

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Il/La Sottoscritto/a **Comitato cittadino Perla di Focene**

Il/La Sottoscritto/a **Laura Maria Liberati**

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
 Progetto, sotto indicato

ID: **Codice procedura 10397 – Progetto per la realizzazione del porto turistico-crocieristico di Fiumicino - Isola Sacra.**

N.B.: eventuali file allegati al presente modulo devono essere unicamente in formato PDF e NON dovranno essere compressi (es. ZIP, RAR) e NON dovranno superare la dimensione di 30 MB. Diversamente NON potranno essere pubblicati.

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di carattere generale** (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
 Altro _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Atmosfera**
 Ambiente idrico
 Suolo e sottosuolo
 Rumore, vibrazioni, radiazioni
 Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)

- Salute pubblica**
 - Beni culturali e paesaggio**
 - Monitoraggio ambientale
 - Altro _____
-

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Le osservazioni di seguito riportate sono il testimone raccolto da un gruppo di cittadini che, seppur senza competenza professionale in materia, trovano insufficienti le rassicurazioni e le tutele presentate all'interno del progetto di porto crocieristico della Fiumicino Waterfront srl e successive integrazioni.

Partendo dall'inquadramento normativo ci risulta difficile da capire come possa rientrare nella delega delle funzioni che la legge regionale 1/2020 fa agli enti locali dove ad essi viene ceduta la competenza per delle marine private e porti turistici diportistici che nulla hanno a che vedere con la natura della variazione crocieristica che si vuole imporre alla concessione autorizzata per diversa natura.

Questo rimane tuttora incomprensibile nonostante le controdeduzioni aggiunte dalla società proponente in un quadro nazionale in cui non è mai stato autorizzato nulla di simile in precedenza in quanto in contrasto con la normativa nazionale.

Come non ci si sognerebbe mai di autorizzare un cittadino comune ad inserire un centro commerciale nel garage di casa propria, allo stesso modo noi cittadini chiediamo che non venga concesso a un privato la possibilità di inserire un approdo crocieristico all'interno di un porto turistico mantenendo lo stesso inquadramento normativo riservato alle piccole marine private.

Questo comprime in maniera intollerabile anche le tutele che la cittadinanza avrà con il variato quadro che ne scaturirebbe, senza menzionare le gravissime ripercussioni che questo pericoloso primo precedente innescherebbe nel quadro normativo del "Sistema Italia".

Il nostro interlocutore in questo contesto dovrebbe essere la Regione, assieme al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, in quanto la legge non permette a opere così impattanti la possibilità di cadere in capo a un ente locale che non ha né le risorse né le garanzie costituzionali per poter agire per conto della Pubblica Amministrazione nella gestione di infrastrutture che hanno questo tipo di impatto sulla Salute Pubblica e sull'Ambiente.

Parliamo di un territorio ad altissimo valore paesaggistico, archeologico e naturalistico ed è inaccettabile che l'ente chiamato a tutelare la correttezza delle procedure e della salvaguardia del territorio e della salute sia lo stesso ente, il Comune di Fiumicino, inquadrato dal Decreto Giubileo come "Ente Proponente ed Attuatore", cioè lo stesso ente che con delibera nr. 28 del 9 agosto 2023 sostiene l'opera menzionando in tale delibera al punto -N la richiesta di inserire un rappresentante del Comune nel Consiglio di Amministrazione della società che desidera portare avanti questo progetto creando, a nostro parere, un conflitto di interessi di natura ambigua e al limite del legale.

E' sicuramente inaccettabile che un'opera di questa portata, che nulla ha a che vedere con il Giubileo del 2025, insista in un decreto che permette delle deroghe ambientali nonostante la chiara e lampante impossibilità per la società finanziatrice di avere autorizzazioni e fase di cantiere principiata per tempo affinché possa essere di alcuna utilità per il 2025.

Questo secondo le stesse tempistiche necessarie dichiarate dalla stessa società nelle varie modificazioni dei cronoprogrammi. Da integrazioni documentali la società propone uno sbarco a mezzo battellaggio per la seconda metà del 2025 (unico periodo in cui riuscirebbe ad essere di servizio al Giubileo se rientrate nelle tempistiche ottimisticamente indicate nel SIA).

Ci chiediamo, considerata la impossibilità di avere l'alta tensione per il 2025, come mai si proceda a tale frettolosa forzatura considerata la vicina Civitavecchia che verrebbe cannibalizzata distraendo delle navi a Fiumicino dalle sue tratte per favorire una scelta (il tendering) applicata nel settore marittimo solo in mancanza di valide alternative?

Inoltre, nonostante gli interventi di miglioria che il Comune di Fiumicino/FW Srl dichiara, senza tuttavia mostrare progetti esecutivi, di voler apportare ai principali svincoli della viabilità, nulla varierà in merito alla portata delle struttura viaria che distingue il quadrante di Isola Sacra in quanto lo sviluppo edilizio che ha preso piede in maniera sregolata negli scorsi decenni non permette nessuna modificazione sostanziale delle arterie che attraversano questo tratto di territorio... ormai tristemente noto per avere tre soli allacci verso l'esterno (ponte 2 giugno, viadotto dell'aeroporto in via di demolizione e ponte della scafa).

Il progetto proposto ha l'audacia di inserirsi nel nostro territorio con un'operatività dal mese di maggio a quello di ottobre inclusi, mesi di punta per la stagione balneare del nostro territorio.

Nella stagione balneare, nelle ore di punta degli spostamenti dei turisti di prossimità, che si sovrappongono ai lavoratori pendolari da e per aeroporto e i transitanti verso Ostia dall'autostrada, la percorrenza che abbiamo rilevato da residenti del quadrante di Focene è di almeno 30 minuti per i 5 km di cocchia di morto per arrivare alla congiunzione col viadotto dell'aeroporto e ulteriori 40 minuti da questa congiunzione al più vicino nosocomio, l'ospedale G. B. Grassi di Ostia Lido.

Assai frequenti sono stati gli interventi dell'elisoccorso, unico mezzo ormai riservato a Fiumicino che riesca a scavalcare una viabilità totalmente al collasso che la società proponente si avventura a dichiarare "sottoutilizzata".

I continui tagli alla sanità ci hanno tolto anche la possibilità di fruire dello stazionamento di un'ambulanza fissa posteggiata a Focene nella stagione balneare, che sarebbe servita quantomeno per contrarre i tempi di soccorso in entrata alla nostra località, che diventano 2 ore e mezzo per l'intervento di un'ambulanza su posto e rientro in ospedale laddove l'elisoccorso non si potesse attivare per il codice di gravità dell'incidente o per l'eventuale inaccessibilità della zona per l'atterraggio di un elicottero.

A questo già gravissimo quadro si aggiunga la demolizione del viadotto dell'aeroporto che deve partire, assieme ai lavori già aperti per il porto commerciale dell'AdSP e il porto che la sopracitata società viene a proporci che già solo nella fase di cantiere da SIA prevede per il primo anno 225 passaggi/giorno di mezzi pesanti (pagina 150 del documento P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01_00 contenente il SIA).

Ecco noi siamo qui a chiedere che non ci venga negato il diritto di tutela della salute sancito nell'articolo 32 della nostra Costituzione che già fortemente viene messo alla prova dalla situazione corrente.

Infatti al quadro si viene ad aggiungere l'inquinamento dell'aria non opportunamente analizzato alla luce della presenza dell'aeroporto e del maggiorato traffico indotto dal progetto (mezzi pesanti in fase di cantiere prima e spostamenti dei passeggeri su gomma poi).

Tutte queste carenze sarebbero state efficacemente rilevabili se affrontate durante una procedura di inserimento in qualsiasi strumento di programmazione territoriale regionale e/o nazionale.

Al momento, invece, questo progetto risulta completamente sconosciuto a qualsivoglia piano di programmazione, come invece sarebbe richiesto, e questo non soltanto ci preoccupa, ma ci porta a chiederci le ragioni di tali agevolazioni che invece non sono state concesse al progetto ora in fase di cantiere del porto commerciale dell'AdSP di Fiumicino che come investimento pubblico ne esce appesantito nei confronti di un competitor privato alleggerito di tutte queste obbligazioni.

Completamente assente un'adeguata analisi dei costi-benefici di questo progetto per i cittadini, fiumicinesi e non, che dovrebbe essere giustificato da un adeguato approfondimento.

Il porto crocieristico configurerebbe infatti un grosso impatto ambientale che ci viene giustificato con un ritorno in termini occupazionali. Le cifre però quantificate dalla FW non sono sostenute da evidenze empiriche, ma anzi mancano di qualsiasi tipo di studio di impatto economico sulla distruzione di comparti come quello della piccola pesca e del turismo balneare che ne uscirebbero enormemente compromessi.

Completamente carenti gli approfondimenti sull'adeguatezza delle opere di mitigazione di impatto ambientali quale il cold-ironing, ad esempio, che non mostrano un progetto esecutivo né rilevano in modo adeguato le ricadute dell'inquinamento in fase di manovra e di avvicinamento delle navi da crociera per il quale queste misure non applicano.

Parimenti insufficienti le analisi a sostegno della mancanza di un impatto negativo dell'inquinamento prodotto a mare.

Dichiarazioni fatte da Comune di Fiumicino e società finanziatrice parlano di 12.000.000 di euro per i disagi che per 90 anni insisteranno sul nostro territorio.

L'equivalente di 130.000 euro/anno che dovrebbero sopperire al tragico quadro di malattie, inquinamento e invivibilità che ci si prospetta davanti, non utili nemmeno a portare a termine l'asfaltamento di una sola delle arterie della viabilità isolana.

Dei fantomatici ripascimenti morbidi promessi dalla FW con la risulta delle attività di dragaggio non comprendiamo come tali garanzie poste dalla società possano essere considerate tali alla luce del fatto che le analisi effettuate oggi sui sedimenti, già in parte inquinati dai risultati riportati dalle loro stesse verifiche, non sono ancora verificabili con il variato quadro post-operam e quindi non si ha certezza del loro possibile riutilizzo che non spetta alla società proponente di valutare.

Non è nemmeno chiaro come tali garanzie possano essere poste da un privato quando vi sono enti preposti ad autorizzare il riutilizzo di tali sedimenti che dovranno valutare volta per volta.

Località quali Fregene e Focene soffrono già di un gravissimo fenomeno di erosione costiera che la Regione faticosamente sta cercando di tamponare con saltuari e mai risolutivi interventi emergenziali.

Non rileviamo da progetto né in generale in dottrina alcuna prova a sostegno delle loro dichiarazioni in merito al fatto che l'erosione costiera sarà addirittura ridotta portando a termine il molo di sopraflutto del precedente porto che ha innescato l'insabbiamento della zona del Vecchio Faro e aggravato l'erosione insistente nel quadrante nord della nostra città che, dovesse aggravarsi ulteriormente a causa dell'opera in oggetto, è interamente gravante sulle tasche pubbliche.

Ulteriore sconforto ci viene dalla mancanza di adeguate opere di mitigazione di impatto ambientale verso la zona SIC retrostante al progetto che qualora compromessa ci renderebbe passibili di pesanti sanzioni da parte dell'Unione Europea. La FW nelle sue integrazioni ci vuole tranquillizzare sottolineando che la zona in questione si trova comunque a "300 metri dalla loro concessione". Bhe questo non ci tranquillizza affatto, anzi, ci preoccupa seriamente.

Ci lascia perplessi anche la mancanza di un antemurale nel progetto, che pone seri dubbi sulla sicurezza della navigazione durante le operazioni di manovra di queste navi - città galleggianti, laddove soffiassero venti da mare.

Parliamo di un fondale sabbioso con un canale di avvicinamento dragato nella sabbia e non rileviamo in tale senso garanzie che tengano conto di situazioni meteo-marine avverse, né del mutare della violenza dei cambiamenti climatici che ormai interessano con sempre maggiore frequenza e imprevedibilità il territorio.

Ci duole inoltre rilevare che nelle zone oggetto di riqualificazione per accesso al pubblico non vi siano zone destinate al sociale, come invece suggerito dalle prescrizioni del Ministero della Cultura nella procedura di Scoping del 2019.

Molte località di Fiumicino sono infatti carenti se non completamente prive di luoghi di ritrovo o identitari delle proprie comunità che si legano quindi sotto l'ombrello del nostro Comune sotto il simbolo del Faro come luogo identitario.

Già il MIC esortava nella procedura di Scoping del 2019, ad aprire il progetto alla nota sociale, criticando aspramente il distacco che il progetto teneva dal tessuto urbano che andava ad appesantire senza invece coinvolgere in un luogo, per noi tutti, del cuore.

Nella destinazione attuale dei luoghi pubblici "riqualificati" nel progetto ci lascia delusi non trovare spazi che siano dedicati agli scopi associazionistici e sociali, lasciando nuovamente con questa proposta un progetto completamente slegato dal contesto dove si inserisce.

I cittadini, quindi, anche solo per godere della vista del Faro, altrimenti da lontano preclusa dalle navi stazionanti in qualsiasi delle posizioni finora proposte a progetto, dovrebbe avvicinarsi fino ad una stretta prossimità alla zona per dovere poi usufruire delle strutture commerciali per il godimento dell'aerea che diventerebbe un annesso al profitto del privato.

Possiamo mettere queste navi parallelamente alla costa, perpendicolarmente ad essa, in diagonale o in verticale, ma sono navi alte più di 70 metri, lunghe quasi 400, larghe più di 40 metri e a meno che la FW non

abbia maniera di stazionarle sotto il livello dell'acqua non ravvediamo alcuna possibilità di continuare ad avere godimento visivo della zona con le stesse interposte nel mezzo.

Questo progetto, così come presentato, non fa ravvedere profitti se non per la sola società finanziatrice, a scapito della comunità nella quale insisterebbe che non dispone di un ospedale proprio, rileva già difficoltà nei mesi di punta a consentire l'accesso a quello più prossimo e sulla quale insiste già l'inquinamento di un aeroporto internazionale, di un futuro porto commerciale e di una viabilità che NON PERMETTE né ora né in futuro l'inserimento di una bretella ferroviaria.

I cittadini scriventi, ma anche i tecnici chiamati a leggere queste righe, cittadini anch'essi, non dimentichino mai che la zona interessata da questo progetto è un nostro patrimonio pubblico concesso in uso ad un privato che è vincolato a preservarlo godendo solo dei suoi frutti e chiamato invece a mantenere il valore dello stesso.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Luogo e data

Fiumicino, 14 giugno 2024

Il/La dichiarante

