

Nuovo scalo

Porto ultimato
in anticipo
Il «miracolo»
di Civitavecchia

«Miracolo» a Civitavecchia

Il cantiere chiuso in anticipo

Piano per un terminal crociere da 36 mila passeggeri al giorno

di GIAN ANTONIO STELLA

A PAGINA 21

di GIAN ANTONIO STELLA

Volete tirarvi su il morale in quest'Italia di cantieri malinconicamente fermi? Andate al porto di Civitavecchia, dove il frastuono di draghe, caterpillar, camion non cessa un attimo dall'alba alla notte. E dove il primo «pennello» della nuova darsena traghetti sarà pronto fra quattro settimane, udite udite, con sei mesi di anticipo sul previsto.

Mark Twain, che vi sbarcò descrivendolo come «il più orribile covo di sporcizia, insetti, ignoranza in cui ci siamo imbattuti finora, eccezion fatta per la dannata Tangeri», non lo riconoscerebbe, il porto di Roma voluto da Traiano e oggi tornato a impossessarsi, sia pure all'inglese, dell'antico logo: «Port of Rome». Ma non ci riuscirebbe neppure chi fosse sbarcato cinque anni fa.

Per cominciare, evviva!, mancano quei silos del grano, giganteschi, degradati e brutti da far spavento, che da decenni dominavano e storpiavano lo skyline della città. Dai e dai, nella primavera scorsa li hanno buttati giù. Restituendo alla vista dal mare il Forte di Michelangelo, che del porto antico, destinato a diventare una darsena di grande fascino, è il fiore all'occhiello. Ma è un po' tutto il quadro ad essere cambiato.

Il Pil italiano è precipitato negli ultimi anni del 6,5%, la vendita di auto è crollata ai livelli del 1979 e il tasso di occupazione giovanile si è inabissato? Qui i conti vanno bene, gli utili crescono a dispetto della crisi (15 milioni e mezzo di euro di utile d'esercizio: 31 volte più che nel 2008), i posti di lavoro (+16,8% nel 2012) aumentano. E il network «Porti di Roma e del Lazio», perché l'Autorità si occupa anche dei due scali storici di Gaeta e Fiumicino, è diventato per volume di commesse nel settore la prima stazione appaltante d'Italia. Con cantieri già aperti per 320 milioni di euro e altri 330 da aggiudicare entro la fine del 2013 per un investimento complessivo finale, tra soldi pubblici e privati, di 905 milioni. «Il tutto senza un ricorso al Tar», gongola Pasqualino Monti, che coi suoi 39 anni (e ne dimostra pure meno) è il più giovane presidente di un'autorità portuale d'Italia, «è tutto sotto l'occhio vigile della magistratura per evitare infiltrazioni oscure. Ci sono tanti soldi in ballo. Siamo noi stessi a chiedere, e

abbiamo firmato dei protocolli apposta, che i giudici diano un'occhiata a quello che facciamo. Ogni appalto e subappalto dai 1.000 euro in su è passato al setaccio».

Obiettivi ambiziosi. Primo fra tutti: rilanciare con spazi, idee, banchine e tecnologie del terzo millennio un porto antichissimo voluto dall'imperatore a cavallo tra il primo e secondo secolo d.C. Tenendo insieme le esigenze di uno scalo moderno in grado di dar battaglia ai concorrenti, e il rispetto per i tesori architettonici di un passato che vide in Civitavecchia il porto prima dell'impero romano e poi del Papa. Tanto da ospitare la flotta pontificia.

Tesori veri. Come il muraglione di Urbano VIII, la fontana del Vanvitelli, la Porta Livorno ma su tutti, appunto, lo splendido Forte di Michelangelo, eretto all'inizio del Cinquecento sotto la direzione di Antonio da Sangallo il Giovane. È possibile conciliare queste due realtà? Monti e i suoi «ragazzi» (tutti piuttosto giovani nel panorama di una classe dirigente anzianotta come quella italiana) giurano di sì: «Abbiamo ripulito e restaurato tutto. Esattamente come vogliamo fare a Gaeta, andando a spendere soldi nostri per sistemare il waterfront e il quartiere Peschiera. E a Fiumicino, dove andiamo a costruire a pochi chilometri dall'aeroporto un nuovo porto per le navi da crociera con uno spazio per le barche da pesca, liberando il Tevere dai pescherecci».

Un progetto che consentirà ai crocieristi, spiegarono, di raggiungere Roma non solo coi pullman che in certe ore del giorno vanno a impantanarsi in ingorghi pazzeschi ma imbarcandosi su battelli che risaliranno il fiume fino alle meravigliose rovine di Ostia antica e da lì ancora fino al centro di Roma, sbarcando al porto di Ripa Grande, vicino a Porta Portese. Problemi con gli ambientalisti? «Neanche uno. Stiamo facendo le cose per bene». Legambiente conferma: messa così, può essere una cosa buo-

na, se i patti vengono rispettati...

Ma è soprattutto su Civitavecchia che l'Autorità portuale punta. A cominciare dalla crocieristica, che qui non ha i problemi di impatto di Venezia e continua a crescere: «Con 2 milioni e 600 mila passeggeri siamo i primi del Mediterraneo e ce la battiamo con Barcellona. Loro, a dire il vero, dicono di essere in testa ma calcolano anche gli equipaggi. Noi no. Giochiamo senza trucchi. E quando avremo le nuove banchine...».

C'era un solo terminal, qualche anno fa. Quello nuovo, che allungherà e allargherà l'attuale diga antemurale, contando su un fondale di 36 metri, potrà ospitare nel 2015/16 contemporaneamente sei mega-navi da crociera «movimentando» fino a 36 mila passeggeri in un giorno. «Puntiamo ad arrivare a 3 milioni e 300 mila l'anno. Se pensiamo che Miami, la prima, sta sui 4 milioni...». Quanto ai traghetti, «dieci anni fa ne avevamo solo due per la Sardegna, delle Ferrovie e della Tirrenia. Oggi, ne abbiamo anche per Barcellona, Palermo, Malta, Catania, Tripoli, Tunisi... E la nuova darsena, pronta nel 2015, avrà nove attracchi».

Il traffico commerciale, per ora, va così così. Una ventina di milioni di tonnellate l'anno (dopo addirittura un calo a 16 nel 2010) sono poco o niente rispetto ai numeri di Genova, La Spezia, Gioia Tauro... Dopo avere dragato il mare verso nord con le macchine più grandi del pianeta portando i fondali da 10 a 15 metri e gli spazi complessivi da 850 mila a un milione e 400 mila di metri quadri, è in costruzione il nuovo porto commerciale che con sei immense gru dell'ultima generazione dovrebbe movimentare già dal prossimo anno 300 mila container per poi salire ancora fino alla potenzialità di 700 mila. Dopo di che, finalmente, potrebbero essere sfruttate fino in fondo le potenzialità offerte dall'adiacente ferrovia. E magari anche quelle della rete stradale, se fosse infine completata (mancano 18 chilometri di curve, code e ingorghi) la superstrada per Orte e l'Autosole.

Ma fin qui, diciamo, sono buoni tutti. Magari non in Italia dove i lavori vanno sempre a rilento, ma nel mondo sì. Anzi, i cinesi sono più svelti. La vera sfida di Civitavecchia, come dicevamo, è quella di rilanciare un porto moderno e competitivo e insieme conservare le splendide tracce del passato. Valorizzandone l'aspetto culturale. Ed ecco il restauro delle parti monumentali. Ecco l'idea dell'energia pulita prodotta dal moto ondoso, con l'ausilio di turbine, dai cassoni cellulari della darsena servizi. Ecco «le prime banchine elettrificate del Mediterraneo» per evitare che le navi restino nel porto, inquinando, coi motori accesi. Ecco, là dove una volta c'erano quei silos orrendi, il museo del mare e l'oceanario, che sarà gestito con l'Università della Tuscia e punta ad accogliere oltre 700 mila visitatori all'anno. Per non dire dei progetti per avviare i turisti verso la scoperta delle necropoli etrusche, di Viterbo, dei borghi medievali della zona. Per questo Civitavecchia non è solo una scommessa locale, romana o laziale. Può essere il laboratorio di una scommessa nazionale. Sulla capacità dell'Italia di tenere insieme, il più armoniosamente possibile, il passato e il futuro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il futuro di Fiumicino

Previsti altri interventi negli scali di Gaeta e Fiumicino: da qui chi arriva via mare potrà raggiungere Roma navigando sul Tevere

Il progetto

Il nuovo terminal di Civitavecchia (a sinistra, il progetto) allungherà e allargherà l'attuale diga antemurale, contando su un fondale di 36 metri, e potrà ospitare contemporaneamente fino a sei mega-navi da crociera. Arriverà così ad un movimento di 36 mila passeggeri al giorno

Grandi opere Energia dalle onde e banchine elettrificate, ma anche un museo del mare e restauri per conservare monumenti e tracce del passato



Fiore all'occhiello Il Forte di Michelangelo, eretto all'inizio del Cinquecento sotto la direzione di Antonio da Sangallo il Giovane



905
Milioni di euro
L'investimento complessivo per il nuovo «Porto di Roma»