stampa nazionale

CRONACHE

e-mail: cronache@ilmessaggero.it fax: 06 4720675

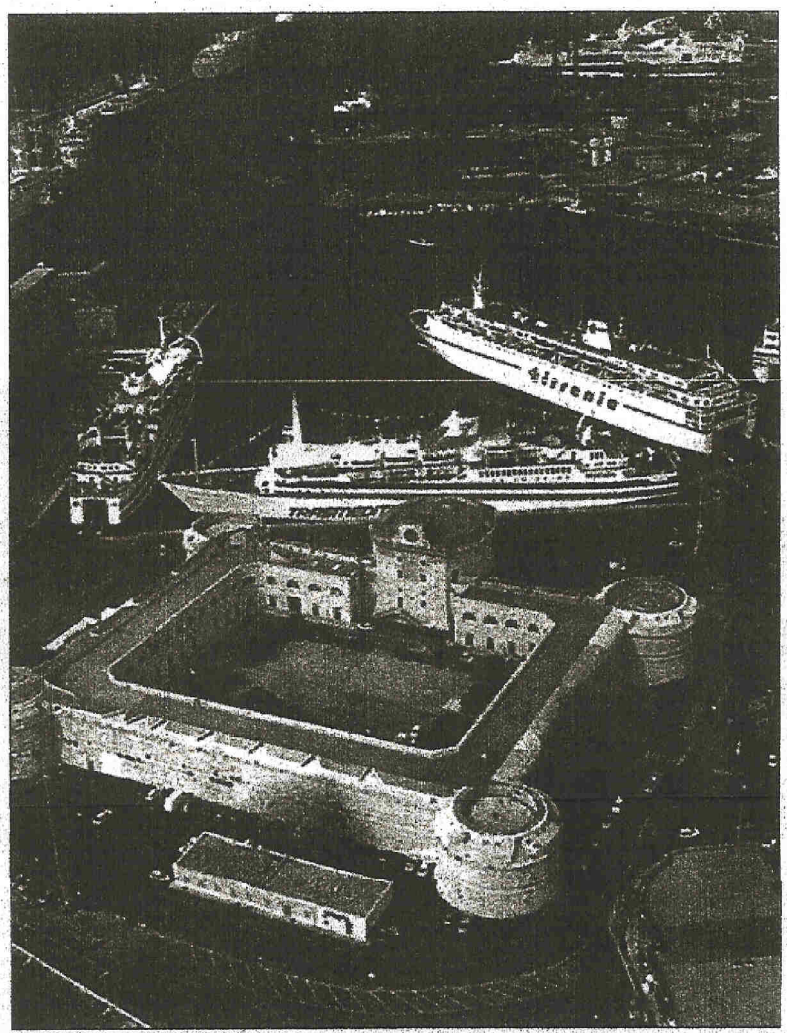
L'Inchiesta/ Autonomia decisionale e operativa, burocrazia snella, sostegno delle compagnie: così è nato il successo dello scalo laziale

Un milione di turisti nel porto dei miracoli

Civitavecchia ha superato Venezia, Napoli e Genova. E ora si candida al primato nel Mediterraneo

dal nostro inviato
ALESSANDRO BARBANO

CIVITAVECCHIA – «E' chiuso, mi dispiace... Come? No, è chiuso, è l'una, c'è la pausa pranzo... Sorry, sorry, ma è chiuso, chiusooooo... Come? Non capire, sorry, ma non parlare inglese. Aaah, a che ora riapre? Alle 16.30, sorry". La bionda americana lancia uno sguardo obliquo sulle scarpette arancio da passeggio, esposte su una pila di scatole, getta il un "late!" che somiglia tanto a un'imprecazione e si allontana. Una fila di saracinesche si abbassa in sequenza su corso Marconi qualche istante prima dell'una, mentre gli zoccoli dei turisti tamburreggiano senza ritmo sul basalto del centro storico. «Sono aziende familiari, la siesta pomeridiana è nel "dna" di padroncini e commesse – dice Massimiliano Grasso, portavoce dell'Autorità portuale – Riapriranno alle 17, quando tutti sono già tornati a bordo. Nessuno sembra essersi accorto che qui attraccano ogni mese mille navi da crociera all'anno. Un milione di persone; a cui offriamo l'ospitale deserto di una città chiusa».



I FONDAMENTALI D'ECCELLENZA

170
Nel porto di Civitavecchia lavorano 170 imprese di movimento merci (+60% dal 2000)

7.500
Sono i lavoratori diretti e 2.500 addetti in più (+25% dal 2000) più 4.000 nell'indotto (+50%)

180 mln €
È la cifra spesa dagli investitori nelle infrastrutture nel periodo 2000-2004

+10%
È l'incremento annuo registrato dal porto nel periodo 2000-2004

+45%
Il numero dei passeggeri in partenza da 2.000.000 a 3.000.000 in soli tre anni (+15% annuo)

+100%
Da 200.000 tir nel 2000 a oggi il traffico dei container è 400.000

Non stupitevi, è l'Italia dei campanili, dove tutto ciò che cresce troppo in fretta suscita un'indifferenza un po' ipocrita. Paura? Ni... forse... certamente sì. Almeno a guardare questi giganti del mare, al cui confronto la geometria del Titanic è cosa elementare. Come la "Carnival Liberty", battezzata martedì sera sulla banchina "venticinque". Centodiecimila tonnellate di stazza, lunga due volte piazza del Popolo, alta quanto la terrazza del Vittoriano. Ci stanno comodi in cinquemila, tutti rigorosamente americani. La Fincantieri di Monfalcone non ha fatto in tempo a metterla in acqua che la "Carnival Cruise Lines" aveva già coperto le prenotazioni per le stagioni estive 2005 e 2006. Non è a caso la prima compagnia crocieristica del mondo.

Arrivano in volo a Fiumicino. Poi in pullman sulla nave che li porterà dalle guglie catalane di Gaudì alle cupole dei Dogi, costeggiando quel che resta di Dubrovnic. Barcellona, Venezia, che giro ragazzi! Quando la Carnival lascia la costa, l'occhio corre lungo la banchina che si allunga verso nord. Un chilometro e mezzo di attracchi, in gran parte messi su a tempo di record. Ma dai, neanche una marcia ambientalista, una valutazione d'impatto, un documento perso nei cassetti del Ministero? Niente, detto e fatto. Da non crederci. Un anno e mezzo. Subito i progetti definitivi. Subito i soldi di Lunardi. Vinti tutti i ricorsi al Tar. E sulla scia di cemento che continua a crescere dragando il canale, stanno partendo i lavori dei primi due terminal. Tre colossi in consorzio, "Carnival", "Royal Caribbean" e "Msc" realizzeranno e gestiranno quello che si chiama "homeport": il capolinea del mare, dove tutto inizia e finisce, e prima di tutto gli affari.

Non stupitevi, è l'Italia dei miracoli. Centosettanta imprese, 3.500 addetti e 500 nell'indotto, investimenti negli ultimi quattro anni per 180 milioni di euro, traffico merci e turistico più che raddoppiati nello stesso tempo. Venezia, Napoli e Genova oscurate da uno sviluppo imprevisto. Sorpasso sul Pireo. Se non ci fosse Barcellona, sarebbe già il primo porto turistico del Mediterraneo. Con i suoi mille approdi, il milione di passeggeri, le autostrade del mare verso la Catalogna, Palermo, Tolone, Tunisi.

Perché sul demanio marittimo naviga ciò che altrove naufraga? Perché le idee le pensa il presidente dell'Autorità portuale, che è uno solo. I soldi li mettono i privati o il ministro, che sono al massimo due alla volta. E i pareri li votano i politici, gli imprenditori, i sindacati, le camere di commercio, le categorie e tutti gli altri, che sono, sì, molti. Ma di pareri si tratta. O al più di ratifiche.

E' questa l'Autonomia. Equilibrio del potere spostato sull'esecutivo. Quello che ha fatto le fortune e le imprese di molta Spagna federalista.

Ma non basta a spiegare. Ci vuole anche un mix di tenacia personale, il favore della politica e un pizzico di marginalità e indifferenza. Sì, perché in Italia le cose migliori si fanno in silenzio e in periferia. A Civitavecchia, per esempio. Dove, l'avresti detto che la vecchia banchina di Traiano e il maschio ottagonale di Bramante sarebbero diventati simbolo e proiezione della romanità nel mondo? Adesso che l'opera sta in piedi, il silenzio ha ceduto al brusio, il brusio al chiacchiericcio, e il chiacchiericcio alla polemica. Perché? «Perché a ottobre scade il mio mandato e perché il nuovo piano triennale prevede investimenti per 1.700 milioni di euro, 476 già autorizzati dal Cipe e 180 spendibili dal 2005 sulla base di progetti esecutivi. Chenaturalmente noi abbiamo già bell'e pronti – dice Gianni Moscherini, da otto anni barricato in una palazzina grigia di vetro e acciaio che svetta, non per altezza ma per contrasto, tra l'architettura del Forte michelangiolesco. Nasce impiegato di un'agenzia marittima, diventa sindacalista fino ai massimi gradi, leader nazionale dei portuali della Cgil, dal 2000 è segretario del Porto con il senatore Francesco Nerli a capo dell'Autorità, e ancora consigliere comunale dei Ds, segretario cittadino, candidato sindaco ma sacrificato per l'abiura del suo ex sponsor, il deputato Pietro Tidei, e nel frattempo commissario del Porto orfano di Nerli, emigrato a Napoli, infine Presidente con l'aiuto di Storace. Il quale s'incunea nei conflitti diessini e fa "suo" questo tecnico da 14 ore di lavoro al giorno, né moglie né figli, solo carte, banchine e camicie slacciate sotto il sole di luglio. Che, tuttavia, si dice «craxiano dalla testa ai piedi, orfano di un partito che non c'è». E insegue una sola idea: «Costruire la piastra logistica del Lazio al servizio del Paese e del Mediterraneo».

E' vero, è un'idea socialista, partorita per la prima volta negli anni '80 da Ercole Incalza, uno dei cervelli del ministero dei trasporti sotto l'egida del garofano. Si riassume con uno slogan tanto tecnico quanto poco comprensibile: "Intermodalità". Moscherini lo traduce così: quando sarà chiaro che Civitavecchia è l'unico porto del Mediterraneo in grado di movimentare il grande traffico turistico e di stivare i giganteschi carichi dei container trasportati dalle nuove navi commerciali di fabbricazione asiatica, allora una strada e una ferrovia di poche decine di chilometri potrebbero collegarci a Orte, e cioè alla dorsale adriatica, il cosiddetto corridoio 5. A quel punto Kiev sarà assai più vicina a Roma di quanto non lo sia adesso».

Per intanto Mario Puscedu, sardo trapiantato a Tarquinia, ha acquistato cento mountain-bike. Ogni domenica aspetta gli americani alle porte del centro storico, li fa montare in sella e li conduce tra le rovine etrusche fino alla sua azienda agrituristica. Degustazione ubriacante di sapori e odori della Tuscia, tra cui primeggiano olio, miele, vino, marmellate e cortesia contadina. Saluto con consegna di brochure transoceanica che consentirà ai turisti a stelle e strisce, tornati in patria, di ordinare via Internet i prodotti gustati. In accordo con gli armatori. Da mille visite a diecimila, e da diecimila a trentamila, il podere di Puscedda è diventato un'unica gallina dalle uova d'oro. Non sono anche questi i miracoli italiani?

I PIANI OPERATIVI PER I PROSSIMI 5 ANNI

- Attivazione delle sinergie operative con le altre modalità di trasporto
- Realizzazione del nuovo porto di Fiumicino a Isola della Vigna e Porto Civitavecchia
- Realizzazione del Waterfront di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta
- Realizzazione del piano triennale delle Opere per un valore di oltre un miliardo e 700 milioni
- Estensione delle concessioni portuali fino ad un massimo di 60 anni per investimenti superiori a 2.500.000 mq
- Realizzazione di una adeguata rete intermodale a scala locale e regionale
- Realizzazione del candidato con l'Aeroporto Civitavecchia Aeroporto Ore
- Realizzazione del "Comando 5 stelle"
- Realizzazione di una consensa grande messe ed energetica (Compagnia Porto 75% Enel, 25% Capitalia)
- Terminal intermodale per traffici in corso in Far East e/o Cina. Modificazione di un molo in container

Il nuovo piano triennale prevede investimenti per 1,7 miliardi

Negli ultimi 4 anni è raddoppiato il traffico merci e passeggeri