

# Laboratorio Civitavecchia così attorno al porto nasce un distretto industriale

**IL PROGETTO DI AUTORITÀ PORTUALE E UN'INDUSTRIA CHE SULL'ECONOMIA DEL MARE VUOLE COSTRUIRE QUASI DAL NULLA UN POLO MANIFATTURIERO LEGATO ALLE POTENZIALITÀ LOGISTICHE. PASSAGGIO CHIAVE È LA ZONA FRANCA PER ATTRARRE INVESTIMENTI**

**Stefano Carli**

**Civitavecchia**

Civitavecchia, ovvero come inventare un distretto: un laboratorio economico con l'obiettivo di creare un polo logistico manifatturiero di portata nazionale. La differenza tra l'utopia e l'obiettivo è nella scommessa di riuscire a fare sistema. Una scommessa che ha due ideatori: Unindustria Lazio e l'Autorità portuale, con Regione e ministero delle Infrastrutture a fare da testimoni interessati. Ci credono in primo luogo Maurizio Stirpe, presidente degli industriali del Lazio, e Pasquale Monti, capo dell'Authority del porto. Il primo è alle prese con una perdita di peso della manifattura laziale («Il nostro contributo al pil nazionale - spiega Stirpe - è sceso negli ultimi anni dall'8% al 6%»). La regione ha vissuto la progressiva erosione della sua vecchia geografia manifatturiera, che vedeva l'industria localizzata nelle province meridionali, quelle dell'ex intervento straordinario. Chimica, farmaceutica, automotive, hanno conservato alcuni poli di eccellenza ma i volumi si sono ridotti e gli indotti si stanno prosciugando. Bisogna inventarsi una nuova industria e sfruttare

le potenzialità là dove ci sono. E' per questo che la confindustria laziale è stata tra i battistrada della nuova tendenza a superare la vecchia divisione in province: serve a tagliare i costi ma anche e soprattutto ad allargare le sinergie di scala in un territorio che va ormai considerato un tutt'uno.

Dall'altra parte l'Autorità del porto, Civitavecchia, come porto crocieristico è cresciuto moltissimo. Oggi è il primo di Italia e a livello mediterraneo si gioca il primato con Barcellona. Ma sul versante merci ha dovuto inventare tutto da capo. Dieci anni fa il traffico merci era quasi solo al servizio delle acciaierie di Terni ma da allora si è ridotto a poco cosa. In parte è subentrato l'arrivo del carbone per alimentare la nuova centrale Enel di Torre Valdaliga Nord, e la successiva esportazione di cenere da utilizzare nei cementifici, che pure fruttano ad Enel 80 milioni di ricavi l'anno, ma ovviamente non basta.

La svolta è arrivata con i 950 milioni investiti nel rinnovamento del porto. Nuovi fondali e nuovi attracchi per le navi da crociera, nuove infrastrutture per la manutenzione delle grandi navi che hanno portato a Civitavecchia l'hub mediterraneo di Royal Caribbean, e la nuova marina per il diporto. C'è anche il nuovo terminal container, realizzato con i privati (una società mista Gavio-Enel). Ma, come ripete spesso Pasquale Monti, elo ha fatto anche lo scorso primo aprile in occasione del lancio del progetto Economia del Mare da parte di Unindustria, «non sono le infrastrutture il motore dello sviluppo, o almeno non da sole: la chiave di volta è la

logistica». E' lavorando su questa che Monti è riuscito a portare a Civitavecchia l'imbarco delle Jeep Chrysler prodotte nello stabilimento Fiat di Melfi e dirette al mercato Usa. E' grazie a questo accordo che Civitavecchia ha aperto le sue prime rotte transatlantiche verso Halifax e Baltimora («entro l'anno», ha affermato Monti) fino a New York.

Ma se il contratto con Fiat è un primo grande passo, non ci si può fermare qui. L'obiettivo, come ha spiegato Monti, «è andare all'attacco di quel 40% di merci al servizio del mercato metropolitano di Roma che arrivano da altri continenti e sbarcano a Rotterdam o Anversa». Per fare questo, bisogna agire su tre versanti contemporaneamente: porto, infrastrutture e tessuto economico. Sul primo fronte, occorre avere una burocrazia doganale più snella e una maggiore efficienza logistica. Secondo l'indicatore del commercio transfrontaliero marittimo della Banca Mondiale, nel 2013 il tempo necessario per le operazioni di importazione o esportazione per un container da 20 piedi erano in Italia di 17 giorni contro una media Ue di 11 giorni. Sul fronte strade, mancano ancora 18 chilometri per completare la Orte-Civitavecchia. Dopo anni di polemiche Anas ha varato un nuovo tracciato con meno gallerie (riducendo il costo dell'opera da 770 a 470 milioni) e conta di completare l'iter di approvazione con gli enti locali entro il 2015. Con il che si connette il porto con l'asse viario nord-sud dell'A1 e poi verso l'Adriatico. Senza contare le ricadute sul turismo delle crociere a cui si aprono i percorsi verso le città

d'arte della Toscana e dell'Umbria.

L'ultimo fronte di impegno riguarda le aziende. Qui la proposta di Stirpe, assieme all'Autorità portuale, è di creare una zona franca da ritagliare nei 5 milioni di metri quadrati retroportuali. Un'area franco dogana in cui si possono insediare lavorazioni di merci in transito per conquistare quote di transhipping. Oppure portare fasi di assemblaggio di componenti per le auto pronte all'imbarco per i mercati americani. Ma per questo servono imprese che abbiano progetti e voglia di investire, ed è la ragione per cui Unindustria ha lanciato il progetto Economia del mare e ha aperto una sede a Civitavecchia: «La zona franca - spiega Stirpe - è un'occasione straordinaria. Ora invitiamo gli imprenditori a venire qui con le loro aziende perché troveranno grandi opportunità per rendere più competitivi i loro prodotti. Il mare, la manifattura e la riconversione dell'edilizia verso la realizzazione di grandi infrastrutture e verso la rigenerazione urbana sono i nuovi driver di sviluppo per il Lazio». Lo Stato ci metterà solo autorizzazioni e snellimenti normativi. Il resto deve venire dai privati: idee, risorse e soprattutto capacità di fare sistema. E Stirpe cita uno studio Ue sull'impatto dei container sull'economia territoriale: un container in transito genera 300 euro di fatturato, 20 euro di utile, 110 di introiti per lo Stato e 0,005 posti di lavoro. Se il contenuto del container venisse lavorato sul posto e rispedito a destinazione, il fatturato arriverebbe a 2 mila euro, l'utile a 181, lo Stato ne ricaverebbe 900 euro e i posti di lavoro si moltiplicherebbero per 7.

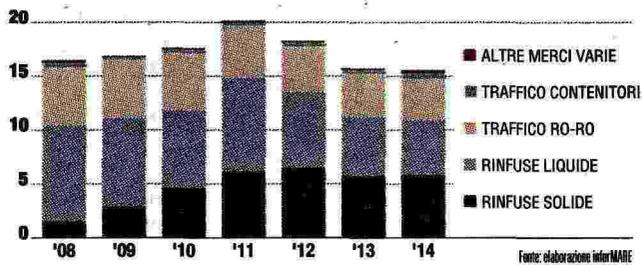
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Qui accanto, un'immagine del porto di **Civitavecchia**, primo in Italia per traffico passeggeri che ora investe per potenziare il transito delle merci. E intanto apre nuove rotte con gli Usa

### I PORTI DI CIVITAVECCHIA-FIUMICINO E GAETA

Traffico merci in milioni di tonnellate



### I PROTAGONISTI



Sopra, **Maurizio Stirpe** (1) - presidente di Unindustria Lazio  
**Pasqualino Monti** (2) che guida l'Autorità portuale

