

## **DELIBERA N° 32 DEL 12 SETTEMBRE 2018**

### **PIANO DI SVILUPPO DEI PORTI DI CIVITAVECCHIA FIUMICINO E GAETA: "INDIRIZZO STRATEGICO PER L' ATTUAZIONE E IL RIASSETTO DEL PRP DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA (MASTER PLAN)"**

#### **IL COMITATO DI GESTIONE**

- VISTA la Legge 28.01.1994, n. 84, recante "Disposizioni per il riordino della legislazione in materia portuale" e ss.mm.ii.;
- VISTO il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 392 del 24.11.2016, con il quale l'Avv. Francesco Maria di Majo è stato nominato Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale (AdSP);
- VISTO il Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 408 del 30.11.2016, con il quale è stato costituito il Collegio dei revisori dei conti di questa AdSP per il quadriennio 2016-2020;
- VISTA la Delibera del Comitato di gestione n. 01 del 31.07.2017 relativa alla nomina della Dott.ssa Roberta Macii a Segretario Generale di questa AdSP, avvenuta con Delibera del Comitato portuale n. 06 del 29.05.2017;
- VISTO il Decreto del Presidente n. 71 del 27.03.2018, di aggiornamento della composizione del Comitato di gestione di questa AdSP, costituito con D.P. n. 199 del 31.07.2017, a seguito dell'entrata in vigore del D. lgs. n. 232 del 14.12.2017;
- VISTA la Legge 06.11.2012, n. 190, recante "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione";
- VISTO il D. Lgs. 14.03.2013 n. 33, di "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni";
- VISTO il Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 121 del 23.03.2012;

- VISTO l'art. 5 della L. n. 84/94 e ss.mm.ii che prevede la predisposizione ed approvazione di un piano regolatore di sistema portuale, che si compone di un Documento di Pianificazione Strategica di sistema (DPSS) e dei piani regolatori portuali di ciascun porto;
- CONSIDERATO che è stato presentato nell'ultima seduta del Comitato di Gestione ed è attualmente in fase di discussione con tutti gli stakeholders, un *Masterplan* per il porto di Civitavecchia, che esplicita e riassume le fasi attuative di realizzazione delle opere, necessarie alla piena attuazione dell'infrastrutturazione del porto, nel rispetto del vigente PRP, e che costituirà pertanto la base di indirizzo strategico e programmatico per il porto di Civitavecchia nella successiva elaborazione del DPSS sopra richiamato;
- CONSIDERATO che nelle fasi di attuazione del PRP vigente, che porteranno alla completa realizzazione dell'infrastruttura programmata, è previsto dalla *Normativa* di piano, il mantenimento delle funzioni presenti ed il comma 4 dell'art. 7 così recita: "Le funzioni eventualmente presenti ma non espressamente individuate negli aspetti funzionali ed operativi, sono da considerarsi in regime di transitorietà. Per tali funzioni sono ammessi gli interventi che, avuto riguardo all'esigenza di garantire e migliorare le condizioni di efficienza e sicurezza delle attività svolte, risultino compatibili con i programmi di intervento da sviluppare per il perseguimento degli obiettivi di Piano." ed il successivo comma 11 prevede espressamente: "La condizione di multifunzionalità che accompagna l'infrastruttura portuale è espressa da due voci:
  - Tipo di naviglio accolto. Per ciascuna area territoriale, nella corrispondente scheda, il Piano individua il tipo di naviglio accolto relativo alla funzione caratterizzante e il tipo di naviglio la cui accoglienza è ammissibile.
  - Polifunzionale. Esprime la situazione in cui le funzioni caratterizzanti l'ambito siano molteplici. E' relativa agli stati di trasformazione del porto; alle situazioni di necessità ai fini della sicurezza portuale; alle politiche gestionali flessibili".
- CONSIDERATO che lo sviluppo conseguito dal porto di Civitavecchia in termini di traffico passeggeri, in particolare croceristi, nonché di merci movimentate a mezzo di modalità Ro-Ro e Car-Carrier ha superato in termini numerici le previsioni alla base del vigente PRP, elaborate nei primi anni 2000, comportando necessariamente la presenza di funzioni transitorie all'interno di ambiti con diversa funzione a regime ("Croceristico" in ambito "Commerciale" sulla banchina 25 sud e spazi retrostanti; "Traghetti" in ambito "Commerciale" per i dinamici a terra; prevalenza utilizzo per merci su "Ro-Ro", in

particolare Car-Carrier, invece di merci alla rinfusa solida, in particolare granaglie, sulla banchina 26);

- CONSIDERATO che si impone, per quanto richiamato ai punti precedenti, una valutazione sullo stato di attuazione del PRP del porto di Civitavecchia, elaborato oramai da oltre un decennio, e che il nuovo *Masterplan*, nel rispetto dell'ambito, delle funzioni e dell'assetto complessivo del Porto definiti dal PRP vigente, è stato elaborato con il duplice intento di preservare i traffici consolidati (e pertanto certi) e di creare le condizioni infrastrutturali favorevoli per lo sviluppo di ulteriori traffici, in particolare per le merci;
- CONSIDERATO che nelle more della realizzazione della Darsena Energetica Grandi Masse, che potrà garantire il pieno sviluppo dei traffici merci dello scalo, risulta necessario riconsiderare alcune destinazioni che erano previste all'interno dell'area commerciale dal vigente PRP, e ciò al fine di tener conto di un uso prevalente per il traffico Ro-Ro e Car-Carrier che progressivamente si è consolidato negli ultimi circa 5 anni per la banchina 26, generando importanti favorevoli ripercussioni in termini sia economici che occupazionali;
- CONSIDERATO che ai fini di un corretto ulteriore sviluppo di questa tipologia di traffico è fondamentale dotare la banchina n. 26 di un'adeguata infrastrutturazione, che necessita di un adeguamento delle attuali funzioni, come previste dal PRP;
- CONSIDERATO che risulta quindi prioritario per garantire la migliore organizzazione delle risorse in relazione agli obiettivi da perseguire, avviare un'istruttoria per un adeguamento tecnico funzionale dell'ambito "C" Commerciale, in particolare per quanto attiene al sub-ambito "C3", aventi oggi la connotazione di area prevalentemente dedicata al traffico delle rinfuse solide, affinché vengano destinati prevalentemente al traffico dei vettori Ro-Ro in genere (con particolare riguardo alla tipologia dei Car-Carrier);
- CONSIDERATO che l'ATF di cui sopra non modificherebbe l'ambito funzionale retrostante la banchina 26, che rimarrebbe comunque all'interno della componente funzionale "Commerciale", senza modificarne il suo perimetro esterno e creando una omogeneizzazione delle destinazioni d'uso delle aree, con una logica e graduale transizione sia funzionale sia logistica nel passaggio dal Terminal Commerciale all'adiacente Darsena Traghetti.
- VISTO l'art. 5 comma 5 della L. n. 84/94 e *ss.mm.ii.* (da ultimo con D.Lgs n. 169 del 04.08.2016) e le "Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale" redatte dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), che definiscono gli Adeguamenti Tecnico Funzionali ed il loro iter approvativo;

- CONSIDERATA la necessità di apportare modifiche non sostanziali, tecnico-funzionali al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia (ed. 2004), approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 121 del 23.03.2012, al fine di perseguire una migliore organizzazione delle risorse in relazione agli obiettivi fissati dallo stesso PRP;
  - VISTA la memoria, parte integrante e sostanziale della presente delibera;
  - Alla presenza dei componenti del Comitato di gestione: Avv. Francesco Maria di Majo, Arch. Roberto Fiorelli, Ing. Matteo Africano;
  - Alla presenza del rappresentante dell' Autorità Marittima: C.V. (CP) Vincenzo Leone;
  - Alla presenza dei componenti il Collegio dei Revisori dei Conti: Dott. Costanzo D'Ascenzo, Sig.ra Gabriella Baldini;
- all' unanimità dei presenti aventi diritto al voto;

## DELIBERA

### Art. 1

Di dare mandato alla Segreteria Tecnico-operativa dell'Ente di proseguire l'avviato iter di redazione del *Masterplan* del porto di Civitavecchia.

### Art. 2

Di dare mandato alla Segreteria Tecnico-operativa dell'Ente di avviare l'iter per l'elaborazione dell' Adegumento Tecnico-funzionale (A.T.F.) della banchina n. 26 e aree sottese del porto di Civitavecchia, al fine di renderle congrue con lo svolgimento di traffici Ro-Ro e Car-Carrier e di tenere conto di detto A.T.F. nella redazione del precitato *Masterplan*.

Civitavecchia, 12 settembre 2018

IL SEGRETARIO GENERALE  
(Dott.ssa Roberta MACII)

IL PRESIDENTE  
(Avv. Francesco Maria di MAJO)

**MEMORIA PER IL COMITATO DI GESTIONE**  
**ARGOMENTO ALL' ORDINE DEL GIORNO N. 4**

**OGGETTO: PIANO DI SVILUPPO DEI PORTI DI CIVITAVECCHIA FIUMICINO E GAETA: "indirizzo strategico per l'attuazione e il riassetto del PRP del porto di Civitavecchia (Master Plan)".**

In allegato si pone all'esame del Comitato di Gestione la questione relativa alla necessità di procedere con un Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 121 del 23.03.2012.

L'Autorità di Sistema Portuale, tra le sue funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle attività che si svolgono nell'ambito portuale, come sancito dalla L. n. 84/94 e ss.mm.ii. ha il compito primario di elaborare ed attuare il Piano Regolatore Portuale, adoperandosi a mettere in atto tutte le attività volte al perseguimento degli obiettivi che ne sono alla base.

Le modifiche introdotte all'art. 5 della L. n. 84/94 dal D.lgs. 169 del 04.08.2016, prevedono la predisposizione ed approvazione di un piano regolatore di sistema portuale, che si compone di un Documento di Pianificazione Strategica di sistema (DPSS) e dei piani regolatori portuali di ciascun porto.

Al fine di conseguire un indirizzo strategico e programmatico per la predisposizione del DPSS sopra richiamato, nonché al fine di monitorare lo stato di attuazione del vigente PRP e svilupparne le successive fasi realizzative, è stato elaborato un *Masterplan* per il porto di Civitavecchia che fa una "fotografia" dello stato di fatto e programma le successive fasi attuative di realizzazione delle opere, necessarie alla piena infrastrutturazione del porto.

Gli elaborati preliminari costituenti detto *Masterplan* sono stati già anticipati nell'ultima seduta del Comitato di Gestione e sono attualmente in fase di discussione con tutti gli stakeholders, al fine di condividerne i contenuti e accogliere suggerimenti ed osservazioni volti a migliorare lo strumento stesso, creando un favorevole clima a supporto delle decisioni strategiche da adottarsi.

Il nuovo *Masterplan*, è stato elaborato nel rispetto dell'ambito, delle funzioni e dell'assetto complessivo del Porto definiti dal PRP vigente, con il duplice intento di preservare i traffici consolidati (e pertanto certi) e di creare le condizioni infrastrutturali favorevoli per lo sviluppo di ulteriori traffici, in particolare per le merci, portando a regime l'assetto finale di piano con il superamento degli utilizzi transitori creatisi nel tempo a causa di uno sviluppo che, in determinati settori di traffico, ha percorso l'adeguamento dell'infrastruttura e la realizzazione delle opere di Piano.

Lo sviluppo conseguito dal porto di Civitavecchia in termini di traffico passeggeri, in particolare croceristi, nonché di merci movimentate a mezzo di modalità Ro-Ro e Car-Carrier ha superato in termini numerici le previsioni alla base del vigente PRP, elaborate nei primi anni 2000.

Questo ha comportato la necessità di sfruttare le aree e le banchine a disposizione prevedendo il mantenimento di funzioni transitorie all'interno di ambiti che a regime dovrebbero avere una diversa funzione individuata dal vigente PRP.

In particolare, le situazioni che maggiormente si discostano dalle previsioni a regime di PRP, riguardano sicuramente:

- il "Croceristico" in ambito "Commerciale" sulla banchina 25 sud e spazi retrostanti,
- la funzione "Traghetti" in ambito "Commerciale", per i dinamici a terra situati tra i piazzali retrostanti degli accosti 21 e 24,

- il prevalente utilizzo per merci in modalità "Ro-Ro" (in particolare Car-Carrier), invece di merci alla rinfusa solida (in particolare granaglie) sulla banchina 26.

Dette situazioni transitorie sono disciplinate dalla *Normativa* di PRP al comma 4 dell'art. 7 che così recita: "Le funzioni eventualmente presenti ma non espressamente individuate negli aspetti funzionali ed operativi, sono da considerarsi in regime di transitorietà. Per tali funzioni sono ammessi gli interventi che, avuto riguardo all'esigenza di garantire e migliorare le condizioni di efficienza e sicurezza delle attività svolte, risultino compatibili con i programmi di intervento da sviluppare per il perseguimento degli obiettivi di Piano." ed il successivo comma 11 prevede espressamente: "La condizione di multifunzionalità che accompagna l'infrastruttura portuale è espressa da due voci:

- Tipo di naviglio accolto. Per ciascuna area territoriale, nella corrispondente scheda, il Piano individua il tipo di naviglio accolto relativo alla funzione caratterizzante e il tipo di naviglio la cui accoglienza è ammissibile.
- Polifunzionale. Esprime la situazione in cui le funzioni caratterizzanti l'ambito siano molteplici. È relativa agli stati di trasformazione del porto; alle situazioni di necessità ai fini della sicurezza portuale; alle politiche gestionali flessibili".

Premesso quanto sopra, il nuovo *Masterplan* nell'andare a definire la fasizzazione delle opere necessarie all'attuazione del PRP, stabilisce, come detto, priorità agli interventi volti al superamento delle localizzazioni transitorie che inficiano l'efficienza complessiva del sistema.

Parallelamente si è posta una riflessione su quelle funzioni che, seppure complessivamente conformi al perseguimento degli obiettivi generali di Piano, non sono pienamente conformi alla sottospecializzazione dell'ambito e che pertanto con adeguamenti non sostanziali di PRP, rientranti nell'ambito della disciplina dell'ATF (adeguamento tecnico funzionale), potrebbero essere mantenuti anche a regime, potendo realizzare le opere funzionali alla specializzazione dei relativi traffici.

È il caso dell'utilizzo delle aree pertinenziali alla banchina 26, destinata prevalentemente ormai da quasi 5 anni per il traffico Ro-Ro e in particolare Car-Carrier che progressivamente si è andato consolidando, generando importanti e favorevoli ripercussioni in termini sia economici che occupazionali.

Risulta infatti necessario evidenziare, in relazione alla destinazione prevista da PRP rispetto alla banchina n. 26 (merci alla rinfusa solida ed in particolare granaglie) che il settore merceologico delle granaglie, non è più presente in porto ormai dal 2012, a seguito della decadenza della concessione assegnata alla società Sili e Magazzini (che non ha mai operato sulla banchina n. 26), mentre è invece da considerarsi consolidato il traffico delle Car-Carrier (presente stabilmente dall'anno 2014 proprio prevalentemente sulla Banchina n. 26) e comunque dei Ro-Ro in genere, in cui il Porto di Civitavecchia vanta ormai volumi tali da porlo tra i principali scali nazionali, con ulteriori prospettive di crescita derivanti dallo sviluppo dei "corridoi" intermodali transnazionali con la penisola iberica e la Francia verso la penisola balcanica e la Grecia. L'A.d.S.P. ha a tale riguardo sottoscritto accordi di collaborazione con l'A.d.S.P. di Ancona e quella di Brindisi.

Ai fini di un corretto ulteriore sviluppo di questa tipologia di traffico è fondamentale dotare la banchina n. 26 di una maggiore specializzazione infrastrutturale, che necessita quindi di un adeguamento delle attuali funzioni, come previste dal PRP.

Difatti, il nuovo *Masterplan* prevede che le aree pertinenziali alla banchina 26 vadano a perdere la connotazione di aree prevalentemente dedicate al traffico delle rinfuse solide, e, rimanendo comunque nell'ambito della "*Componente Funzionale Commerciale*", vengano

destinati al traffico dei vettori Ro-Ro in genere (con particolare riguardo alla tipologia dei Car-Carrier), il tutto chiaramente finalizzato ad una omogeneizzazione delle destinazioni d'uso delle aree del sub-ambito operativo, creando sulla Banchina 26 una logica e graduale transizione sia funzionale sia logistica nel passaggio dal Terminal Commerciale all'adiacente Darsena Traghetti, creando così un passaggio privo di contrasti/conflittualità tra due famiglie di funzioni.

Detto adeguamento del PRP, va chiaramente interpretato alla luce del nuovo comma 5. dell'art. 5 del D.L. 84/94 "Programmazione e Realizzazione delle Opere Portuali. Piano Regolatore di Sistema Portuale e Piano Regolatore Portuale, che stabilisce che: ***"Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore di sistema portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico funzionali del piano regolatore di sistema portuale."***

Infatti, la variazione funzionale che verrebbe introdotta con l'allargamento alle aree pertinenti la banchina 26, della funzione Ro-Ro ed in particolare la Car-Carrier (traffici da ritenersi ormai consolidati) non costituirebbe modifica sostanziale del PRP, per il fatto che le destinazioni funzionali sarebbero da ritenersi tra loro compatibili, in quanto appartenenti alla stessa famiglia (destinazione d'uso "Commerciale Logistica", Art. 4 c.3 D.L. 84/94), e, dunque, rientrerebbero nella fattispecie dello "Adeguamento Tecnico Funzionale". Inoltre, è prevedibile che anche i carichi tecnici ed ambientali vengano ridotti in entità, apportando in tal modo un evidente beneficio soprattutto in termini di emissioni nell'ambiente aereo.

Pertanto, l'adeguamento proposto risponderebbe all'esigenza di conformare il porto al recente sviluppo dei traffici marittimi a livello nazionale ed internazionale, con particolare riferimento al mantenimento e sviluppo dei traffici Ro-Ro (Car-Carrier).

Civitavecchia, 06.09.2018

IL DIRIGENTE UFFICIO PROGETTI  
Ing. Giuseppe SOLINAS

IL DIRIGENTE AREA TECNICA  
Ing. Maurizio MARINI

IL SEGRETARIO GENERALE  
Dott.ssa Roberta MACI