

VERSO IL NUOVO PRG CIVITAVECCHIA → CIVITA MEDITERRANEA

La città di Civitavecchia può subire una metamorfosi notevole, ed in positivo, se saprà sfruttare l'occasione di divenire attraverso il mare una città internazionale proiettata sul mediterraneo e una città di riferimento regionale per il retroterra.

Le sue occasioni di maggiore riscatto sono:

il nuovo porto per crociere, trasporto persone e commerciale, il porto antico (rivisitato con opportuni interventi, in cui la modernità si sposi con le antiche vestigia, per ricavarne un approdo turistico di elite ed un polo di alto valore urbano in diretto "colloquio" con la città storica), la nuova stazione ferroviaria (*stazione marittima*) adiacente al porto commerciale, la riqualificazione forte delle aree Italcementi e Fiumaretta, la rimozione dei serbatoi in prossimità del vecchio Cimitero monumentale, la grande zona industriale retroportuale, le notevoli testimonianze etrusco-romane-rinascimentali e barocche, i collegamenti autostradali lungo la costa tirrenica e verso l'Adriatico nonché la nuova viabilità di scorrimento urbano, sia in senso trasversale che longitudinale (potenziamento vecchia mediana e realizzazione nuova mediana più a monte come strada inter-quartieri), la linea ferroviaria costiera con la copertura della "trincea" nel tratto che attraversa il centro cittadino e la vicinanza con la Capitale e con l'aeroporto di Fiumicino.

Il grosso handicap delle centrali elettriche presenti potrebbe anch'esso trasformarsi nei prossimi decenni in una altra occasione di sviluppo e di "miglioramento" dell'ambiente (sic!) se appena si pone l'attenzione su ciò che sta avvenendo in tema di produzione dell'energia elettrica attingendo a nuove fonti energetiche. A volere essere prudentemente ottimisti si può ritenere che fra trenta anni si produrrà energia elettrica in modo del tutto diverso da oggi e inquinando molto meno di oggi.

Di questi benefici dovranno godere, a ragione, città come Civitavecchia che hanno finora "sofferto" danni ambientali e di sviluppo (anche demografico) per dare ad altri l'energia elettrica prodotta in loco.

Si tratterà pertanto di pensare (e programmare) il futuro delle aree nel retro di Torre Valdaliga connotandole ad alto contenuto "agro-turistico-sportivo" e di sfruttare il calore prodotto dalle centrali elettriche sia nell'ambito della zona industriale retroportuale (teleriscaldamento, celle frigorifero) e sia nell'ambito retro-Torre Valdaliga (serre, riscaldamento piscine e soprattutto, aggiungerei, grande palazzo per il pattinaggio sul ghiaccio di valenza internazionale). La pineta della Frasca con aree attrezzate a campeggio e una darsena sita nell'entroterra e collegata al mare con un canale artificiale in prossimità dei reperti etrusco-romani sarà il necessario corollario di valorizzazione storico-turistico dell'intera zona.

Le Terme Taurine antiche e, ancor di più, lo sfruttamento delle sorgenti della Ficoncella (qualora tale sfruttamento sia possibile dato l'abbassamento della falda) potrebbero rappresentare una ulteriore attrazione di carattere certamente sovracomunale e forse di livello ancora più alto se la captazione delle acque desse risultati quantitativi apprezzabili.

Altri punti di forza per Civitavecchia sono rappresentati dalla presenza del Tribunale, dall'ospedale e dall'università. Il primo esiste ed opera, e così anche il secondo e per quest'ultimo si ritiene che occorra prevedere un'area nuova, più a monte e più vasta, perché possa accogliere una struttura di eccellenza che si imporrà necessariamente se la città raggiungerà gli obiettivi strategici sopra richiamati sì da diventare almeno un riferimento distrettuale; per l'università, che allo stato attuale è praticamente solo un'idea, una realtà in nuce, ci sarà spazio verso la "Città Giardino Aurelia" a condizione di caratterizzarla con facoltà, indirizzi e piani di studio aventi un chiaro collegamento con i punti di forza del territorio (a servizio dell'università potrebbe giustamente essere riattivato un tratto della ferrovia verso Orte con funzione di linea metropolitana di superficie).

Appare ovvio che il legame più stretto è quello con il mare, con le attività commerciali, di trasporto persone e crocieristiche del porto nuovo, con le attività connesse al turismo nautico; seguono le attività aventi attinenza con la produzione di energia elettrica pulita, quelle relative allo sfruttamento termale (se possibile) e rivolte alla medicina di eccellenza se dovesse prendere piede la costruzione di un nuovo ospedale distrettuale.

Un altro aspetto che non si può trascurare data la presenza della ex Scuola di Guerra, della grossa Caserma Piave e delle vaste aree riservate alla Difesa è quello connesso al futuro di queste attività: ridimensionamento, riconversione, specializzazione, allontanamento?

I parametri in gioco travalicano le competenze comunali e il nuovo PRG può nascere solo con le sinergie necessarie per definire anche questi aspetti.

Fatta questa panoramica, che si potrebbe definire a 340°, manca però un tassello e cioè il completamento dell'angolo giro.

Se l'assunto principale attuale non può che essere:

**Civitavecchia si affaccia sul mare ed il mare entra in
Civitavecchia e l'una e l'altro costituiscono un unicum,**

può la città restare solo "affacciata" sul mare? perché la città non dovrebbe "entrare" nel mare?

e se il mare (e soprattutto il nuovo porto) rende la città internazionale e polo strategico delle autostrade marittime che si snodano nel Mediterraneo, perché Civitavecchia non dovrebbe, per gemmazione, dare luogo ad una nuova città, che potremmo chiamare **Civita-Mediterranea**, con sviluppo "dentro il mare" e con raccordi stretti verso il porto e la terraferma sì da non risultare una realtà avulsa dall'attuale città ma compendio necessario della stessa città che si sta sprovvincializzando ed ha ambizione di diventare una nuova Barcellona?

Quale caratteristica dovrebbe avere la nuova città?

Certo non quella tradizionalmente legata alla residenzialità ma quella connotata da funzioni di alta qualificazione, da architetture e strutture ed impianti ultramoderni ed efficienti che siano anche di ulteriore richiamo, che rafforzino il carattere di una città internazionale del turismo, degli affari e della cultura.

L'ingresso in mare di **Civita Mediterranea** non può perciò essere timido e riduttivo (meglio non farlo a queste condizioni).

Il progetto che si intende sottoporre all'attenzione non è timido, non è un progetto edilizio-architettonico ma solo un ideogramma (con licenze metaprogettuali) che dovrà successivamente e necessariamente essere sottoposto ad un serio studio di fattibilità, ha una impostazione che risponde ai seguenti requisiti:

- realizza un'isola artificiale di oltre 20 ettari di estensione;
- affianca al porto storico-turistico un altro porticciolo moderno per velieri di elite e lascia in uso i due porticcioli da diporto già ricavati a ridosso dell'ex fascio ferroviario, un tempo a servizio del porto, ora dismesso;
- crea un lago tra l'isola del nuovo intervento e la terraferma all'altezza del Borgo Odescalchi;
- prevede una lunga fascia di verde attrezzato che costeggia il lago ed è ricavata con parziali interramenti verso il mare e tale fascia si raccorda con quella già esistente nei pressi del Pirgo e nel retro del forte Michelangelo rendendo possibile un percorso verde (pedonale e ciclabile) dalla punta dove è sito l'attuale campo sportivo (punta del Pecoraro) fino al forte Michelangelo (percorso di circa Km 2);
- l'isola artificiale si raccorda, a mezzo di un collegamento di navette veloci su monorotaie sopraelevate, da un lato al porto storico e dall'altro al grande parcheggio multipiano che dovrebbe prendere il posto del campo sportivo ed aree libere limitrofe e che dovrebbe costituire il punto di arrivo veicolare da sud attraverso il potenziamento (che è possibile) del primo tratto di Aurelia dall'uscita del casello sud dell'autostrada fino a questo nodo di scambio; detto parcheggio alleggerirebbe il parcheggio attuale su Via Garibaldi a ridosso del forte Michelangelo;
- la stessa isola artificiale potrebbe essere infine attrezzata con due collegamenti viari (anch'essi sopraelevati ma a quota molto più bassa delle monorotaie) uno da punta del Pecoraro ed un altro ancora dall'Aurelia (fronte attuale stazione ferroviaria) ed a ciascuno di quest'ultimi collegamenti viari si potrebbero affiancare dei percorsi pedonali da e per l'isola artificiale;
- il lago non sarà affatto *stagnante* sia per la sua estensione, che è ragguardevole, sia perché non interrotto dai collegamenti viari e su monorotaie in quanto sopraelevati e sia perché nel "nuovo molo" (avente anche funzione di diga foranea) si dovranno praticare dei "varchi sottomarini" per il ricambio delle acque, soprattutto in prossimità dell'attacco a punta del Pecoraro dove scaricano anche due torrenti provenienti da monte;
- le aste correnti tubolari delle strutture metalliche a sostegno delle monorotaie potrebbero costituire condotti pneumatici per lo spostamento merci da e per l'isola artificiale;
- sull'isola artificiale (completamente cablata) emergeranno strutture di alto valore architettonico, non si disdegnano sviluppi in altezza di un certo peso, è previsto un eliporto nella parte alta (anche per i collegamenti con l'aeroporto di Fiumicino);
- le funzioni che dovrebbero essere accolte nei manufatti che si costruiranno sull'isola saranno di tipo culturale (museo del mare e delle arti, sale espositive, centri congressuali), di tipo ludico-ricreativo-ricettivo (cinema, teatri, albergo, ristoranti), di tipo commerciale e di trattazione degli affari (saloni per meeting, attrezzature per la presentazione di nuovi prodotti e ritrovati di alto valore tecnologico e nuove scoperte);
- l'isola artificiale con i suoi manufatti, la nuova fascia di verde attrezzato lungo la costa, il grande lago ed il nuovo molo (che sarà abbastanza distante compatibilmente con la profondità del mare), non rappresenteranno, anche per i residenti dei piani bassi del Borgo Odescalchi, una "menomazione visuale" in quanto costituiranno essi stessi "nuovo panorama" di tipo naturale (verde e lago) e artificiale (ma di pregio), più ricco e più vario rispetto all'attuale;
- il progetto (meglio dire metaprogetto), qualora inserito nel PRG, è ovvio che non comporterebbe apposizione di vincolo su proprietà private e non darebbe perciò luogo al pagamento nel tempo di indennizzi e/o espropri; lo stesso metaprogetto, una volta reso definitivo, a seguito di concorso internazionale, e "concessionato" a Società di capitali in grado di realizzarlo, rappresenterebbe (pur se è ovvio è bene dirlo) una fonte ragguardevolissima di entrate, anche per il Bilancio comunale, e una occasione enorme di occupazione e di sviluppo.

In sostanza l'isola artificiale dovrà rappresentare l'avamposto futuristico della nuova città del XXI secolo, la città internazionale di **Civita Mediterranea**, l'anello di congiunzione (o meglio il sistema nervoso centrale) del porto e delle autostrade del mare, da un lato, e con il resto d'Italia e del globo attraverso i collegamenti aerei e veicolari, dall'altro.