

# Il terminal traghetti più moderno d'Europa

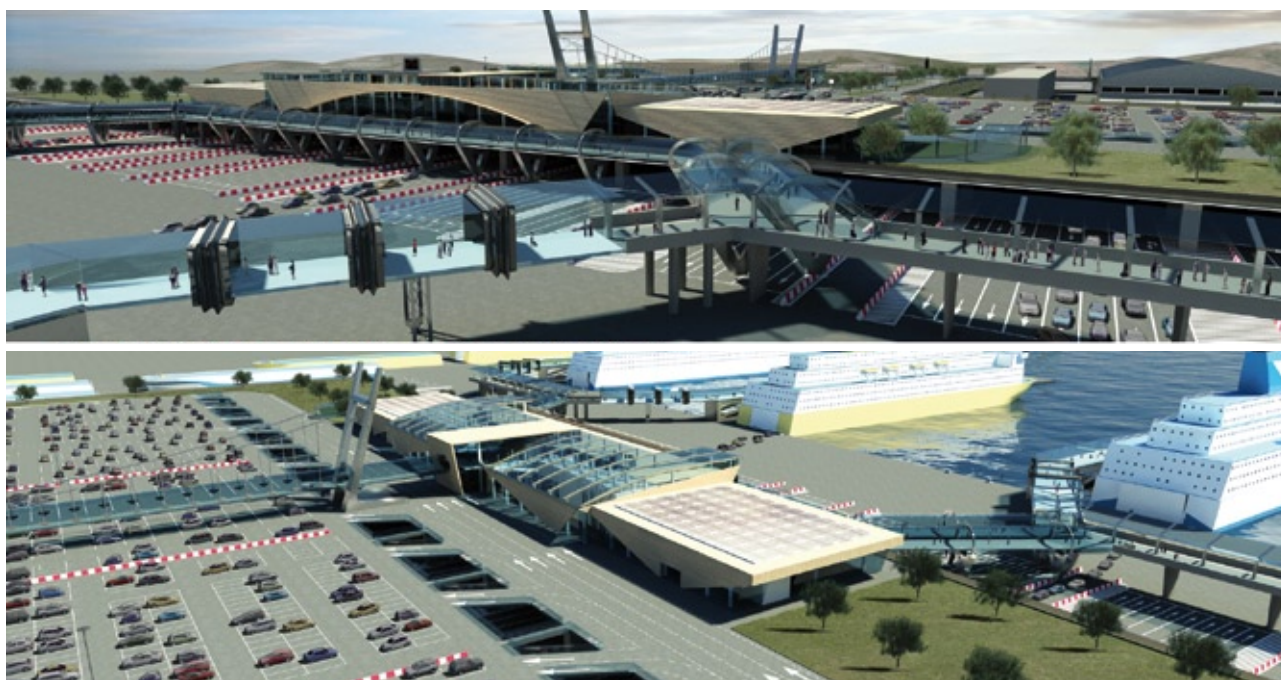
**Un project financing da 215 milioni di euro**

**Edmondo Tordi\***

**P**er far fronte alla crescente domanda di mobilità di passeggeri e merci sviluppata dalle Autostrade del Mare, l'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta ha intrapreso un intenso programma di ampliamento del porto di Civitavecchia, volto a soddisfare le esigenze delle imprese, degli armatori, dei turisti e degli operatori, mirando anche a ottimizzare

i collegamenti del porto con gli utenti e con il territorio circostante. In questo quadro di sviluppo, tra le opere previste dal Piano Regolatore Portuale, spicca il progetto della darsena traghetti, realizzato dalla Satpi di Roma, "storica" associata dell'OICE. Un terminal su modello aeroportuale di concezione altamente innovativa, finanziato con fondi Cipe per 105 milioni di euro e con 215 milioni

da privati e concessionari per un totale di 320 milioni di euro. Il progetto che riguarderà la zona Nord dello scalo è stato presentato ufficialmente lo scorso 1° luglio in una conferenza stampa alla quale erano presenti, insieme al legale rappresentante della Satpi srl, il Presidente dell'Autorità portuale Fabio Ciani, il Presidente della Regione Piero Marrazzo, l'assessore provinciale Rita Stella, il sindaco di Civitavecchia Gianni Moscherini, il Presidente della Compagnia portuale e consigliere regionale Enrico Luciani. L'idea da cui nasce il progetto il cui lavoro dovrebbero partire a giugno 2009 e concludersi entro 3 anni, è quella di suddividere i flussi in arrivo ed in partenza

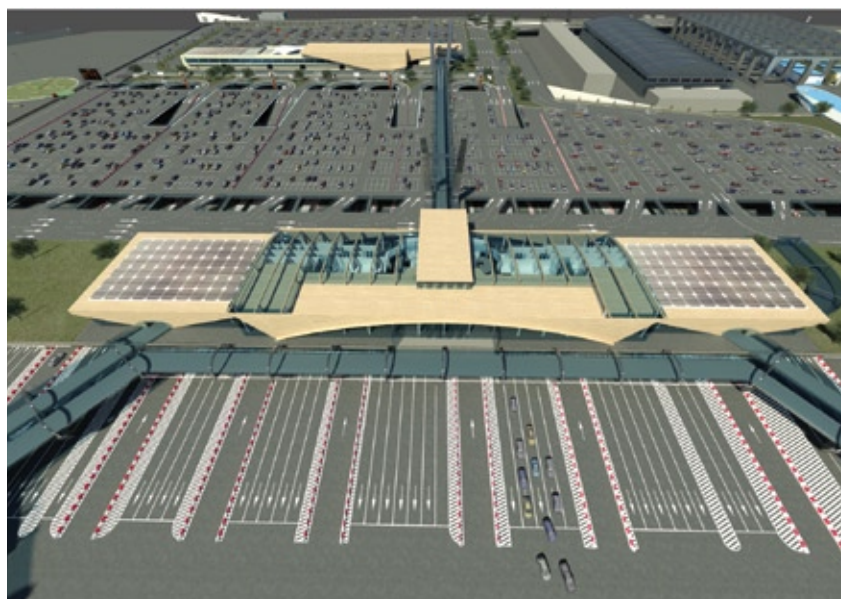


Nuovo Terminal d'imbarco - Viste lato mare e lato terra.

## SCHEDA DELL'INTERVENTO

- Titolo dell'Opera:  
**“Terminal Traghetti”  
per le Autostrade del mare**
- Committente:  
**Autorità Portuale  
di Civitavecchia, Fiumicino,  
Gaeta**
- Importo dell'opera:  
• **320 milioni** di cui  
**105 milioni (CIPE)**  
**215 milioni**  
**(Privati/Concessionari)**
- Progettista:  
**SATPI Consulting Engineers srl**  
**Via Enrico Petrella n. 4 –**  
**00198 Roma**
- Tipo di progetto:  
**Project financing**  
**Opera in concessione con**  
**finanziamento parziale del**  
**committente**
- Tempi previsti:  
Inizio lavori: **giugno 2009**  
Fine lavori: **dicembre 2012**

del traffico veicolare, operando una netta separazione tra veicoli pesanti e veicoli leggeri, già dall'ingresso all'area portuale, garantendo ad entrambi la stessa fluidità di manovra e gli stessi standard qualitativi, permettendo nella stessa misura l'accesso ai servizi offerti dal nuovo “organismo” porto. Anche i viaggiatori a piedi fruiscono di un collegamento specializzato attraverso un viadotto pedonale meccanizzato che consentirà loro un collegamento diretto dalla nuova stazione ferroviaria marittima al molo d'imbarco. La nuova darsena ospiterà



Terminal d'imbarco - Piazzali di accumulo, Centro Commerciale. Vista lato mare.

uffici doganali, aree di controllo, locali duty free, hall di sbarco e imbarco, un centro commerciale, bar, caffetterie ed una terrazza fruibile. Particolare attenzione è stata posta all'ecocompatibilità con la realizzazione di 55.000 m<sup>2</sup> di pannelli fotovoltaici sulle tettoie dei parcheggi e di altri 3.500 sugli edifici, che consentiranno notevoli risparmi energetici. Dal terminal, è possibile accedere alle navi attraverso “fingers” mobili.

### Come funziona la nuova Darsena

La piattaforma a quota 2,50 m.s.l.m.: con circa 210.000 m<sup>2</sup> di superficie, comprensiva di moli ed aree di manovra per imbarco e sbarco, contiene oltre alle postazioni doganali, aree lunga sosta trucks per una superficie “to rent” di circa 60.000 m<sup>2</sup>; -piazzali di accumulo autoveicoli per una superficie di circa 33.892 m<sup>2</sup>; piazzali di

accumulo mezzi pesanti per una superficie di circa 26.921 m<sup>2</sup>; viabilità per una superficie di circa 24.629 m<sup>2</sup>; moli di attracco per una superficie di circa 10.125 m<sup>2</sup>; aree di manovra per una superficie di circa 40.400 m<sup>2</sup>. La piattaforma sarà collegata tramite scale ed ascensori con il sovrastante piano commerciale a quota 9,50, per permettere la massima fruibilità dei servizi ai conducenti degli automezzi pesanti che, attualmente, per lunga parte dell'anno costituiscono il vero “motore” del porto. I veicoli leggeri per imbarcarsi scendono attraverso rampe di collegamento da quota + 9,50 a quota +2,50 immediatamente prima dello svolgimento delle operazioni doganali. I piazzali di accumulo, distinti per categoria di veicoli, hanno la caratteristica di essere flessibili. Per ogni nave è previsto uno specifico piazzale di accumulo che può dilatarsi



Percorso pedonale meccanizzato sospeso.



Vista area complessiva.

## I numeri del progetto

Piazzali di accumulo autoveicoli:	33.892 m <sup>2</sup>
Piazzali di accumulo mezzi pesanti:	26.921 m <sup>2</sup>
Moli di attracco:	10.125 m <sup>2</sup>
Aree di manovra:	40.400 m <sup>2</sup>
Edificio commerciale:	9.847 m <sup>2</sup>
Pannelli fotovoltaici:	1.300 m <sup>2</sup>
Parcheggio auto:	24.558 m <sup>2</sup>
Parcheggio preimbarco:	31.781 m <sup>2</sup>

o restringersi a seconda delle esigenze contingenti. I veicoli leggeri trovano in sbarco dalle navi un percorso dedicato per rispettare il principio di separazione dei flussi che li riporta a quota 9,50 dove, seguendo la segnaletica raggiungono la viabilità ordinaria in uscita dal porto. Gli automezzi pesanti vengono smaltiti attraverso un'ampia sede stradale verso la cerniera nord da cui erano arrivati o verso l'area lunga sosta trucks. La "piastra" a quota + 9,50 sarà realizzata in cemento armato precompresso avente un'area complessiva di circa 168.776 m<sup>2</sup> divisa in un'area libera ed un'area doganale di preimbarco con corsie di accumulo dinamico che conducono alle rampe di collegamento con la sottostante quota

di imbarco(+2,50).

### Pannelli fotovoltaici

Due le macro-zone con funzioni diverse: nella prima si trovano: - un edificio commerciale avente una superficie di circa 9.847 m<sup>2</sup> su tre livelli ed un'impronta di circa 4.000 m<sup>2</sup> -pannelli fotovoltaici per una superficie di circa 1.300 m<sup>2</sup> -terrazza praticabile per una superficie di circa 540 m<sup>2</sup>; un parcheggio di circa 24.558 m<sup>2</sup> per 1.130 posti auto; un parcheggio auto per chi viene a prendere viaggiatori in arrivo che sbarcano senza automobili per una superficie di circa 7.000 m<sup>2</sup>. Nella seconda macro-zona, protetta e riservata, si trovano: -quattro parcheggi di preimbarco distinti per moli, aventi

una superficie di 31.781 m<sup>2</sup> per 2.183 p.a. e una superficie supplementare per flussi di imbarco eccezionali di 5.910 m<sup>2</sup>; il grande Terminal d'imbarco che ospita uffici doganali, spazi connettivi, locali duty free con una superficie di circa 13.000 m<sup>2</sup> su tre livelli ed un'impronta a terra di 7.565 m<sup>2</sup>. Le carreggiate hanno sempre la sezione minima di 3,50 mt ciascuna e una rete di collegamenti garantisce l'allaccio all'anello principale di smistamento.

### Il terminal d'imbarco

L'edificio con funzione di terminal d'imbarco alla quota 9,50 è concepito come un elemento dinamico capace di enunciare nella forma i contenuti: ecco quindi l'ampio ricorso alle superfici vetrate a sottolineare la trasparenza e l'immediatezza di lettura da parte dei fruitori in transito. All'interno si trovano tre livelli utili dove trovano collocazione uffici, caffetteria, book shop, information desk, compagnie, dogane, duty free, sale d'attesa, servizi igienici ecc. Sono previste aree destinate alla pubblicità sia all'esterno degli edifici lungo i principali assi di scorrimento veicolare, sia all'interno degli edifici.

### Informatizzazione e sicurezza

La complessità dell'"Organismo" porto rende necessario prevedere già in fase preliminare un moderno sistema di informatizzazione capace di elaborare i dati di tutti i flussi in movimento all'interno dell'area portuale al fine di ottimizzare e sincronizzare le operazioni e non creare intoppi alla "macchina" distributiva. Il progetto prevede una zonizzazione per aree di sicurezza, tre livelli di chiusura sia per pedoni, sia per automezzi, in grado di aumentare o diminuire i controlli in entrata e in uscita allineandosi ai gradi di allerta segnalati di volta in volta dalle autorità.

\* Amministratore unico Satpi S.r.l.