

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Musolino vuole di più da Msc e dal Roma Terminal Container di Civitavecchia

Nicola Capuzzo · Tuesday, July 6th, 2021

“Civitavecchia movimentata 106mila Teu l’anno, francamente sono numeri risibili”. Nel presentare il sistema portuale laziale, alla cui guida è approdato pochi mesi fa dopo il quadriennio veneziano, il vertice dell’AdSP, Pino Musolino, dal palco della ‘3 giorni di Alis’ ha voluto evidenziare soprattutto il potenziale inespresso nel settore cargo, partendo dall’impietosa statistica del volume di container in rapporto a un territorio ad alta appetibilità: “Il Lazio ha l’11,4% del Pil nazionale, Roma ha 3 milioni di abitanti, è evidente che le merci transitano altrove”. Chiamato in causa da queste parole è soprattutto il Roma terminal Container controllato da Marinvest, la holding italiana riconducibile alla famiglia Aponte che guida il Gruppo Msc.

Le cause per il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale laziale sono molteplici, perché, in primo luogo, “Civitavecchia ha caratteristiche quasi uniche nel Tirreno, a partire dall’accessibilità nautica, con fondali naturali da 15,6 metri di profondità. Solo che nessuno lo sa, perché da sempre si è privilegiato mettere l’accento sul fronte passeggeri. Sono convinto ad esempio che Roma non veda Civitavecchia, e più esattamente il sistema portuale formato anche da Fiumicino e Gaeta, come il proprio approdo al mare. Basti pensare al comparto dell’industria farmaceutica, molto importante per il territorio, ma per lo più ‘scollegato’ dal porto”.

Ecco perché il secondo tasto dolente toccato da Musolino è quello della carenza infrastrutturale retroportuale: “Ero all’asilo quando già si parlava della Civitavecchia-Orte, mancano 18 chilometri e non si riesce a portarli a compimento. Tutti i camion in uscita dal porto devono passare dall’arco di Castello Romano per raggiungere il collegamento con l’entroterra”, un giro turistico praticamente. Ragion per cui, secondo il neopresidente “se riusciamo a fare le opere che servono, Civitavecchia può diventare un grande porto anche sulle merci, non solo a livello regionale ma anche nazionale e oltre, considerando che di qui passa un potenziale corridoio che unisce i Balcani (da Ploce) all’Italia (Ortona o Ancona) e alla Spagna”.

Ieri intanto la port authority laziale ha annunciato che lo scalo di Civitavecchia si è dotata di una nuova infrastruttura, “la banchina 30, che permetterà di avere un ulteriore accosto e di accogliere navi di grande stazza così da supportare la ripresa, anche nel settore commerciale”.

Una nota spiega che i lavori di realizzazione della banchina, finanziata dal progetto BClink con il porto di Barcellona, sono iniziati nel 2019 e si sono conclusi a marzo del 2021. Sono costati circa

6,5 milioni di euro, su un progetto complessivo di 21 milioni di euro tra finanziamenti europei e risorse proprie dell'AdSP.

La banchina 30 è lunga 243 metri con una profondità di oltre 16 metri e sta ospitando, in questi giorni, la nave da crociera Seven Seas Splendor in sosta inoperosa.

“Sono molto soddisfatto che il porto di Civitavecchia possa fare affidamento su una ulteriore banchina che ci permetterà di dare seguito, operativamente, a quanto annunciato nei mesi scorsi in un’ottica di ripresa dei traffici commerciali nel porto di Civitavecchia” è stato il commento di Musolino. “Con la realizzazione di tali interventi infrastrutturali il porto di Civitavecchia potrà assurgere a vero e proprio hub per ro-ro e ro-pax (principalmente ad oggi con collegamenti di linea con Tunisi e Barcellona oltre che con Sardegna e Sicilia) dell’Italia Centrale, nonché del traffico automotive e di quello delle merci deperibili”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, July 6th, 2021 at 9:30 am and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.