

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Presentato ufficialmente da Di Marco il nuovo porto di Royal Caribbean a Fiumicino

Nicola Capuzzo · Saturday, January 20th, 2024

Galliano Di Marco, vecchia conoscenza dei porti italiani per essere stato in passato presidente della port authority di Spezia e direttore generale di Venezia Terminal Passeggeri, nei giorni scorsi ha pubblicamente presentato, in qualità di amministratore delegato della società Fiumicino Waterfront srl, il progetto di porto turistico con accosto per una grande nave da crociera a Fiumicino. Un progetto promosso dalla compagnia crocieristica Royal Caribbean e poi ceduto al 90% (così come altri terminal portuali fra cui Civitavecchia) al fondo d'investimento Icon Infrastructure.

Di Marco ha in primis chiarito che la scelta di inserire l'opera come strategica all'interno del Dpcm sul Giubileo 2025, accelerando e semplificando così l'iter realizzativo, è arrivata su impulso diretto di Mario Draghi durante il suo governo giudicandola un'opera di "straordinaria valenza e importanza per il Giubileo".

Il nuovo porto 'privato' che si intende costruire ospiterà yacht da venti metri in sù e mega yacht fino a 150 metri, a cui si aggiungerà "un accosto crocieristico". A regime vedrà transitare 1,2 milioni di passeggeri all'anno, quindi circa 240 navi da crociera. Molti i dubbi sollevati sull'impatto sul traffico di una tale mole di turisti sul traffico locale e verso e dalla capitale. Sul piatto, come ricompensa per il territorio, Waterfront Fiumicino ha messo il calcolo di circa 600 mila passeggeri che pagheranno le imposte di sbarco.

Nuovi particolari sono emersi anche sul dragaggio della foce del Tevere, la zona dove è previsto sorgere il nuovo porto. È in programma la rimozione di 1.600.000 metri cubi di materiale che l'azienda appaltante prevede di mettere a disposizione per il ripascimento delle spiagge per il litorale. Ma a dire se il materiale sia o meno idoneo al ripascimento, dovrà essere l'Ispra valutando la granulosità delle sabbie, il colore, ma soprattutto l'inquinamento del materiale rimosso.

Di Marco ha poi spiegato che il porto vuole essere un'infrastruttura di classe energetica A, e per farlo si procederà con l'elettificazione delle banchine grazie al cold ironing, che permette di ridurre drasticamente le emissioni delle navi quando sono in porto. Ma per farlo saranno necessari interventi strutturali importanti, che coinvolgeranno la stessa Terna che gestisce la rete di distribuzione elettrica.

Fino a che le banchine non saranno elettrificate la società Waterfront Fiumicino promette che "non

una nave entrerà in porto”. Fino a quel momento “le navi da crociera si fermeranno a un miglio dalla costa e si procederà poi con un’attività di *tendering*, quindi delle lance trasporteranno i passeggeri a terra”. Secondo il cronoprogramma della società proponente il progetto le prime navi attraccheranno a ottobre 2025.

C’è poi una seconda fase che prevede “il completamento della marina per il diporto e per i megayacht (pontili, servizi), la messa in esercizio del cantiere nautico e la realizzazione dell’edificio servizi e dell’hotel”. Questo secondo stralcio dovrà essere completato “tra giugno e dicembre 2026”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, January 20th, 2024 at 11:00 pm 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.