

COMUNICATO STAMPA

Civitavecchia, 26 febbraio 2020 – Nel corso del 2019, il network dei Porti di Roma e del Lazio ha fatto registrare, rispetto all'anno precedente, una flessione della movimentazione complessiva del traffico delle merci, determinata esclusivamente dalla riduzione delle rinfuse solide dovuta, a sua volta, alla sensibile contrazione del traffico di carbone destinato alla centrale dell'Enel di Torre Valdaliga Nord. Tuttavia, nonostante ciò e la sostanziale stagnazione che ha coinvolto, nel 2019, gran parte del comparto portuale nazionale, durante l'ultima seduta del Comitato di Gestione e della Commissione Consultiva per il rinnovo e il rilascio delle autorizzazioni per le imprese che svolgono le operazioni portuali sono emersi elementi confortanti per il futuro del cluster dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale.

Infatti, dai dati emersi dalle ricognizioni sulle performance delle imprese, nonché dagli aggiornamenti ai piani operativi prodotti dalle stesse società, si rilevano alcuni profili competitivi per il futuro, che possono lasciare spazio ad un cauto ottimismo, sia per quanto riguarda i dati a consuntivo che per i dati previsionali.

“I mercati che interessano il porto di Civitavecchia sono caratterizzati da un'instabilità riconducibile a storici fattori esogeni”, dichiara il Presidente dell'AdSP, Francesco Maria di Majo, “tra i quali l'importazione di carbone per la centrale dell'Enel che, facendo registrare una riduzione di quasi il 50% rispetto al 2018, ha inciso in maniera significativa sulla flessione complessiva del traffico di merci solide alla rinfusa nei porti del network laziale (il traffico di carbone incide, infatti, storicamente per circa l'80% sull'intero traffico delle rinfuse solide del porto di Civitavecchia). In particolare, nel 2019, la flessione del traffico di carbone è stata pari a circa 1,9 milioni di tonnellate su 2 milioni di tonnellate del calo complessivo di questo settore, incidendo, quindi, per oltre il 90% sulla flessione complessiva del traffico di merci solide alla rinfusa”. “Tale dato negativo - continua il Presidente dell'Authority - è stato comunque attenuato da alcuni incrementi di traffici di altre merci alla rinfusa che, secondo le stime dei concessionari, dovrebbero ulteriormente aumentare nel corso del 2020. In particolare, la storica società Traiana, che recentemente ha beneficiato di un ampliamento dell'area in concessione nel porto di Civitavecchia e che eseguirà i lavori di riqualificazione della banchina n° 23 in modo da aumentare le proprie capacità operative (principalmente per merci come il ferrocromo, destinate alle acciaierie di Terni), nel programma operativo presentato all'AdSP, ha addirittura previsto di raddoppiare, rispetto al 2019, il tonnellaggio delle merci movimentate”, sottolinea di Majo.

“Sempre per quanto riguarda le merci solide alla rinfusa - spiega il Presidente dell'Authority - nel corso del 2019 abbiamo registrato alcuni aumenti importanti, come quello del pet-coke di circa il 30% e delle categorie “prodotti metallurgici, minerali di ferro” (+3,3%), “minerali grezzi cementi e calci” (+8,8%) e “fertilizzanti” (+16%). In particolare, nel porto di Gaeta si segnala il sensibile incremento della categoria merceologica “prodotti metallurgici, minerali, etc” che, passando da 27 mila tonnellate nel 2018 a quasi 100 mila tonnellate nel 2019, si accresce del 270% e quello della categoria “minerali grezzi, cementi, etc” che si incrementa del 20% pari a 140 mila tonnellate complessive. Aumenta anche il traffico complessivo di rinfuse solide (+11%) del porto gaetano con buone prospettive di ulteriore crescita per il 2020 in relazione sia alle nuove imprese autorizzate ex articolo 16, che alla prossima ultimazione dei lavori di completamento del porto commerciale con la disponibilità di ulteriori 60 mila mq di piazzali operativi”, precisa di Majo.

Si conferma il trend di crescita registrato negli ultimi anni del traffico di merci movimentate “in colli” (container, mezzi pesanti, palletts, etc) che fa registrare nel 2019 nuovi record storici tanto per quanto concerne il traffico complessivo, pari a oltre 6,5 milioni di tonnellate (+4,5%), che per le singole categorie con i Ro/Ro pari a oltre 5,5 milioni di tonnellate (+5%) e le merci in contenitore che superano la soglia del milione di tonnellate e dei 100 mila TEU movimentati (112.249 TEU per l'esattezza).

Anche il numero complessivo di automezzi sbarcati/imbarcati supera il milione di unità risultando in crescita tutte le tipologie di automezzi al seguito dei passeggeri, con i mezzi pesanti che si incrementano del 4,5%.

“L'altro grande mercato del porto di Civitavecchia è quello legato al Ro/Ro ed alle "Autostrade del Mare", con quattro imprese che storicamente incidono sulle performance di questo strategico settore. Mentre per l'automotive i consuntivi del 2019 hanno fatto registrare un calo del 5%, pari a circa 10 mila auto in meno movimentate, (ma anche qui il dato va letto tenuto conto del calo della produzione anche dello stabilimento della FCA di Cassino), le compagnie di navigazione Grimaldi e Grandi Navi Veloci (GNV), hanno fatto registrare, invece, incrementi di traffico sia per quanto riguarda i veicoli cargo, sia, seppur in misura minore, per il transito dei passeggeri, con previsioni altamente positive per l'anno 2020 anche per quanto riguarda il segmento dell'automotive”, chiarisce di Majo. "Diverso il caso della Tirrenia, alle prese con la conclusione della convenzione con lo Stato per la continuità territoriale con la Sardegna e che dovrà rimodulare la propria presenza nello scalo ed affrontare un'altra ed imprevedibile sfida competitiva”, spiega il numero uno di Molo Vespucci.

Un altro settore che registra segnali di sviluppo è quello della merce deperibile alimentare, come la frutta fresca esotica in importazione. “In valori assoluti questa tipologia ha, infatti, quasi raddoppiato la capacità produttiva e la recente acquisizione dell'interporto pone il magazzino della frutta della CFFT Spa in una forte posizione competitiva nel quadrante tirrenico”, chiosa di Majo.

“Infine, è opportuno accennare allo *special - cargo (macchinari speciali di oltre 250 tons ad alta specializzazione tecnica)*, attività che viene in particolare curata da una società concessionaria all'interno dell'area commerciale del porto, "La Grande Meccanica", specializzata negli assemblaggi di questi macchinari. Macchinari per il cui carico e scarico, è necessario, poi, l'intervento delle imprese portuali civitavecchiesi che hanno assunto una particolare capacità tecnica per questo segmento di nicchia dall'altissimo valore economico. La predetta società ha rinnovato e rilanciato il prodotto economico su Civitavecchia, con una crescita robusta dello special cargo che fa del porto di Roma uno dei più importanti in Italia nella caricazione e scaricazione delle merci ad alta specializzazione e ad alto tonnellaggio. In considerazione di questo rilancio dell'attività, l'AdSP ha archiviato la procedura di decadenza che era stata avviata nel 2018 stante la precedente inattività di tale impresa”, conclude il Presidente dell'Authority.

