

## **Il porto di Civitavecchia nella duplice funzione di nodo e di periferia. Una sintetica evoluzione (XIX-XXI secc.)**

Arturo Gallia

Laboratorio geocartografico “Giuseppe Caraci”, Dipartimento di Studi Umanistici, Università Roma Tre

### **Riassunto**

Attraverso un'analisi cartografica, ma anche sistemica e diacronica, si vuole ripercorrere l'evoluzione del porto e, soprattutto, del suo ruolo nello sviluppo della città e dell'area litoranea a nord di Roma e delineare le prospettive, anche turistiche, future sottolineandone la duplice funzione di nodo all'interno del Mediterraneo e di periferia del polo urbano romano.

### **Abstract**

Through a cartographic and also a systemic and diachronic analysis we would to trace the evolution of the port and, most importantly, its role in the development of the city and the coast north of Rome and outline the future perspectives, even touristical, underscoring the dual function as node into the Mediterranean and as periphery of the urban center of Rome.

### **Premessa**

Nel corso della sua storia, Civitavecchia ha rappresentato pressoché sempre il porto di Roma, a volte in maniera esclusiva, altre volte in concomitanza di altri porti, svolgendo il duplice ruolo di nodo di una rete marittima mediterranea e, al tempo stesso, di periferia di un importante centro. Dall'Unità d'Italia ad oggi, Civitavecchia si è sempre più imposta come dominante rispetto agli altri insediamenti del litorale laziale settentrionale, cercando di incrementare la funzione di nodo, anche nei confronti dell'entroterra, e di ridurre il grado di dipendenza da Roma. A tal fine, gli attori locali e nazionali hanno promosso politiche di sviluppo volte all'ingrandimento del porto e alla espansione di infrastrutture di comunicazione (strade e ferrovia). In questo modo, tuttavia, se è vero che da una parte si è intensificato la funzione nodale del porto, divenuto uno dei più importanti in Italia, ma anche nel Mediterraneo, per traffico di merci e di passeggeri (crocieristi e di linea), dall'altra non si può non affermare quanto si sia rafforzato il rapporto con Roma, meta ultima della maggioranza delle merci e delle persone sbarcate.

### **Il porto e la ferrovia**

L'insediamento portuale ha origini remote e deve agli Etruschi, ma soprattutto ai Romani la sua fama. In età moderna fu ampliato e divenne il porto della Roma papale e la sede della flotta pontificia. Con l'occupazione francese (1805-1814) fu disposto un intenso restauro e una consistente manutenzione. In quel secolo, un'epoca in cui i progressi della tecnica avevano apportato notevoli miglioramenti alle imbarcazioni, facendole diventare più veloci e, soprattutto, più grandi, l'ultimo comandante della Marina pontificia, Alessandro Cialdi, aveva evidenziato per primo la necessità di ampliare la capacità del porto, anche se le sue proposte furono riprese solo dopo l'Unità, quando il Governo italiano si adoperò per trasformarlo e ampliarlo secondo le nuove esigenze. I lavori iniziarono nel 1887 e portarono al prolungamento dell'Antemurale e alla chiusura della bocca meridionale del porto.

Tra il 1929 e il 1938 l'Antemurale fu nuovamente prolungato verso nord e fu costruito il molo “Amerigo Vespucci”. Dal secondo dopoguerra ad oggi il porto ha subito numerose modifiche e

diversi ampliamenti, nonché ha visto la costruzione di strutture portuali utili alla gestione dei traffici commerciali costantemente in aumento. Infine, i bacini sono stati suddivisi in base alla funzione (traffico passeggeri, traffico crocieristico, traffico mercantile).



Figura 1 – L'evoluzione delle strutture portuali nella cartografia IGM (dettaglio).

All'ingrandimento del porto ha fatto seguito la costruzione, prima, e l'ammodernamento e l'ampliamento, poi, di una rete ferroviaria in grado di mettere in comunicazione Civitavecchia con il resto dell'Italia, secondo tre direttrici: nord (Orbetello-Grosseto); est (Orte-Terni); sud (Roma).



Figura 2 – Le direttrici dello sviluppo ferroviario.

La prima idea di connessione di Civitavecchia alla rete ferroviaria nazionale risale al 1830, ma solo alla metà del secolo ebbero inizio i lavori della tratta verso Roma (1856-1858). Il 25 marzo 1859 il primo treno partito da Civitavecchia raggiunse la stazione di Porta Portese e dal 16 aprile ebbe inizio il servizio regolare passeggeri, grazie a due treni al giorno che in due ore e mezza collegavano le due città. L'anno successivo fu inaugurata la nuova stazione di Civitavecchia, mentre nel 1863 fu ultimata la costruzione del ponte di ferro sul Tevere e prolungata la tratta ferroviaria fino alla stazione di Roma Termini.



Figura 3 – Tratto urbano a Roma della linea ferroviaria Civitavecchia-Roma. In rosso il tracciato fino alla stazione di Porta Portese. In blu il tracciato fino alla stazione di Termini. In verde e nel riquadro a destra il ponte di ferro del 1863 (elaborazione dell'A.).

Nel 1863 venne pubblicata la *Concessione e Capitolato della Ferrovia da Civitavecchia al confine Toscano, presso Orbetello*, tratta completata nel 1865. Per l'occasione la stazione fu ammodernata e trasformata da stazione di testa a stazione di via.

La tratta più tarda fu quella verso est: nel 1868 venne progettata la linea fino a Viterbo, mentre nel 1872 il Comune sollecitò il Governo a procedere con la costruzione della linea, il cui progetto fu prolungato fino ad Orte, congiungendo la linea alla direttrice nazionale nord-sud, e fino a Terni, in modo da mettere in collegamento il polo siderurgico ternano con il porto di Civitavecchia. Questo progetto fu ridefinito nel 1898 e approvato in via definitiva nel 1902 (16 agosto), ma la costruzione della linea iniziò solo nel 1921 per essere ultimata nel 1928.



Figura 4 – Tracciato originario della tratta ferroviaria Civitavecchia-Orte.

Oltre alle laboriose fasi che hanno preceduto la costruzione, questa tratta ferroviaria ha subito e grandi disagi, tanto che oggi non è più in esercizio. Nel 1961 una frana causò l'interruzione della linea nei pressi della galleria di Cencelle. I lavori per il ripristino della linea ripresero solo nel 1986 e quando nel 1994 erano prossimi a essere conclusi, furono sospesi perché la linea era ritenuta antieconomica. Negli ultimi anni, sebbene, si sia parlato spesso di un ripristino della tratta ferroviaria o di un utilizzo alternativo della sede (come, ad esempio, per la creazione di un itinerario cicloturistico) e siano sorti gruppi di attori locali interessati alla linea, il tratto tra Viterbo e Civitavecchia rimane in uno stato di abbandono.



Figura 5 – Tratti della linea Civitavecchia-Orte oggi dismessi.

Congiuntamente alla costruzione delle linee ferroviarie, il porto fu interessato da lavori di ammodernamento e di interconnessione che ne favorirono l'espansione della propria area di influenza terrestre e il collegamento con le maggiori arterie nazionali, elevando così la città e, appunto, il porto a nodo intermodale di grande interesse nazionale. Già nel 1865 fu realizzato un raccordo ferroviario verso i moli, ampliato nel 1906. Nel 1931 fu realizzata, invece, la stazione

marittima, dando vita alla linea passeggeri Civitavecchia Porto-Roma. Nel 1935 tutte banchine furono coperte da una rete di binari di circa 7 km di lunghezza complessiva che, oltre a favorire una facile movimentazione delle merci, diedero la possibilità di creare nel 1961 un servizio marittimo di treni passeggeri via nave.

Negli anni '90, con il trasferimento dell'area mercantile verso nord, il raccordo ferroviario meridionale fu chiuso e dismesso, mentre uno nuovo fu costruito nella porzione settentrionale del complesso portuale.

In occasione del Giubileo del 2000 e con l'approvazione del nuovo Piano regolatore (2004), il porto di Civitavecchia ha ottenuto nuovi investimenti volti ad adeguare le proprie infrastrutture a sempre nuove esigenze.

Il Piano Regolatore Portuale, infatti, prevede l'ampliamento verso Nord delle banchine e la suddivisione del traffico crocieristico da quello di linea e da quello commerciale, nonché l'integrazione con l'interporto e l'ampliamento del traffico ferroviario.

Infine, grazie alla razionalizzazione e all'ampliamento delle sue strutture, alla creazione del nuovo interporto e alla presenza delle vicine reti ferroviaria e autostradale, il porto di Civitavecchia oggi rappresenta un rilevante nodo intermodale, non solo nel contesto dell'Italia centrale, ma in tutto il bacino mediterraneo, in grado di offrire, altresì, la possibilità di dar vita ad una direttrice transeuropea est-ovest, alternativa al Corridoio 5 (Kiev-Milano-Barcellona-Lisbona).



*Figura 6 – Veduta aerea del porto e della città di Civitavecchia.*

### **Civitavecchia e il turismo**

Fin dall'antichità Civitavecchia è stata meta di viaggiatori che volevano beneficiare delle acque termali presenti nella zona.

Con la diffusione del Grand Tour, tra la fine del XVII secolo e gli inizi del XVIII la città costituì l'approdo ideale e la prima tappa del viaggio dei giovani aristocratici dell'Europa nord-occidentale diretti a Roma.

Alla fine dell'Ottocento, oltre al turismo termale fu offerta la possibilità di godere dei bagni di sole e fu aperto il primo stabilimento balneare di Pirgo. Queste forme turistiche furono incentivate negli anni Trenta del Novecento e l'offerta balneare si moltiplicò lungo tutto il litorale tra Civitavecchia e Roma, in particolare a Santa Marinella e Santa Severa.

Nel secondo dopoguerra la vicinanza a Roma rese le spiagge di Civitavecchia e del suo litorale una delle mete preferite dai romani, alla ricerca di refrigerio dalla calura della città, tanto da diventare il luogo privilegiato di insediamento delle "seconde case" per la villeggiatura estiva.

Il crescente uso di imbarcazioni da diporto ha reso necessaria la costruzione di un approdo esclusivamente turistico poco più a sud di Civitavecchia: il porto turistico Riva di Traiano, in grado di ospitare più di 1.000 barche di piccola e media grandezza.



Figura 7 – Veduta aerea del porto turistico Riva di Traiano.

Alla metà del XIX secolo il porto registrava un Movimento regolare di vapori, che grazie a nove piroscafi permetteva il mantenimento di quattro rotte in servizio sulla direttrice Malta-Marsiglia. In particolare, sei piroscafi percorrevano la linea Napoli-Civitavecchia-Livorno-Genova-Marsiglia; due la linea Napoli-Civitavecchia-Marsiglia; uno la Malta-Napoli-Civitavecchia-Livorno-Genova-Marsiglia. Infine, il vapore “Mongibello” collegava Civitavecchia a Marsiglia in sole ventisette ore. Con il boom turistico della Costa Smeralda alla fine degli anni Cinquanta si registrò un incremento molto elevato di passeggeri in partenza per la Sardegna e, dunque, un aumento delle navi in transito a Civitavecchia.

Oggi i collegamenti giornalieri con la Sardegna e quelli di linea con la Corsica, la Sicilia, la Francia, la Spagna e la Tunisia assicurano al porto un movimento di circa 2,3 milioni di passeggeri l’anno (dati 2010).

Dagli anni Ottanta, al traffico di linea si è affiancato quello legato alle rotte crocieristiche. Un sempre maggior numero di navi da crociera, infatti, approda a Civitavecchia e da esse sbarcano quasi 2 milioni di passeggeri l’anno, con l’intenzione di “ripercorrere le orme” dei viaggiatori del Grand Tour e raggiungere la città di Roma. Oltre ad essere un porto di transito, Civitavecchia sta diventando un sempre più importante porto di partenza per gli stessi itinerari crocieristici, costituendo una valida alternativa ai porti liguri e toscani (più di 320 mila imbarchi registrati nel 2010).

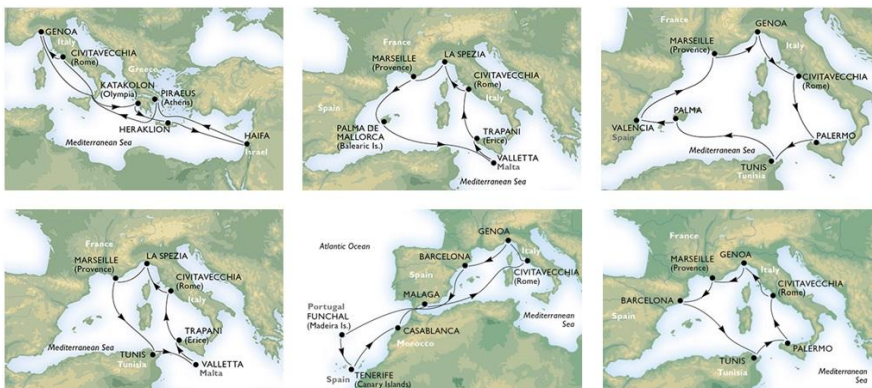


Figura 8 – Esempi di itinerari crocieristici (MSC Crociere) con Civitavecchia come porto di imbarco e/o sbarco.

### Per concludere

Da questa assai sintetica analisi si può percepire come il porto di Civitavecchia abbia giocato e giochi ancora oggi questo doppio ruolo di nodo all'interno di una rete marittima e terrestre di respiro nazionale ed internazionale e di periferia nei confronti di un polo urbano, Roma, che esercita una forte attrazione sui flussi in arrivo e in partenza da Civitavecchia. L'espansione delle strutture portuali e delle infrastrutture intermodali sono state al tempo stesso causa ed effetto dell'aumento di intensità del ruolo giocato dal porto nel contesto Mediterraneo, favorendo l'attestazione di Civitavecchia quale scalo commerciale e passeggeri di grande rilievo. Contemporaneamente, l'influenza esercitata da Roma sui flussi commerciali e turistici non può essere trascurata e, anzi, sembra essere un elemento da cui dipende fortemente il benessere delle attività economiche dell'area civitavecchiese. Per quanto riguarda il settore turistico, invece, si può indubbiamente affermare che il trend turistico degli ultimi anni abbia messo in luce il ruolo di Civitavecchia non solo in dipendenza di Roma, ma anche in maniera autonoma, identificandola essa stessa come meta turistica di grande importanza. Da questo punto di vista, un ruolo importante è giocato dagli attori locali in grado di individuare le dotazioni del territorio (beni culturali, beni paesaggistico-ambientali, ...), valorizzarle e trasformarle in risorsa economica.

### Bibliografia

- Annovazzi V. (1853), *Storia di Civitavecchia dalla sua origine fino all'anno 1848*, Tipografia Ferretti, Roma
- Attuoni P. (1958), *Civitavecchia, il porto e la città*, Società Geografica Italiana, Roma
- Calisse C. (1898), *Storia di Civitavecchia*, G. Barbera, Firenze
- Cialdi A. (1845), *Delle barche a vapore e di alcune proposizioni per rendere più sicura e più agevole la navigazione del Tevere e della sua foce di Fiumicino*, Tip. delle Belle Arti, Roma
- Cialdi A. (1872), *Disegno per l'ingrandimento e miglioramento del porto di Civitavecchia*, Tip. del Senato, Roma
- Cialdi A. (1877), *Illuminazione e segnalamento dei littorali e dei porti*, Tip. Barbera, Roma
- Correnti F. (a cura di) (1993), *Obiettivo Civitavecchia, 1943-1993. Documenti sulla distruzione e la ricostruzione della città nel 50° anniversario dei bombardamenti*, Comune di Civitavecchia, Civitavecchia
- Correnti F. (2005), *Come lo papa uole. Note per una rilettura critica della storia urbanistica di Civitavecchia*, Cassa di Risparmio di Civitavecchia, Etruria Arti Grafiche, Civitavecchia
- Dainotto S. (2005), *Il Portolano della spiaggia romana nel Mare Mediterraneo di Angelo Costaguti*, Archivio di Stato di Roma, Roma
- Di Cesare F., La Salandra A.A. (2010), "I porti italiani nel presente e futuro dell'industria crocieristica", *Geotema*, 40 : 132-141
- Manzi P. (1837), *Stato antico ed attuale del porto città e provincia di Civitavecchia*, Giachetti, Prato
- Pirani F. (1995), *Civitavecchia. Pagine di storia attraverso le sue antiche stampe*, Ente Cassa di risparmio di Civitavecchia-Associazione archeologica *Centumcellae*, Civitavecchia
- Toti O., Ciancarini E. (2004), *Da Centumcellae a Civitavecchia. Storia della città dalle origini al 1946*, Tipolitografia Spada, Ronciglione