

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nuovo terminal crociere a Fiumicino: “Un aperitivo che inaugura la cancellazione della pianificazione nei trasporti”

Nicola Capuzzo · Thursday, July 13th, 2023

*Contributo a cura di Pietro Spirito **

** ex manager di Gruppo FS, Interporto Bologna, Atac ed ex presidente dell’Autorità portuale di Napoli*

L’inserimento nel progetto **Giubileo** della costruzione di un terminal crocieristico nel porto di Fiumicino determina una serie di conseguenze negative che non riguardano solo l’aspetto puntuale dell’opera, ma l’assetto più generale della portualità italiana. Sino ad oggi le stazioni marittime dedicate alla crociera sono state concepite e realizzate nei porti italiani per essere utilizzate da tutti gli operatori del settore, in modo tale da garantire regole concorrenziali di equilibrio tra le compagnie.

In questo caso, invece, per la prima volta, si sta procedendo ad affidare la gestione ad uno solo degli operatori, Royal Caribbean, alterando una regola generale che sinora aveva assicurato condizioni di pari trattamento nella organizzazione del mercato. Da ora in avanti, se sarà confermato questo percorso, altre compagnie potranno legittimamente richiedere affidamenti in uso esclusivo delle banchine nei porti italiani, determinando per questa via un inevitabile sovradimensionamento delle banchine crocieristiche, perché sarebbe superato il concetto di ottimizzazione degli attracchi che sinora ha prevalso.

Un altro punto che andrà analizzato con estrema attenzione riguarda l’assetto del piano regolatore del porto di Fiumicino, che ad oggi non prevede la costruzione di una banchina crocieristica. Quale la procedura per la sua revisione ed integrazione? Un piano regolatore portuale è un documento di programmazione estremamente rilevante perché inserisce tutte le singole opere di uno scalo dentro un contesto complessivo di relazione con il territorio, dal punto di vista territoriale, infrastrutturale, connettivo. Per ora questo aspetto è rimasto nello sfondo della discussione. Sarà interessante capire come evolverà.

Veniamo a qualche punto tecnico di merito. Il porto di Fiumicino non dispone del pescaggio adeguato alla ricezione delle mega navi da crociera. Si rende per questo necessario un piano di

dragaggio molto invasivo. Non è chiaro a carico di chi saranno i costi di questo investimento, di cui beneficerebbe solo un soggetto privato. Le opere di dragaggio sono in linea generale a carico del bilancio pubblico perché si tratta di un'opera di interesse generale che approfondisce i fondali a vantaggio di una pluralità di operatori. Non è questo il caso di cui stiamo parlando. Va oltretutto osservato che, poiché siamo alla foce del Tevere, non si tratterebbe solo dell'investimento iniziale di dragaggio ma anche della sua manutenzione in corso d'opera, che molto probabilmente sarà abbastanza frequente nel tempo.

Altra questione tecnica riguarda i servizi tecnico nautici, vale a dire i servizi di ormeggio, rimorchio e pilotaggio indispensabili ad assicurare sicurezza delle operazioni portuali. Poiché nel porto di Fiumicino sarà un solo operatore ad averne bisogno, vorrà dire che a suo carico saranno tutti i costi fissi e variabili delle operazioni, che in genere invece si ripartiscono su una pluralità di soggetti come avviene nei porti multipurpose?

Oltretutto questa opera è stata inserita all'interno del decreto Giubileo, quindi dando per scontato che la costruzione del terminal, e tutte le opere connesse, possa essere realizzato prima del 2025, per poter utilizzare questa infrastruttura al servizio del Grande Evento che riguarderà Roma Capitale.

Non se ne parla nemmeno, per svariati aspetti. Già solo l'approvazione della variante al piano regolatore portuale richiede una procedura istituzionale che non richiede poco tempo. Aggiungiamo poi la richiesta di approvazione dei lavori di dragaggio, a la loro esecuzione. Non abbiamo nemmeno cominciato a mettere mano alla realizzazione ed all'attrezzaggio della banchina, oltre che alle opere di viabilità per connettere il terminal in modo accettabile al sistema viario.

Quindi, direte voi, per quale motivo viene inserita questa opera nella congerie degli interventi per il Giubileo 2025 quando il terminal non sarà pronto prima del Giubileo straordinario del 2030? Ormai nel nostro Paese la pianificazione dei trasporti, come vedremo più avanti, è stata completamente bandita: sono i Grandi Eventi ad essere il contenitore all'interno del quale veicolare tutte quelle realizzazioni che, all'interno di un ordinato sistema di programmazione, avrebbero tempi di approvazione molto più lunghi.

Nei mesi, nella distrazione e nel disinteresse generale, è suonata la campana a morto per la pianificazione, nei porti e nei trasporti in generale. Ci sono riforme che passano sotto silenzio pur essendo di rilevanza estrema, e, in assenza dei radar di una discussione pubblica, provocano conseguenze ultronee senza che vi sia stata una valutazione adeguata rispetto alla significatività della decisione. Con l'approvazione del nuovo codice degli appalti, all'articolo 39, è stata cancellata la pianificazione dei trasporti.

Un'opera infrastrutturale, per essere considerata strategica, deve essere solo sottoposta ad una valutazione del Consiglio dei Ministri. Basta con tutte le ricerche di coerenza, che gradualmente erano peraltro già state stemperate nel corso dei passati decenni.

Finalmente andiamo verso la semplificazione totale, soprattutto verso la semplificazione mentale: ci rivolgeremo direttamente agli interessi economici per poter compulsare le priorità necessarie per il Paese, o per gli operatori stessi. "Ciò che è bene per la General Motors è bene per gli Stati Uniti": così un ministro americano, ex amministratore delegato del colosso multinazionale, diceva al Congresso a metà degli anni Cinquanta del secolo passato. Quelle gerarchie

indispensabili a garantire una coerenza del disegno di rete verso l'interesse pubblico vanno in soffitta definitivamente.

Alla cancellazione della pianificazione nei trasporti si aggiunge l'eccezionalismo dei grandi eventi, che da sempre ha caratterizzato il meccanismo decisionale di molte opere. Si spiega così, nella somma convergente tra grandi eventi e assenza di pianificazione, la realizzazione di un nuovo grande terminal per le crociere nel porto di Fiumicino.

Ma lungo l'arco tirrenico, i terminal crocieristici sono già molto diffusi. Civitavecchia è, dopo Barcellona, il secondo porto crocieristico d'Europa. A nord c'è Livorno, ed a sud Napoli e Salerno. Non mancano quindi approdi per le crociere che siano adeguati allo sviluppo del mercato. La realizzazione di una banchina a Fiumicino è destinata principalmente a svuotare il porto di Civitavecchia, definito peraltro come "Port of Rome", creando un impatto di congestione molto rilevante nella direttrice tra Fiumicino e la Capitale, già molto densa per la presenza dell'aeroporto internazionale.

Lenin diceva che il socialismo era soviet più elettrificazione, oggi i trasporti sono in Italia assenza di pianificazione più grandi eventi. E, come assaggio della assenza di pianificazione dei trasporti, la vicenda del terminal crocieristico a Fiumicino non è male. Trionfa l'interesse privato di uno degli attori del mercato, distorcendo anche la concorrenza. In nome del Giubileo, tutto è possibile.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, July 13th, 2023 at 11:00 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.