

## Scali marittimi nel Lazio Pochi, inadeguati malridotti...

Roma bisognosa di merci, Roma soffocata dal traffico merci... Ma 300 chilometri di coste sono dimenticati e abbandonati

# I porti in secca E il Tir batte la nave

**A Civitavecchia le auto e i "Tir"** continuano ad ammassarsi nello stretto corridoio tra i binari e le navi. La gente che va in Sardegna è costretta a sostare a lungo sui piazzali sotto il sole cocente o sotto la pioggia battente.

Non ci sono servizi igienici adeguati per i 2 milioni di passeggeri che ogni anno transitano di qui. I piloti dei traghetti e delle navi da crociera si muovono tra le strettoie del porto monumentale rischiando ogni volta di portarsi via un pezzo di banchina. Nel periodo estivo le code delle auto e delle roulotte vacanzieristiche bloccano il traffico serale del centro cittadino.

Ad Anzio anche il cargo più modesti rischiano periodicamente di incagliarsi nei bassi fondali sabbiosi. Scaricano lungo il breve antemurale di uno scalo abbozzato alla meglio, dove ormeggiano alla rinfusa, e a stretto contatto, mercantili, pescherecci, yacht e motoscafi.

Gli spazi del golfo naturale di Gaeta sono immensi: si arriva fino a Formia in un continuo di imbarcazioni sempre diverse: dalle navi scuola della Guardia di finanza, agli incrociatori della Sesta flotta americana, alle petroliere, ai piccoli mercantili del caolino. Ma anche nel golfo esiste il problema dei fondali. Sette metri e mezzo sono troppo pochi per incrementare i traffici. Eppure i porti del Lazio hanno, Roma, sempre in grado di merci e di derrate, hanno le industrie di trasformazione della pianura pontina e dell'Alto Lazio, hanno alle spalle Umbria, Marche, Abruzzo, pronta a convogliare i loro manufatti sulla sponda tirrenica se solo ci fossero le strade di collegamento. Hanno il reddito fisso dei collegamenti con le isole: Sardegna, Sicilia, Venetie.

Vecchi, tremendamente vecchi, i porti di Civitavecchia, Gaeta-Formia, Anzio, sopravvivono alla concorrenza spietata del "tir" che sboccia sulle autostrade. Ma fino a quando? Regenerano alla sfida del '92? Difficile dirlo. Ci sono progetti per un rilancio complessivo, ma non ci sono i soldi necessari. Lo Stato è da troppo tempo latitante, il piano generale dei trasporti è rimasto sulla carta, la stessa Regione sembra essersi dimenticata di avere 300 chilometri di costa. A com-

Civitavecchia, Gaeta, Anzio. Di che salute godono i tre «avamposti» sul mare della capitale, i tre grandi porti laziali? Navi che rischiano di insabbiarsi, capitani di vascello che non riescono più a districarsi negli angusti limiti imposti dall'inadeguatezza degli scali marittimi. Eppure le industrie dell'entroterra e la

fame di merci che attira su Roma sempre più traffici, richiederebbero un forte potenziamento dei tre porti commerciali laziali. Il caso limite è Civitavecchia: primo porto passeggeri in Italia e sesto per le merci, terminal petrolifero di Agip e Enel, è abbandonato alle sue ristrettezze. Ma fa occhioolino il '92.

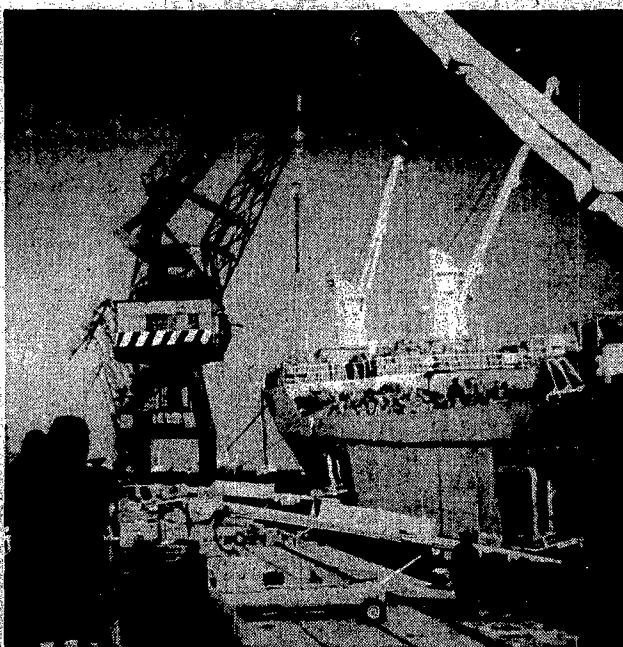
SILVIO SERANGELI

piccare la situazione sono arrivati i decreti del ministro della Marina mercantile Prandini, che hanno scosso il già precario equilibrio.

Civitavecchia costituisce il caso limite. È il primo porto passeggeri in Italia (il secondo in Europa), il sesto per le merci. È una specie di casello autostradale per la Sardegna. È il terminale petrolifero dei depositi costieri dell'Agip e del combustibile per le centrali Enel. Eppure, se non si adegua in fretta alle nuove tipologie del traffico, rischia di perdere il suo ruolo di porto di Roma. «Il suo sviluppo si gioca sul nuovo piano regolatore», dice il presidente del consorzio autonomo

del porto, Raffaele Meloro. «È importante che ci sia stata l'approvazione del consiglio comunale. Ma l'iter per il nuovo porto sarà ancora lungo. Noi puntiamo per ora all'attivazione del nuovo terminal. Dall'estate prossima partiremo con 40mila container, ma siamo sicuri di uno sviluppo rapido, perché il settore è in continua espansione e siamo il terminal più vicino a Roma. Il costo? 15 miliardi, tutti del consorzio».

Proprio i container costituiscono il punto di forza dei traffici del porto di Anzio. Per ora c'è un servizio bisettimanale con Cagliari, ma è prevista l'inaugurazione di una nuova rotta per la Grecia. Le cifre degli altri traf-



Si scaricano le merci nel porto di Civitavecchia. Una struttura vecchia, inadeguata, dimenticata dallo Stato. È la denuncia della Compagnia dei portuali che nel giorno scorso ha festeggiato con l'anno in bocca 92 anni di attività.

### IN CIFRE

Tutti in rosso i dati del traffico merci di Civitavecchia, stabili con alcune voci in ascesa quelli di Anzio e Gaeta-Formia.

Nel dettaglio, a Civitavecchia sono state lavorate nel 1988 989.230 tonnellate di merci contro 1.486.298 del 1987. La perdita secca è del 33,44%. Nel primo semestre '89 i dati fanno comunque registrare una buona ripresa per cromo, carbone e banane. Le voci principali delle merci lavorate a Civitavecchia riguardano per il 1988: il carbone con 187.683 tonnellate (-56,78% rispetto all'87); i cereali con 339.301 (-35%); i rottami di ferro con 149.689 (-25,60%); i laterizi con 10.459 (-46,07); l'argilla e il caolino con 72.393 (-20,15%); le banane con 44.550 (-6,72%); in aumento le altre merci con 35.447 tonnellate e il cemento sfuso con 149.437.

Per Formia-Gaeta il dato globale del 1988 parla di un traffico merci di 279.000 tonnellate con un leggero incremento rispetto al 1987, confermato nel primo semestre 1989. Le voci per l'88 riguardano: il cereale con 30.000 tonnellate; l'argilla e il caolino con 56.000; il carbone con 50.000; l'alluminio con 20.000; la sabbia con 40.000; il legname con 2.500 e il granturco con 2.200.

Il dato complessivo per Anzio parla di 149.222 tonnellate lavorate nel 1988 (nell'87 erano 115.000). La lieve crescita è confermata nell'89. I dati principali riguardano: i semi oleosi con 12.639 tonnellate; oli e grassi alimentari con 4.456; vini, liquori, bevande con 9.489; prodotti chimici con 14.573; i container con 105.495; le lattine per la Coca-Cola con 498 e le parti meccaniche con 490. Ci sono poi le 498 tonnellate dei container contenenti le scorie nucleari della centrale di Borgo Sabotino.

In costante aumento il traffico di passeggeri e auto per le isole.

A Civitavecchia i collegamenti con Cagliari, Olbia e Golfo Aranci effettuati dai traghetti delle Ferrovie dello Stato e dalla Tirrenia fanno registrare un totale di 1.394.191 tonnellate per l'88 con un aumento del 9,84% rispetto all'87. I passeggeri sono 2 milioni, 500.000 le auto e i veicoli commerciali 28.000 i croceristi. Arriva a 300.000 il numero di passeggeri che da Anzio, Formia, Terracina raggiungono Pozza e Venetie. Le auto traghettate sono 16.000; 7.350 i mezzi pesanti. La voce prodotti petroliferi fa registrare 6.847.000 tonnellate per Civitavecchia, 600.000 per Gaeta.

## «Portuali, non parassiti in banchina»

In basso il porto turistico di Fiumicino. Se gli scali commerciali sono malridotti, non va meglio per chi vuole parcheggiare la sua barca

Non c'è stata festa. Visti scuri, facce preoccupate; qualche anziano si commuove quando gli viene consegnato l'attestato di fedeltà alla Compagnia. Così i portuali di Civitavecchia hanno ricordato il 92esimo della Compagnia «Roma». Tante donne nel salone della sede: quelle che hanno marciato a Livorno contro i decreti Prandini, che sono andate a parlare dei loro problemi di mogli di portuali con Nilde Iotti. Dei portuali sono una rappresentanza. «È come se fossero qui», ci tiene a precisare Vincenzo Esperto, lucido e dalla battuta pronta, 92 anni. «Oggi 220 portuali sono in banchina a scaricare quattro bananiere. La festa è

festa, ma di questi tempi non possiamo lasciarci sfuggire nemmeno una giornata di lavoro. Ho passato una vita col fazzoletto in testa, sporco di polvere di carbone, nero come la pece. Ricordo la prima guerra mondiale e le botte dei fascisti, la ricostruzione del porto, matrone per matrone, e le cariche della «celere» di Scelba. Per questo non mi scompongo di fronte alle difficoltà e ai pericoli che ci hanno messo in testa i decreti Prandini: per noi conta il lavoro, e sapremo manierarlo».

Prima l'incredulità, poi la rabbia. Adesso è subentrata fra i portuali, la stanchezza di una trattativa lenta, esasperante, con il ministro della

Marina mercantile che ogni volta, nonostante l'accordo del 17 marzo, alza la posta. «La situazione rimane confusa e difficile», dice il console della Compagnia portuale «Roma», Ivano Poggi, 35 anni di porto, da scaricatore occasionale a socio, a dirigente di un'azienda con 351 lavoratori padroni di se stessi. «L'interpretazione dei decreti è complicata, ma abbiamo capito che vogliono l'esclusione completa dei lavori in riserva. Per noi significa una perdita secca del 50% per l'occupazione, del 25% di entrate ogni anno. Hanno detto che dovevamo rimboccarci le maniche, ma a questo punto non sap-

piamo fino a quando. Il primo stipendio del dopo-Prandini è una miseria». Eppure la situazione di Civitavecchia è tranquilla. Non c'è stata richiesta di autonomie funzionali, esiste un buon rapporto fra la Compagnia e il Consorzio autonomo del porto. «Proprio questo non vogliamo capire al ministero», dice Poggi. «Compagnia-impresa? Cooperativa? A questi interrogativi abbiamo già risposto da tempo. Siamo a posto». In questi giorni inauguriamo l'area di stoccaggio di Aurelia: tre ettari già strutturati, 5mila metri quadrati al coperto, altri 8mila disponibili. I lavoratori si sono tassati per creare questa nuova possibilità di essere

un'impresa moderna. Altro che parassiti in banchina. Ma c'è chi dice che le vostre tariffe sono troppo alte, che non volete cambiare un sistema di privilegio. «Qui c'è un solo privilegio: di lavorare in un porto vecchio, di cui lo Stato si è dimenticato da tempo. Ma noi ci stiamo trasformando. Certo abbiamo bisogno di tempo e di indicazioni. Ho scritto al segretario della Cgil Trentin proprio per questo: per dirgli che non serve a niente mettersi in trincea e poi ricevere le tirate d'orecchi del sindacato. Chiediamo un piano, un riferimento comune. Non ci piace la solitudine, anche se la lotta non ci spaventa».

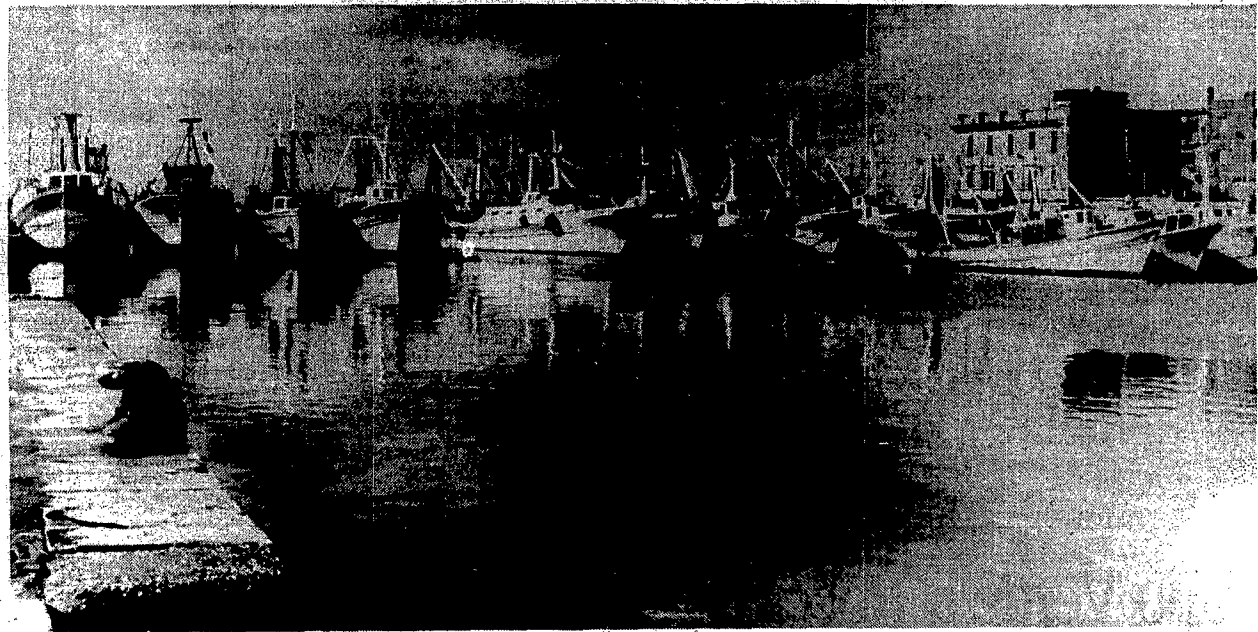
Acquistare un ormeggio costa da 10 a 100 milioni, ma in affitto (magari in spazi occupati abusivamente) si trovano

Dove metto la barca? Ecco un vademecum

### Un parcheggio costa da 10 a 100 milioni (auto compresa)

Una barca si può sempre comprare. Ma dove ormeggiarla? È soprattutto una questione di soldi. Ma per le coste laziali conta molto la pazienza di starsene in teza o quarta fila, di aspettare il proprio turno all'interno di porticcioli in cui le barche non fanno neppure intravedere il mare. Ma se uno i soldi proprio ce li ha, e possiede una gran bella barca, gli si presentano due possibilità. Può comprarsi un posto nel nuovissimo porto turistico «Marina di Nettuno» o a «Riva di Traiano» di Civitavecchia. A Nettuno un posto barca da 10 metri viene a costare 39 milioni, più cinque per il posto auto obbligatorio. L'affitto annuo va dai 4.800.000 per 10 metri agli 11 milioni per i 20. Per «Riva di Traiano» per il momento si può solo comprare perché il porto non è ancora operativo. I costi? 50 milioni per 10 metri di banchina, 62 per 12 metri, 110 per 15 metri con box e due posti auto. Ma c'è ancora disponibile un posto da 42 metri: costa 450 milioni, con due box e quattro posti auto.

Decisamente più abbordabile l'ormeggio negli altri porticcioli. Ad Anzio i 19 soci della Cooperativa Ormeggiatori garantiscono la custodia, l'acqua e l'elettricità per 150.000 lire al mese, con una soprattassa di 20.000 lire a luglio-agosto. Ma qui come a Gaeta, a Sperlonga, a Terracina, a San Felice Circeo il problema è di trovare un posto. Abbordabili le spese per la vigilanza e l'assistenza nel porto canale di Fiumicino dove opera la Cooperativa Traiano e a Fiumara Grande. Qui si pagano dalle 13 alle 15mila lire al metro per un mese. La cifra varia continuamente perché l'ormeggio è garantito dal delegato di spiaggia delle Capitanerie di porto e il contributo va a chi custodisce a vario titolo le imbarcazioni. È il caso di Ladispoli e, soprattutto, di Santa Marinella dove i pescatori si accontentano di poco, magari di qualche pacchetto di sigarette. Stesse pretese per la Darsena Romana di Civitavecchia e per Montalto. Ma l'importante è conquistarsi il posto barca e mantenerlo. L'applicazione delle leggi sulla sicurezza hanno infatti dimezzato le capacità ricettive degli stabilimenti balneari.



## Poche le strutture per gli amanti del mare Febbre da crociera... Ma non ci sono ormeggi

La febbre di spiegare le vele e prendere il largo è scoppiata irrefrenabile. Lungo i pontili, nel fine settimana, è scattata l'operazione «fa da te» per rimettere a nuovo, come ogni anno, le imbarcazioni a Fiumara Grande: il più grande porto turistico del Mediterraneo: 4000 imbarcazioni, tutte abusive. «Abbiamo pagato i condoni, ma i vigili continuano a portarci le intimazioni di sfratto», si ribella la signora Alga del Club Nautico Punto Tevere. «Ma noi siamo qui da 25 anni e chissà quando verrà costruito

il porto nuovo. E poi chi potrà permettersi di pagare 40 milioni per un posto barca». Ma Fiumara Grande non è un'eccezione. Sono pochi gli scali della costa laziale in piena regola. Ponza, Terracina, San Felice, Formia, Gaeta, Anzio, Nettuno, Santa Marinella, Riva di Traiano a Civitavecchia.

«Proprio questi scali vanno potenziati e controllati», dice Giancarlo Bozzetto, consigliere regionale comunista, che si occupa da tempo dei problemi della costa e dei

porti. «Certo non bisogna penalizzare tutti gli altri, ma nemmeno arrivare ad una cementificazione generale, trasformando gli approdi in porticcioli. Ma il problema da risolvere al più presto è quello di Fiumara Grande. Ci sono già cinque progetti presentati per il nuovo porto, 100 ettari del terreno sono di proprietà della Regione, sono state approvate le norme di salvaguardia ambientale. Che aspetta la giunta regionale a sbloccare l'iter per la costruzione? È possibile creare un pool fra le imprese concorrenti e realizzare 3500 posti barca funzionali, lasciandone al libero approdo un migliaio in gestione ad una cooperativa giovanile». Ma la giunta ha gettato le ancore e non si pronuncia. E c'è chi non ha troppa pazienza e il porto turistico se lo costruisce da solo. È il caso della società Riva di Traiano che, alle porte di Civitavecchia, ha creato 1182 posti barca in una struttura ac-

cattivante e razionale. Stessa classe per il Marina di Nettuno, 840 posti barca consegnati da tre anni. E gli altri? Attendono l'occasione propizia per una radicale sistemazione. È il caso di Anzio che potrebbe avere nuovi spazi con l'approvazione del Piano regolatore generale: è il caso di Santa Marinella dove è previsto l'ampliamento del porticciolo a 600 posti. Ma intanto rimangono gli squilibri di sempre. E la differenza si vede nel costo dell'ormeggio: dai 50 milioni necessari a Riva di Traiano per acquistare un posto barca da 10 metri, ai 44 di Marina di Nettuno. Ma non c'è da spaventarsi: con 150mila lire al mese si può ormeggiare la stessa barca al Moletto Panphili di Anzio o a Fiumara Grande, con 100.000 a Santa Marinella. E c'è chi se la cava con una stecca di sigarette al bagnino, che magari aiuta a rivoltare sulla spiaggia il piccolo guscio chiamato esageratamente barca.

Una rotta per Valencia da 500mila passeggeri

### «Corsica Ferries» Da settembre Civitavecchia Spagna in 36 ore

Si chiama «Corsica Ferries». In questi giorni ha fatto rotta su Barcellona dove ha scaricato la ciurma rossonera del cavalier Berlusconi impegnata a sostenere il Milan nella sfida europea di Coppa dei Campioni.

Ma da settembre questo tragheto modernissimo inaugurerà la linea croceristica Civitavecchia-Valencia. In sole 36 ore si potrà raggiungere la Spagna, abbreviando quello che rimane, nonostante le autostrade, un viaggio lungo e faticoso da affrontare in auto. E con costi (ancora da definire) ma probabilmente inferiori alle tariffe aeree. Palestra, piscina, cinema, sauna e sala convegni eviteranno ai passeggeri di annoiarsi nella traversata che prevede un passaggio mozzafiato fra le Bocche di Bonifacio.

Sul tragheto potranno essere ospitati 1500 passeggeri e 476 autovetture. Ancora da definire il costo della crociera. Per ora si sa che il noleggio della «Corsica Ferries» costerà un milione al giorno.

Volere questa nuova rotta è stata soprattutto la Provincia di Roma. «Non è una scelta estemporanea, neppure un azzardo», dice l'assessore al bilancio della Provincia Pietro Tidei. «Abbiamo considerato due elementi: la lontananza della Spagna da Roma e il flusso continuo di spagnoli verso la capitale. È una tendenza destinata ad ampliarsi notevolmente in occasione dei Campionati mondiali di calcio del '90». Per giunta si va estendendo nel nostro paese l'interesse per nuove rotte croceristiche. La Civitavecchia-Valencia potrà arrivare a creare un flusso di 500mila passeggeri l'anno, contando su un tragheto considerato fra i più confortevoli e sicuri del Mediterraneo. Si aggiungeranno ai due milioni di persone che ogni anno affollano la rotta con la Sardegna.