



**ROMA SI APRE  
AD UN NUOVO SISTEMA  
DI OFFERTA TURISTICA**

## ***CIVITAVECCHIA E FIUMICINO: I PORTI DI ROMA AL CENTRO DEL MEDITERRANEO***

*Sintesi dell'intervento di **Fabio Ciani**,*

*Presidente Autorità Portuale di Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta*

Porti di Roma e del Lazio. E' questo il brand con cui un ente pubblico come l'Autorità Portuale di Civitavecchia, che oggi governa un network con Fiumicino e Gaeta, divenuto un modello organizzativo e gestionale adottato successivamente in altre regioni italiane, si presenta sui mercati internazionali del turismo e della logistica.

Civitavecchia, la porta sul mare di Roma, nei primi pionieristici dieci anni da porto delle crociere, dal 1992 al 2003 è passata da 55.000 a 520.000 turisti. Nel 2004 erano 730.000. Nel 2006 si è sfondato il muro del milione di croceristi. Già allora fu un record per i porti italiani. Quest'anno, dopo soli 4 anni ed uscendo da un 2009 molto difficile a causa della crisi, dove per la prima volta in quasi 20 anni la crescita si è arrestata, si stabilirà un altro primato, impensabile solo pochissimo tempo fa, quello dei 2 milioni di turisti in transito con le sole navi da crociera.

Tre quarti dei croceristi, a cui vanno aggiunti i membri degli equipaggi, scelgono di visitare Roma, con escursioni organizzate o con il fai-da-te, raggiungendo la Capitale in treno. In entrambi i casi si tratta di visite di mezza giornata, seguendo gli itinerari più noti: San Pietro, il Colosseo, i Fori Imperiali, gli altri monumenti per i quali Roma è conosciuta in tutto il mondo. Da questo schema si esce sostanzialmente in due casi: quello dei cosiddetti "repeaters", ossia coloro che sono già stati a Roma e quindi cercano nuove attrazioni da visitare (a questi turisti

sono in parte accostabili, sia pure con evidenti differenze in ordine agli interessi ed alla propensione alla spesa, i membri degli equipaggi che durante una stagione arrivano a Civitavecchia con cadenza settimanale o quindicinale) e quello dei turisti che acquistano una crociera che ha il suo capolinea nel Porto di Roma.

Il “*turn-around*”, ovvero il cambio di passeggeri ed equipaggio, comporta infatti molteplici benefici per l’indotto crocieristico. Essere “*home-port*” di una nave, significa infatti da un lato organizzare e fornire in porto alla compagnia armatoriale tutta una serie di servizi logistici e di provviste di bordo; dall’altro è attorno a queste crociere (che a volte prolungano a 2 giorni la loro sosta nello scalo) che i tour operator costruiscono pacchetti di 2 o 3 notti, con arrivo in aereo, pernottamento a Roma e successivo trasferimento in porto per la partenza del viaggio in mare, o con il soggiorno romano immediatamente a seguire la crociera, prima di ripartire dall’aeroporto.

In questo senso, l’Autorità Portuale è impegnata nello sviluppo di politiche che favoriscano il “*turn-around*”, che senza dubbio produce evidenti vantaggi economici sia per il sistema portuale che per il territorio e tutta l’area metropolitana a nord di Roma, cominciando proprio dal settore turistico della Capitale. L’obiettivo è quello di arrivare, entro il 2011, ad avere almeno la metà del traffico crocieristico in *turn-around*. Nel 2009, su 1.803.000 turisti movimentati complessivamente dal porto di Civitavecchia, circa 720.000, il 40% del totale, si sono imbarcati e poi sono sbarcati nello scalo al termine del viaggio nel Mediterraneo.

Del resto, come dimostrato da una ricerca commissionata lo scorso anno dalla Costa Crociere per i porti nazionali e poi sviluppata, per quanto riguarda l’area locale, attraverso dati dell’Autorità Portuale, per la sola città di Civitavecchia il reddito derivante dal crocierismo è stimabile in circa 43 milioni di euro l’anno, con circa 500 persone direttamente impiegate nel settore nel porto. Il numero degli occupati raddoppia aggiungendo ristoratori, albergatori, tassisti, agenti di viaggio e quanti altri coinvolti in servizi offerti ai passeggeri e agli equipaggi.

Un altro fattore di grande interesse è offerto dal dato, ormai consolidato, della destagionalizzazione delle crociere. Mentre fino a pochi anni fa i flussi turistici dalla porta marina di Roma erano concentrati nel periodo compreso fra maggio e agosto, oggi il traffico crocieristico è spalmato durante tutto l'anno, grazie a politiche di prezzo mirate da parte delle compagnie e dei tour operator, e soprattutto grazie all'eccezionale clima mediterraneo che consente di godersi la crociera praticamente sempre, da febbraio a novembre. Conseguenza di questo fenomeno è che i maggiori arrivi si registrano non più durante l'alta stagione estiva, ma nei mesi di settembre e ottobre.

Nel 2009, al culmine della crisi, il porto di Civitavecchia ha registrato l'arrivo di circa 800 navi da crociera, confermandosi il primo in Italia ed il secondo nel Mediterraneo dopo Barcellona, che però ha continuato ad investire in infrastrutture, inaugurando nuovi terminal e stazioni marittime. Il porto di Roma, invece, ad oggi non ha ulteriori banchine, necessarie a soddisfare la domanda crescente, non solo per le crociere, ma anche per le autostrade del mare, altro segmento strategico anche per il turismo, e per le merci. Come dicono i tour operator, presto saremo in "over-booking". Anche per questo è necessario che si possano sbloccare da parte del Governo i 150 milioni di euro già assegnati dal Cipe in legge Obiettivo per la realizzazione delle opere marittime delle nuove darsene traghetti e servizi, che consentiranno il completamento delle opere indispensabili all'ulteriore crescita del porto di Civitavecchia.

In questo senso, il porto commerciale di Fiumicino, il cui piano regolatore portuale è stato approvato nei mesi scorsi, rappresenterà – nell'ambito del Network laziale – un'importante occasione per lo sviluppo della portualità regionale, al servizio di Roma e del Sistema Italia. Il nuovo scalo, infatti, consentirà di offrire nuovi spazi e punti di approdo anche per le navi da crociera, soprattutto quelle di dimensioni medio-piccole, che non troverebbero possibilità di accosto a Civitavecchia, una volta superato il tetto dei 2.200.000 turisti l'anno.

Il nuovo porto di Fiumicino godrà di tutti i vantaggi strategici di Civitavecchia, derivanti dalla posizione geografica, dalla assoluta vicinanza a Roma e dalla coesistenza con l'aeroporto internazionale Leonardo da Vinci. Potrà essere anche l'occasione per riscoprire l'importanza della navigabilità del Tevere, proponendo suggestivi itinerari che prevedano l'arrivo a Roma attraverso collegamenti fluviali e la scoperta delle bellezze di Ostia Antica. L'investimento necessario alla realizzazione del porto è rilevante: si tratta di oltre 250 milioni di euro difficilmente reperibili in un momento di grande difficoltà della finanza pubblica e di rallentamento degli investimenti privati. Ciò nonostante, a conferma della strategicità e delle enormi potenzialità del nuovo scalo, sono stati avviati dall'Autorità Portuale anche contatti con alcuni dei maggiori armatori crocieristici mondiali, che già si sono impegnati ad investire nelle strutture di accoglienza a Civitavecchia, e che hanno dimostrato il loro interesse per il secondo porto di Roma, al centro del Mediterraneo.

Sarà comunque necessario, preliminarmente, un intervento pubblico mirato a finanziare le opere, in primis i collegamenti ed i raccordi stradali con l'entroterra, previste come prescrizione al piano regolatore portuale appena approvato e senza la cui realizzazione non sarà possibile procedere con la costruzione del nuovo porto. Occorre dunque uno sforzo sinergico delle istituzioni per completare il quadro infrastrutturale che non solo farà dei porti di Civitavecchia e di Fiumicino la nuova duplice porta di accesso a Roma, ma contribuirà a definire la piastra logistica dell'alto Lazio, destinata a diventare un *hub* strategico non solo per la Regione, ma per tutto il Paese.