



COMITATO S.O.L.E.  
per un progetto di cambiamento

Salute, Opportunita', Lavoro, Ecologia

Progetto Porto Bene Comune a cura del Comitato Sole\*

A Civitavecchia Next Generation UE si chiama  
Porto Bene Comune: un capolavoro tutto italiano



## Un po' di storia

Quando Civitavecchia profondamente devastata dai bombardamenti accetta come miraggio di sviluppo economico e di benessere sociale l' industrializzazione del proprio territorio, comincia a separarsi dal suo porto. Complice la posizione geografica, perfettamente al centro della penisola, la presenza del porto per il rifornimento del combustibile (carbone e olio) e l' acqua marina per il raffreddamento dei macchinari, Civitavecchia asseconda di buon grado i piani politici che vogliono farne un futuro centro industriale di produzione termoelettrica. Arrivano i finanziamenti del piano Marshall e la Società Tirrena comincia a costruire il suo primo insediamento nel 1951, a cui seguiranno molti altri. Nel 1958 la seconda ciminiera e il complesso raggiunge una potenza di 140 MW.

Quando si discute della nazionalizzazione dell' industria, nel 1963, la città non ha dubbi, è al fianco agli operai perché la centrale diventi industria di Stato a garanzia di continuità e occupazione futura. Così avviene il passaggio dalla Società Tirrena all' Ente Nazionale per l' Energia Elettrica, ENEL.

Alla fine degli anni ' 60 si dà avvio alla terza produzione nello stesso luogo per una potenza di 240 MW, ma pochi anni dopo viene dismesso il primo impianto per scarsa produttività. Tra il 1976 e il 1986 si giunge ad un massimo dell' occupazione fino a 300 operai più 600 impiegati per la manutenzione, per un massimo di produzione fino a 4250 Mw pari a circa il 10% del parco centrale ENEL su scala nazionale. Le famiglie mandano i propri figli al nuovo Istituto Tecnico Marconi perchè un domani possano trovare lavoro nella centrale. Circa un migliaio di persone lavorano direttamente o indirettamente, grazie all' indotto, che si viene a creare.

Il legame con il porto non c'è più: la città, che era nata intorno al suo porto, come si evince facilmente dalle cartografie d' epoca che ritraggono la particolare e suggestiva cornice stellare della città, ha interrotto la sua comunicazione con quello che per secoli era stato il suo cuore pulsante.

Tuttavia proprio quando Civitavecchia sta per acquisire la sua nuova identità di città industriale sopraggiunge anche la fine dell' idillio tra industria e popolazione e con esso il declino della modernità. L' 8 settembre 1990 scoppia la caldaia della terza unità alla Fiumaretta. Comincia a nascere la consapevolezza della pericolosità di questi insediamenti industriali dentro la città e con questa le prime mobilitazioni.

La popolazione è sempre più ostile e la protesta culmina nel 2013 quando l' Enel ottiene l' autorizzazione alla costruzione di una nuova centrale a carbone che funzionerà al suo massimo di 7500 ore l' anno: brucia 4,5 milioni di tonnellate annue di carbone e sputa 8,4 milioni di metro cubi di fumo all' ora.

Già dal 2001, quando l' Enel avvia la richiesta di valutazione ambientale, Civitavecchia era al primo posto nel Lazio per mortalità causata da tumori ai polmoni, trachea e bronchi con tassi di incidenza superiore alla media nazionale.

La città combatte senza risparmiarsi con una intensa partecipazione di massa, sit in, consigli comunali infuocati, mobilitazione diffusa, ma poi alla fine il tradimento di una classe dirigente che non si dimostra in grado di difendere l' ambiente e la salute pubblica, inadeguata e forse collusa che prima afferma il suo NO al carbone e poi cede del tutto.

Ha vinto il ricatto tra lavoro e salute, tra occupazione e ambiente. Civitavecchia è abbattuta e mortificata: non vince l' immagine della città industrializzata, motore di progresso e benessere sociale, piuttosto prevale la città prostrata e disillusa i cui altissimi sacrifici non l' hanno ripagata.

Il porto è ormai ai margini, è solo lo scalo di servizio delle centrali. Ritrova un certo ruolo quando viene avviato un sostanziale traffico crocieristico che crea una certa occupazione, ma non rivitalizza la città perché i crocieristi la usano come scalo per fuggire nella vicina capitale. Civitavecchia è luogo di passaggio, non recupera l' economia, si aggrava l' inquinamento perché ai fumi della centrale si aggiungono quelli delle navi, vere e proprie città galleggianti attraccate alle banchine.

La striscia scura che si intravede la mattina lungo l' orizzonte è l' immagine di questa Civitavecchia, persino i rossi vermiglio dei tramonti sul mare tradiscono la presenza di particolato delle polveri sottili.

Ai nostri giorni la città si presenta così, affaticata, provata inoltre dalla crisi del covid 19 e dalle interruzioni del traffico crocieristico, quasi rassegnata al fatto che alla prossima dismissione delle centrali al carbone nel 2025, l' Enel propone la costruzione di una nuova centrale a turbogas: un po' meno inquinamento, ma una riduzione drastica dell' occupazione.

Un' occasione da non perdere

Senonchè, come accade in quei pochi casi fortuiti della vita e della storia, il suo porto dimenticato e tralasciato, fatto diventare margine e straniero alla città, potrebbe diventare l' occasione di rinascita di Civitavecchia non solo economica, ma culturale e scientifica, portatrice di buone nuove sia sotto il profilo occupazionale che della salubrità.

Il progetto Porto Bene Comune, promosso dal Comitato cittadino Sole (Salute, Opportunità, Lavoro, Ecologia), arriva in soccorso della città offrendole una grande opportunità. Con il supporto di esperti, Il Comitato tratteggia una vera rivoluzione tecnologica per un porto così particolare, dentro la città, dalla bellezza non esaurita dalle distruzioni dei bombardamenti. Un porto avveniristico completamente off grid a emissioni zero, autonomo sotto il profilo elettrico e termico grazie alle energie rinnovabili e al vettore idrogeno a celle a combustibile capace di accumulare l' energia e restituirla quando necessario.

Un progetto che sembra utopistico e avventato agli occhi di una popolazione stanca e sfruttata e che ottiene invece il rilancio dalle nuove politiche europee post covid che sulle rinnovabili e sull'idrogeno verde stanno scommettendo con l' ambizione di fare del vecchio continente il primo continente a zero emissioni nel 2050.

Il porto di Civitavecchia può diventare il primo porto full green del Mediterraneo e tra i primi se non addirittura il primo d' Europa.

Immaginate:

Tutti gli uffici, i magazzini e gli edifici alimentati da fonti rinnovabili: pannelli solari sui tetti e su tutte le superfici possibili; impianti minieolici a basso impatto ambientale installati on-shore, preferibilmente da usare come elementi di architettura urbanistica ed off-shore lontano nel mare a diverse miglia dalla costa ; banchine elettrificate e fornite di energia termica, navi alimentate con corrente prodotta a terra (cold ironing) e da fonti sostenibili (solare, eolico, accumuli elettrici e idrogeno verde prodotto in loco); tutte le movimentazioni portuali, compresi i rimorchiatori navali, le gru per i container, le navette che trasportano turisti, ecc. alimentati da tecnologie a zero emissioni.

Insomma una rivoluzione con l' obiettivo a lungo termine di estendere all' intera città e all' intero comprensorio la stessa modalità di produzione e consumo dell' energia.

Non solo, c'è infine il tentativo di costruire un progetto "Porti ad idrogeno del Mediterraneo" per formare una sorta di cluster, così come è stato fatto tra i porti del nord Europa. Ci sono contatti con Valencia, con i francesi , con i croati e con i Greci. Sarebbe una grande svolta che darebbe un respiro europeo ed una valenza internazionale al progetto e si potrebbe parlare del porto di Civitavecchia come il promotore della "idrogenizzazione" del Mediterraneo.

Il porto può ritornare ad essere il cuore attorno a cui la città si stringe e Civitavecchia recuperare quell' antica vocazione turistica che le è sempre appartenuta essendo peraltro al centro di un territorio ricco di storia e di arte che va da Tarquinia a Cerveteri. La trasformazione del porto in un grande laboratorio a cielo aperto rianima inoltre l' economia locale, aumenta l' occupazione, spinge per una scuola eclettica in vista di numerose nuove professionalità e favorisce infine, accanto al turismo tradizionale, un turismo innovativo per le soluzioni di avanguardia adottate.

Immaginate questo porto del futuro con accanto l' imponenza del Forte Michelangelo e l' eleganza della fontana del Vanvitelli.

Sarà ancora una volta un capolavoro tutto italiano tale da coniugare scienza e arte, innovazione e tradizione, bellezza e tecnologia.

Immaginate senza credere di illudervi perché i tecnici del Comitato Sole che supportano il progetto con un lavoro serio e approfondito da quasi due anni, sono in grado di dimostrare che tutto questo non solo è possibile, ma che può già essere realtà.

\*Il Comitato Sole è un comitato di cittadinanza attiva che, insieme a tecnici esperti, ha delineato da circa due anni un progetto ecologicamente sostenibile ed alternativo alla conversione a metano della vecchia centrale a carbone di Torre Valdaliga Nord, da dismettere nel 2025. Il Comitato sta divulgando da tempo sul territorio il progetto Porto Bene Comune, che rappresenta un' idea di futuro diversa da quella di servitù energetica subita da settanta anni a questa parte.

Ha ottenuto in questi giorni anche l'attenzione della Camera del lavoro territoriale CIGL e FIOM-CIGL, cui si sono aggiunti UIL e CISL, che consapevole della grande sofferenza sociale della città, si è espressa pubblicamente ai tavoli del MISE a favore di uno sviluppo ambientalmente sostenibile e a favore delle tecnologie rinnovabili che solo possono garantire occupazione al territorio e rilanciarne l'economia.