-18 esclusivamente per crociere dal 2024
- 3) Possibile utilizzo per crociere della banchina di riva, solo se il carico/scarico prodotti petroliferi viene trasferito nella futura Darsena **Mare Nostrum** (ex DEGM)
- 4) Graduale ma necessario spostamento dei traffici Ro-Pax e Ro-Ro in Darsena Traghetti

L'Adsp spiega che il Piano si dispiegherà in due fasi: durante la realizzazione dei lavori la gestione degli accosti sarà improntata alla flessibilità, dopodiché, terminate le opere, nel 2026 sarà possibile definire un assetto concessorio dei nuovi spazi più stabile, come mostra questa slide.



A livello di funzioni portuali, la previsione è invece la seguente.



Come si vede dalle immagini, il primo stralcio del primo intervento previsto (urbanizzazione e viabilità piazzali retrostanti banchine 26 e 32-33-34) è arrivato pochi giorni fa alla fase esecutiva,

con l'aggiudicazione dei lavori per la creazione di cinque nuovi accosti e quasi 150mila mq di piazzali per ro-ro. In base alle slide successive nel secondo semestre 2022 saranno avviati anche i lavori di riassetto della viabilità stradale a monte delle banchine mercantili: dei 97 milioni di euro necessari "un primo lotto funzionale risulta cofinanziato dal Mit per circa 69 milioni di euro a valere sul Fondo Infrastrutture".

Il costo delle opere di potenziamento dei collegamenti ferroviari è di 71,3 milioni di euro: in questo caso si prevede di partire con un primo stralcio da 23 milioni di euro, 4 rinvenienti da fondi europei e 19 assicurati tramite finanziamento Bei e fondi regionali (14 milioni) recentemente stanziati a favore dell'AdSP. Un più recente decreto di Musolino ha però precisato che i mezzi a disposizione di Adsp ammontano a 200mila euro, i fondi diretti della Regione a 300mila e quelli europei a fondo perduto ("progetto Fast track to sea") a 3,9, che sarà la Regione ad accollarsi gli oneri finanziari (700mila euro l'anno fino al 2041) di un mutuo Bei per la cui seconda tranche è stata avviata istruttoria e che il resto, 4,7 milioni di euro, sarà reperito introducendo una sovrattassa sulla merce da definirsi nelle prossime settimane. I lavori dovrebbero essere aggiudicati a luglio e partire a settembre.

Per il prolungamento dell'antemurale, 400 metri su fondali profondi 30-40 metri, l'Adsp dispone di 26,65 milioni di euro stanziati dal fondo complementare del Pnrr, ma dovrà reperirne 42,35 in tempi rapidi per rispettare il timing previsto, comunque ambizioso in termini autorizzativi: progetto definitivo entro giugno, appalto integrato aggiudicato entro dicembre, via ai lavori ad aprile 2023 da chiudersi in due anni.

Per l'apertura a sud del porto i 43 milioni stimati necessari sono tutti forniti dal fondo complementare del Pnrr. In questo caso il cronoprogramma prevede adeguamento tecnico funzionale entro maggio 2022 (la procedura è in definizione), progetto definitivo a luglio, affidamento dell'appalto integrato nel febbraio 2023, via ai lavori a giugno e chiusura nell'aprile 2025. Percorso identico per il collegamento viario tra il molo Vespucci e l'Antemurale, opera anch'essa finanziata per intero dal fondo complementare del Pnrr per 10 milioni di euro.

Finanziamento pieno dal Pnrr (80 milioni di euro), infine, anche per il cold ironing. Qui, al netto dei rilievi della Corte dei Conti in materia, il progetto di fattibilità tecnico-economica dovrebbe esser pronto a luglio, l'appalto integrato aggiudicato ad aprile 2023, i lavori avviati nell'agosto successivo e chiusi nel giugno 2026.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, June 16th, 2022 at 11:15 am and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.