

## 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 Assoggettività alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

Il Sottoscritto

MASSIMILIANO MATTIUZZO in qualità di legale rappresentante della Associazione FUORIPISTA

### PRESENTA

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

- Piano/Programma, sotto indicato  
 Progetto, sotto indicato

*(Barrare la casella di interesse)*

**ID: 10397 Progetto per la realizzazione del Porto turistico-crociéristico di Fiumicino - Isola Sacra**

*(inserire la denominazione completa del piano/programma ( procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettività a VIA e **obbligatoriamente il codice identificativo ID: xxxx del procedimento**)*

*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

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- 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 (specificare) Studio di compatibilità aeronautica del nuovo Porto turistico-crociéristico di Isola Sacra, Fiumicino

### ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Atmosfera  
 Ambiente idrico

- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (*specificare*) *Sicurezza dei voli - Trasportistica*

## TESTO DELL' OSSERVAZIONE

L'Associazione FuoriPISTA, insieme all'omonimo Comitato FuoriPISTA, è composto da cittadini e cittadine del Comune di Fiumicino che da oltre 12 anni sono impegnati nella salvaguardia dell'ambiente, del territorio della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano e hanno contrastato con successo il Progetto di Raddoppio per 1300 ettari dell'Aeroporto di Fiumicino, presentando, tra l'altro, proprie Osservazioni alla VIA del Masterplan 2030 dell'Aeroporto di Fiumicino, che la preposta Commissione ha accolto quasi integralmente, riprese poi in parte nella sentenza del TAR del Lazio che ha bocciato il progetto di raddoppio e l'espansione dell'aeroporto all'interno della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano. Negli anni abbiamo partecipato alla stesura del Piano di Gestione della Riserva e del suo Regolamento, collaborando con la Regione Lazio e intervenendo anche sul Piano Nazionale degli Aeroporti.

Siamo motivatamente convinti che questo territorio e la sua popolazione non sono in grado di sopportare - oltre all'aeroporto di Fiumicino, il maggiore del Paese, con i suoi circa 40 milioni di passeggeri all'anno e che comporta inquinamento acustico, atmosferico, traffico, ecc. – nessuna altra infrastruttura che, come il progettato Porto croceristico di Isola Sacra – vada ad aggravare una situazione già pesantemente compromessa. Per queste ragioni presentiamo in allegato due Osservazioni:

- la prima intitolata: *Studio di compatibilità aereonautica per il nuovo porto croceristico di Fiumicino;*
- la seconda intitolata: *Studio trasportistico e sue integrazioni del progetto di porto turistico-croceristico di Fiumicino, Isola Sacra,* di cui è autore il prof. Francesco Filippi, (Sapienza di Roma), fondatore e primo Direttore (2003-2014) del *Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica* della medesima Università. Attualmente professore nel Master della Sapienza su *Trasporti ferroviari e Trasporti pubblici* e nel Master della LUISS sulla *Mobilità sostenibile*. Ha inoltre coordinato il PdB e il PRMT della Regione Lazio. Il Comitato FuoriPISTA ha collaborato con propri contributi con il prof. Filippi nella elaborazione del PRMT.

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](http://www.va.minambiente.it)).

*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*

## **ELENCO ALLEGATI**

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

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

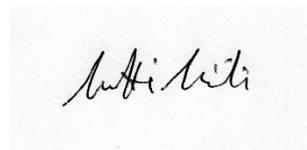
Allegato 3 – Osservazione sullo Studio di compatibilità aeronautica per il nuovo porto di Fiumicino - Isola Sacra

Allegato 4 - Osservazioni sullo studio trasportistico e sue integrazioni del progetto del porto turistico-crocieristico di Fiumicino Isola Sacra (prof.Francesco Filippi)

Luogo e data Fiumicino, 24 giugno 2024

*(inserire luogo e data)*

Il/La dichiarante





## OSSERVAZIONI su “Studio di compatibilità aeronautica per il nuovo porto di Fiumicino - Isola Sacra”

La principale questione, volutamente omessa nel documento, è se le navi debbano essere considerate ostacoli mobili o fissi.

A tale proposito, la presenza delle navi da crociera (altezza 72mt ma in futuro sono previsti 80mt e oltre) è definita “ostacolo mobile”, una sola volta e “en passant”, nel documento, a pag. 32, punto 5 del paragrafo 8.3.1, **come fosse un dettaglio trascurabile**.

Invece, stabilire se si tratta di **ostacolo mobile o fisso** è dirimente e avrebbe meritato una necessaria e motivata argomentazione che la commissione di VIA/VAS siamo sicuri non mancherà di affrontare, anche stimolata da queste ns osservazioni.

Infatti, considerare o meno le navi ostacolo fisso comporta la totale incompatibilità della loro presenza nell’area prevista nel progetto del proponente, per loro sosta o manovra.

Le norme, che regolano le “Obstacle Limitation Surfaces” (OLS), sono dettagliatamente riportate nei seguenti documenti emessi da varie enti competenti, nazionali e internazionali, in materia di traffico aereo:

ICAO Annex 14 - Aerodromes, Volume 1

EASA CS-ADR-DSN, Issue 6 – Chapter H.

ENAC Verifica preliminare potenziali ostacoli e pericoli per la navigazione aerea

In base a quest’ultimo documento, devono essere sottoposti all’iter valutativo di ENAC i nuovi impianti/manufatti e le strutture che penetrano il settore 4 ovvero “una superficie orizzontale posta ad una altezza di 30 m sulla quota della soglia pista più bassa (THR) dell’aeroporto di riferimento, di forma circolare con raggio di 15 km centrato sull’ARP (Aerodrome Reference Point – dato rilevabile dall’AIP-Italia)”.

Inoltre, come illustrato a pag.32 fig.8.1, le superfici OLS denominate CS(50mt) e IHS(45mt) vengono anch’esse “penetrate” in altezza dalle navi da crociera.

La presenza delle navi da crociera sarebbe, se si realizza il porto, costante durante l'anno e porterebbe ad una sola ed inevitabile conclusione: esse rappresentano ostacoli fissi di altezza superiore ai 45 mt che in quella zona, per le norme sopra richiamate, non possono esistere.

Nei documenti di progetto la previsione del numero di turisti è di 1,3 mln/anno: un semplice e conservativo calcolo aritmetico, basato su un tasso di occupazione media di 4mila passeggeri x nave, porta a stimare che una nave da crociera sia presente in porto o in manovra nell’area antistante per non meno di 325 giorni

all’anno, cioè, in pratica, sempre!

Peraltro, lo stesso proponente, nelle sue stesse conclusioni dello Studio (pag 41), non può fare a meno di rilevare che

*“dalle analisi effettuate, raggruppando i risultati pervenuti tramite l'utilizzo del tool di analisi preliminari di ENAV e delle indagini specialistiche di dettaglio, si conclude che alcuni manufatti potrebbero comportare potenziali pericoli alla navigazione aerea. In particolare modo, si è riscontrato che: la gru prevista per la costruzione dell'hotel e le navi da crociera, data la loro altezza, forano le superfici di protezione e pertanto devono essere considerate come un ostacolo e un potenziale pericolo alla navigazione aerea”*

Resta da comprendere come, a fronte della permanenza di questi rischi, il proponente possa considerare sufficienti le seguenti azioni mitigative (punto 4 e 5 pag.32):

- Garantire un'illuminazione con lampade di segnalazione per le navi da crociera quando si trovano nei pressi del nuovo Porto di Fiumicino – Isola Sacra

- Segnalare la possibile presenza di queste navi come ostacoli mobili nell'AIP dell'Aeroporto”

Sarebbe sorprendente se queste irrisorie azioni mitigative fossero approvate da ENAC che, quale autorità competente, dovrà esprimersi in merito.

È evidente il tentativo del proponente di ridimensionare, attraverso una definizione non aderente alla realtà dei fatti, la questione della presenza di navi di dimensioni paragonabili se non superiori a quelle di un grattacielo.

In tal senso appare anche fuorviante la citazione nello Studio di due porti presi a riferimento (benchmark) per la loro prossimità ad un aeroporto: Genova e Botany Bay (Sidney).

La situazione di Genova, non è in nessun modo confrontabile, se non in maniera superficiale, con quella di Fiumicino, in quanto il traffico aeromobile a FCO è 20 volte maggiore (306.000 mov/a) rispetto a quello di Genova (14.962 mov/a), dati 2019 pre-covid. Dal punto di vista dell'analisi dei rischi, una così clamorosa discrepanza comporta un più che proporzionale aumento degli stessi, che porterebbe ad escludere la presenza di ostacoli, delle dimensioni di un grattacielo, in quella zona.

Per quanto riguarda Sidney, rileviamo anzitutto che il proponente sia dovuto andare sino all'emisfero australe per trovare un caso, a suo avviso, confrontabile con Fiumicino, perché evidentemente non ne esistono altri in tutto il resto del mondo; ma nonostante questo sforzo, la fig.3.2 pag. 43, estratta dalle prescrizioni dell'autorità portuale del NSW sul traffico navale a Botany Bay, prescrive delle zone di esclusione, in cui le altezze massime ammesse delle navi variano tra 40 e 60 piedi (v.) ovvero tra 12 e 18 mt, nettamente inferiori a quelle delle navi da crociera previste a Fiumicino.

# Osservazioni sullo studio trasportistico e sue integrazioni del progetto del porto turistico-crocieristico di Fiumicino Isola Sacra

Francesco Filippi\*

La città di Fiumicino si trova tra un'area densamente popolata a ridosso della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano e dell'aeroporto.

L'area di Fiumicino è in crescita. La popolazione per il 40% residente nella località di Isola Sacra ha avuto un aumento del 60% in 20 anni, dai 51.846 residenti del 2002 a 74.855 del 2012, agli 81.606 del 2022, come riporta la Figura 1.



Figura 1 Andamento della popolazione residente 2001 – 2022. Fonte: ISTAT \*post censimento

L'aeroporto, con aerei più capaci e con coefficienti di riempimento crescenti ha fatto viaggiare nel 2023 40 milioni e 313 mila persone in aumento del 2% rispetto al 2019, con punte giornaliere di quasi 160.000 passeggeri. Nell'ora di punta sono circa 4000 addetti in ingresso, 81% con trasporto individuale e 19% con trasporto pubblico, e 7000 passeggeri in ingresso 60% con trasporto individuale e 40% con trasporto pubblico. Gli occupati nell'aeroporto sono circa 4000 con un indotto di circa 40000.

È in corso di realizzazione il nuovo porto commerciale, mentre è in valutazione di impatto ambientale il progetto per un porto turistico da 1200 posti barca con accosto crocieristico della Royal Caribbean, per navi di oltre 6000 passeggeri e 2000 membri di equipaggio. La Caribbean ha anche navi da crociera come la Icon of the Seas, in Figura 2, che possono ospitare fino a 7.600 passeggeri, 10mila se si conta anche l'equipaggio, ma probabilmente l'accosto non sarà adeguato a queste stazze.

La relazione riguarda gli impatti di queste tendenze demografiche e dei progetti sui trasporti nell'area di Fiumicino.



Figura 2 La nave da crociera Icon of the Seas con 7600 passeggeri ultima arrivata della Royal Caribbean

### Lo studio trasportistico della RINA (ex D'Appolonia)

Negli ultimi venti anni ci sono stati effettuati numerosi studi trasportistici dalla regione con il Piano Regionale della Mobilità, Trasporti e Logistica (PRMTL), dalla Provincia di Roma con Il Piano di Bacino (PdB), dall'aeroporto con la consulenza dell'università di Roma TRE, dal Comune di Fiumicino con la consulenza della società inglese Steer Davies Gleave nel 2005 e più recentemente dalla RINA Consulting S.P.A. di Genova nel 2023.

Il problema principale che inficia la validità di questi studi, ad eccezione di PRMTL e Piano di Bacino che hanno riguardato un'area vasta e il sistema dei trasporti, è che sono tutti settoriali. Nessuno ha applicato il concetto fondamentale dell'ingegneria civile quello della sovrapposizione degli effetti.

È come se studiando la resistenza di una trave a pesi crescenti, ad es. 300, 500 e 1000 kg il nostro bravo ingegnere la valutasse con 300 kg, e poi con 500 e poi con 1000. Mentre la Scienza delle Costruzioni insegna che è indispensabile valutare la resistenza per il totale di 1800 kg.

Inoltre, questo è vero nel caso della trave dove gli effetti sono lineari e vale la semplice somma. Ma nel caso del traffico stradale gli effetti non sono lineari, aggiungere 100 veicoli a un flusso veicolare orario di 500 non ha lo stesso effetto sui tempi di percorrenza, se si aggiungono a 1000, come si vede dalla Figura 3. Gli effetti sui tempi di percorrenza sono molto amplificati.

## Tempi di percorrenza della strada

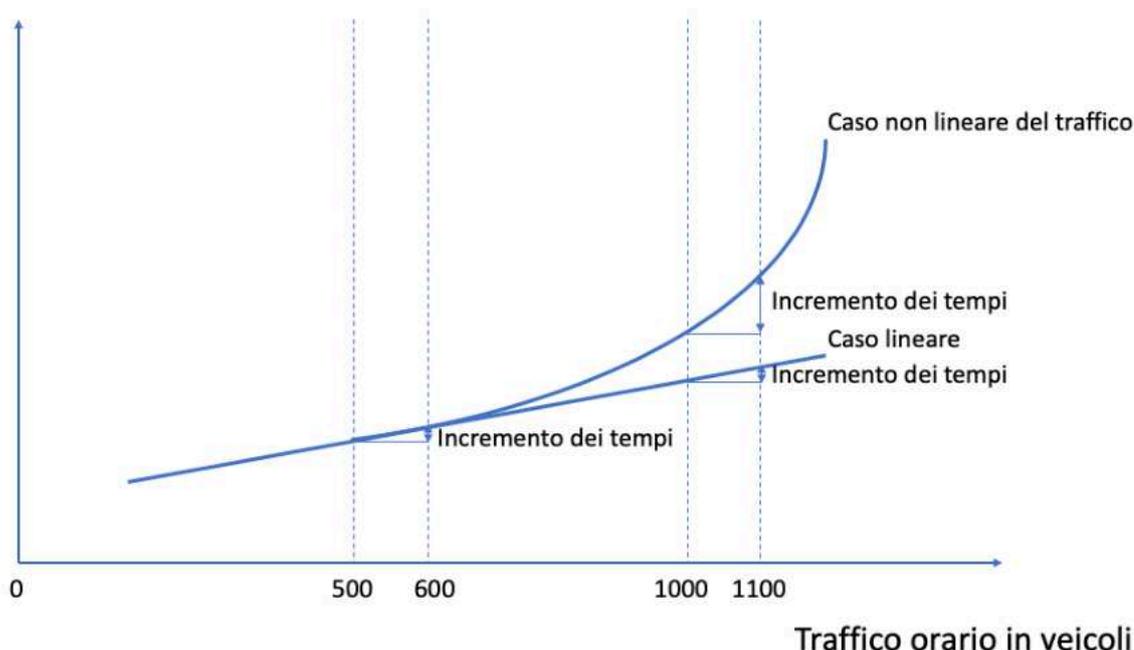


Figura 3 Esempio di effetti lineari e non lineari

L'ultimo ha incorrere in questi incredibili errori è stato lo studio di fattibilità tecnico-economica redatto dalla RINA CONSULTING S.P.A. di Genova, contenente uno studio trasportistico dell'ingegnere Flavio Marangon, nell'ambito del progetto di porto turistico-crocieristico di Fiumicino–Isola Sacra.

La relazione tecnica specialistica ricostruisce il percorso seguito per lo studio del traffico dell'area di Isola Sacra del Comune di Fiumicino, per verificare gli impatti dell'incremento di domanda generata dal porto crocieristico sull'attuale viabilità stradale di Fiumicino.

L'approccio è sempre settoriale ovvero limitato all'area di Isola Sacra, ai suoi previsti sviluppi demografici e all'attività crocieristica. Non viene considerato il traffico proveniente dalle zone circostanti sempre di Fiumicino con il suo nuovo porto commerciale e di Ostia verso l'aeroporto, di attraversamento lungo la già congestionata SS 296.

Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica nota infatti questa grave limitazione dello studio e in data 22-01-2024 invia al Comune di Fiumicino, alla Città Metropolitana di Roma e alla regione Lazio una richiesta di integrazioni avente come oggetto il "Progetto per la realizzazione del Porto turistico-crocieristico di Fiumicino -Isola Sacra.

Al punto 1.2 si richiede:

“Atteso che nel territorio del Comune di Fiumicino è in via di realizzazione il Porto Commerciale ad una distanza di circa due chilometri verso nord dall'area interessata dal progetto del porto in esame e ad un'analogia distanza verso sud dall'area di ripascimento di Macchiagrande, si chiede di aggiornare il SIA e la documentazione progettuale tenendo conto della presenza di tale infrastruttura, sia nella fase di cantiere, sia in quella di esercizio.”

La richiesta non ha avuto alcuna conseguenza, l'ing. Marangon evidenzia che “i traffici generati dal Porto Commerciale di Fiumicino sono concentrati soprattutto su viale Lago di Traiano<sup>1</sup>, senza

<sup>1</sup> Il viale Lago di Traiano è una strada a senso unico che finisce sulla via Portuense.

influenzare la viabilità di Isola Sacra; si ritiene pertanto che i due progetti non abbiano significativi effetti cumulativi per quanto riguarda la componente di impatto stradale". Ma un ingegnere dei trasporti usa la simulazione per capire dove sono concentrati i traffici. In effetti la zonizzazione dello studio trasportistico correttamente considera anche il porto commerciale come si vede in Figura 4, ma le simulazioni non considerano i suoi traffici né nella fase di cantiere, né in quella di esercizio. Il traffico del porto può essere molto rilevante tenuto conto che negli obiettivi dell'intervento è previsto "un terminal per il traffico crocieristico e traghetti, così da rispondere alle richieste formulate dal settore turistico-commerciale; il nuovo porto di Fiumicino vuole offrire la possibilità di approdo a navi da crociera internazionale, ai mezzi del servizio traghetti (soprattutto verso la Sardegna), per ridurre il peso dei traffici che attualmente gravitano attorno a Civitavecchia."<sup>2</sup>



Figura 4 La zonizzazione dell'area nello studio trasportistico dell'ing. Marangon

Lo studio considera come orizzonte temporale il 2033. La determinazione della domanda al 2033 degli spostamenti dell'ora di punta del mattino ha preso a riferimento i dati di traffico origine-destinazione precedentemente calibrati per il 2023 con rilievi di traffico in alcune sezioni stradali sempre di Isola Sacra, ma neanche una sulla SS296.

La popolazione del quartiere Isola Sacra negli anni dal 2004 al 2021 in 18 anni è aumentata del 30%. La stima della domanda all'orizzonte temporale 2033 come effetto dell'incremento demografico è stata ottenuta moltiplicando la domanda del 2023 (attuale) per un coefficiente pari a 1,21. Considerare solo il contributo dell'Isola Sacra è una sottovalutazione dell'impatto del traffico sulle strade di collegamento con l'esterno verso l'aeroporto, Roma e Ostia. Lo studio non

---

<sup>2</sup> "PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI FIUMICINO SINTESI NON TECNICA"; Par "1.3- QUALI SONO GLI OBIETTIVI DELL'INTERVENTO?"

spiega come sono stati considerati i flussi di traffico dei 5 centroidi esterni riportati in blu nella Figura 1.3 dello studio.

Il contributo dell'attività crocieristica per la domanda di traffico stradale è stato stimato, in modo non trasparente, dall'ingegnere Marangon in circa 30 Autobus e 180 automobili che trasformati in veicoli equivalenti sono circa 270 veicoli, si suppone sempre nell'ora di punta del mattino. Questi veicoli sono ripartiti principalmente in 2 direzioni, 95% verso l'aeroporto, ma la destinazione finale è Roma, e 5% verso Ostia.

Lo studio effettua macrosimulazioni e microsimulazioni del traffico. Le prime considerano i flussi orari tra le zone sulla rete stradale, le seconde considerano il flusso dei singoli veicoli nella rete stradale.

La Figura 5 mostra i risultati delle macrosimulazioni del traffico nell'ora di punta del mattino nel quartiere di Isola Sacra nel 2023 a sinistra e nel 2033 a destra.

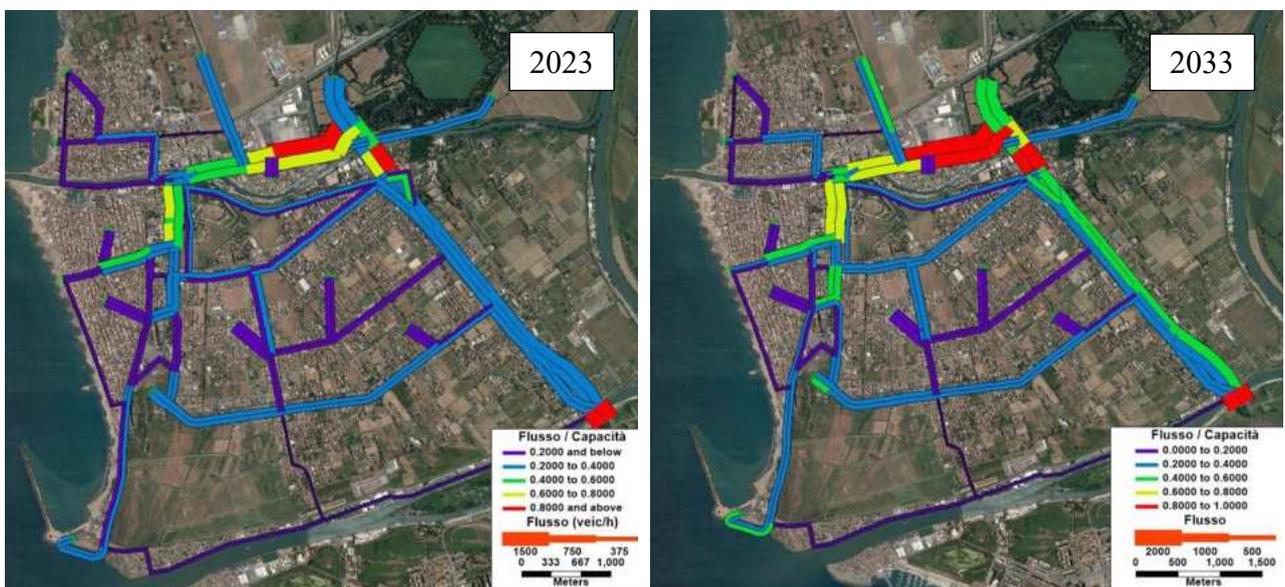


Figura 5 Traffico simulato nel quartiere di Isola Sacra nella punta del mattino nel 2023 e nel 2033

I commenti dell'ingegnere Marangon sulle sue simulazioni sono poco coerenti con quanto riportato in Figura 4:

- Le arterie stradali all'interno dell'area di studio sono dotate di una notevole capacità residua che permette di accogliere l'incremento di traffico senza generare problemi di congestione tranne possibili ingorghi che possono crearsi su via Portuense
- Le analisi delle prestazioni hanno inoltre evidenziato la sussistenza di condizioni di traffico generalmente ottime per tutte le strade.
- Fenomeni di coda si registrano su via Portuense e sono provocati soprattutto dalla ristretta capacità del Ponte 2 Giugno (?).

Infatti, si riscontrano diverse imprecisioni:

- Le due leggende in basso della Figura sono diverse, il rosso nella simulazione del 2023 significa valori dello 0,8 della capacità e superiori alla capacità (*above*), mentre nella simulazione del 2033 il rosso non considera più valori superiori alla capacità ma si ferma a 1 cioè alla capacità. Non si capisce il motivo di questa differenza. Dove è finito il maggiore traffico futuro?
- La Figura 6 riporta un esempio di corretta legenda.

- Correttamente l'ing. Marangon avrebbe dovuto indicare dove il flusso supera la capacità valori maggiori di 1 con un colore diverso, come evidenziato in Figura 4, dove sono riportati con due colori rossi i valori flusso superiori alla capacità e quelli oltre 1,1 della capacità.
- Nel 2023 l'ingresso a Isola Sacra sulla Portuense e l'uscita dalla SS296 (via dell'Aeroporto di Fiumicino) era già rosso, come gli ingressi e le uscite sul ponte della Scafa, nel 2033 sono rosse sia le uscite che gli ingressi.
- Fenomeni di congestione sono presenti oggi anche all'interno dell'Isola Sacra come mostra la Figura 7 di Google Maps e come viene confermato nella parte delle microsimulazioni dello studio.
- Le conclusioni dell'ing. Marangon, a pag. 26 dello studio trasportistico non sono corrette: *"I risultati evidenziano un peggioramento della circolazione su via Portuense dovuta alla crescita del traffico veicolare prevista e non dal flusso dei veicoli legati al traffico crocieristico"*.

Il punto, infatti, non è quale sia la causa del peggioramento nel 2033, ma se l'entità di questo peggioramento sia compatibile con la fattibilità del progetto.

Inoltre l'ing. Marangon non considera gli effetti non lineari della crescita del traffico. Supposto che il contributo al *"flusso dei veicoli legati al traffico crocieristico"* sia quello modesto ipotizzato di 270 veicoli, aggiungerlo al traffico congestionato di via Portuense ha degli effetti moltiplicativi come illustrato dalla Figura 3. Il peggioramento è quindi dovuto alla tendenza di crescita demografica di Fiumicino, difficile da fermare, e al flusso dei veicoli generati dal progetto dell'accosto crocieristico, che può essere fermato.

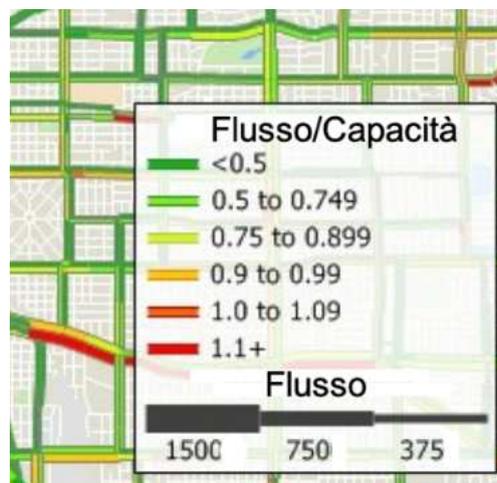


Figura 6 Un esempio di corretta legenda delle simulazioni di Figura 4

Lo studio del traffico di Isola Sacra è così settoriale, che avrebbe scarsa utilità per sostenere la fattibilità del progetto, ma la situazione del traffico è così grave che anche non considerando l'intera Fiumicino, il porto commerciale e l'aeroporto, è sufficiente per quanto meno mettere in discussione la fattibilità del progetto.

Un'ultima osservazione è che uno studio del traffico quando mostra dei problemi rilevanti di congestione conclude con degli ulteriori approfondimenti e con proposte per risolverli, assenti in questo caso.

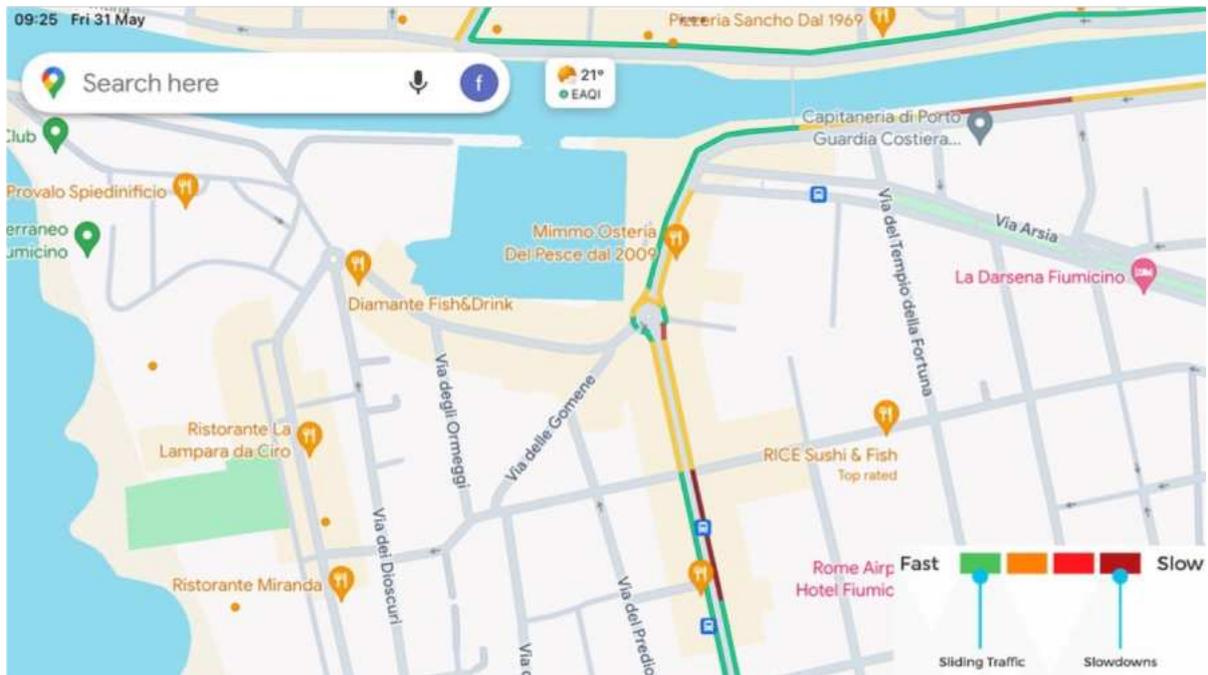


Figura 7 Rallentamenti del traffico presenti su via Giorgis e viale Traiano alle 9,25 su google maps.

La microsimulazione effettuata a conclusione dello studio considera tre intersezioni riportate in Figura 8.

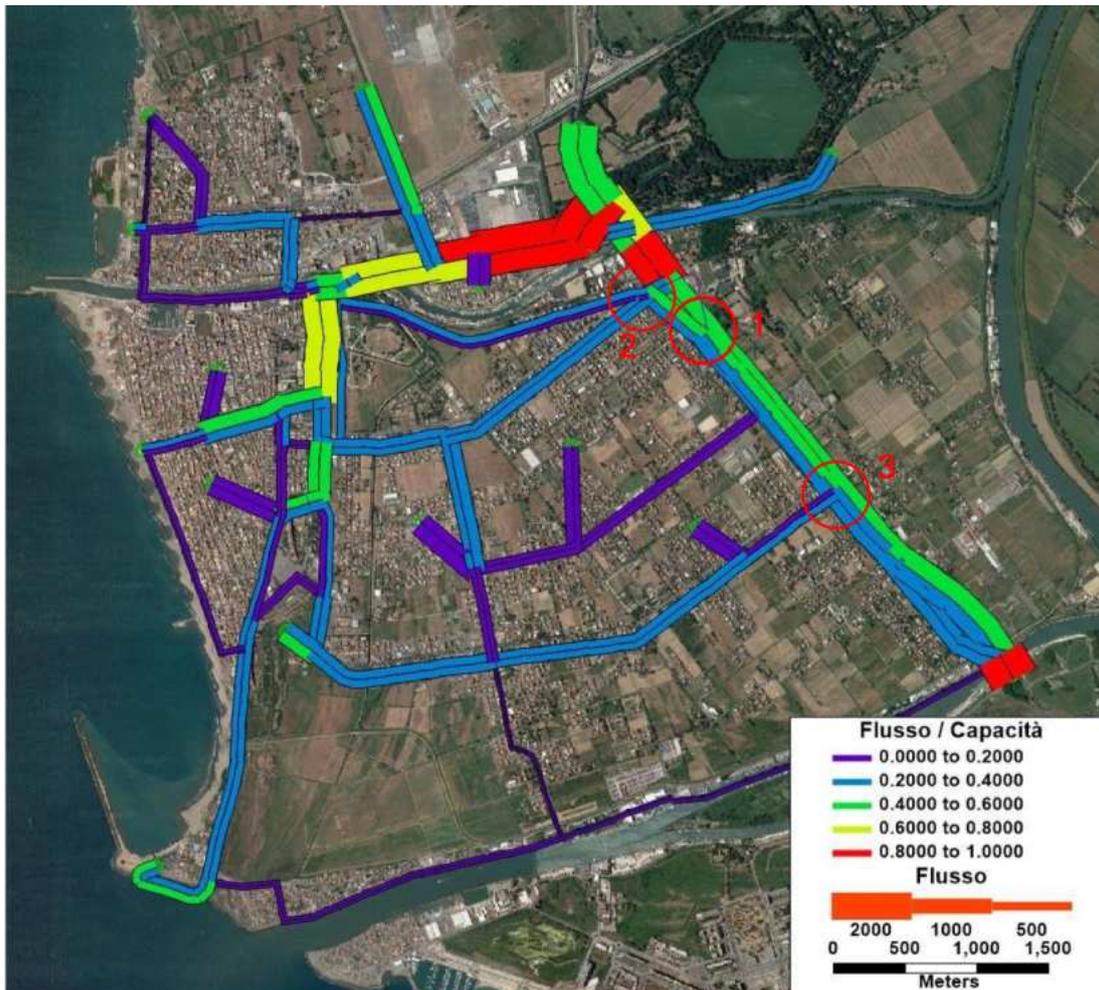


Figura 8 Le tre intersezioni considerate nella microsimulazione

Lo Studio afferma nell'executive summary che "Le simulazioni sviluppate con riferimento allo stato attuale (e quindi senza interventi analizzati) confermano che tutte le intersezioni analizzate presentano alti valori di traffico che comportano fenomeni di congestione". È una prima discrepanza tra le macro e le microsimmulazioni. Nelle macro la congestione era presente solo su via Portuense e la SS296. L'intersezione 1 risulta congestionata nella microsimmulazione anche nello scenario futuro (livello F in tabella 2.33 dello studio), per le altre due non si riportano risultati leggibili.

I problemi del traffico però non riguardano solo come uscire dal quartiere Isola Sacra, ma come arrivare a Roma, in quanto oggi sono congestionati sia il collo di bottiglia sul GRA che il ponte della Magliana, come mostrano le Figura 9, 10 e 11.



Figura 9 Il collo di bottiglia sul GRA

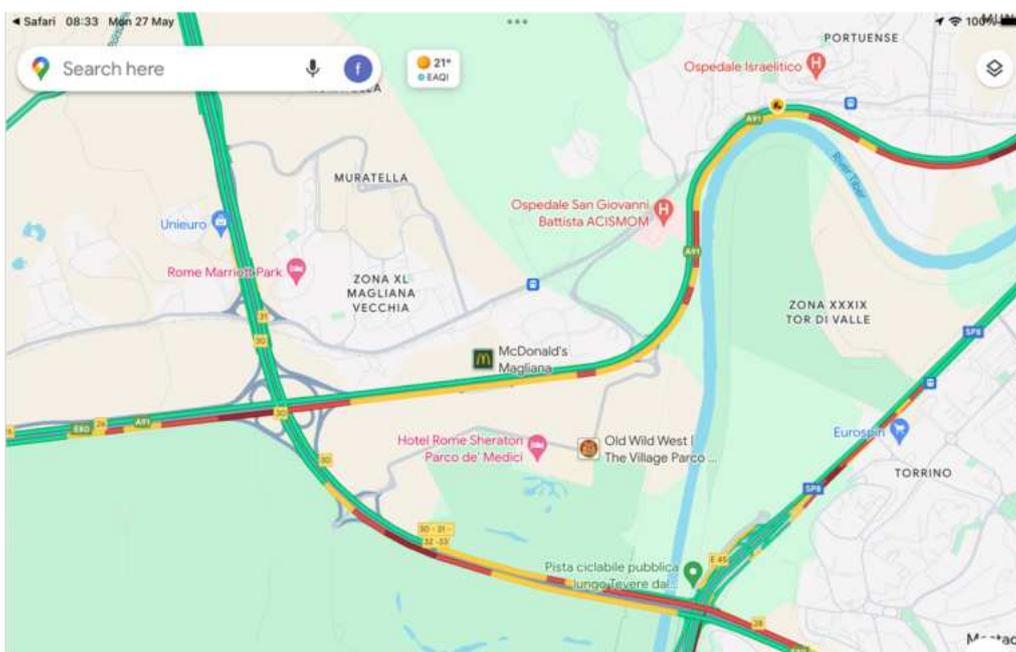


Figura 10 Rallentamenti sul collo di bottiglia, sul GRA e dopo alle 8,33

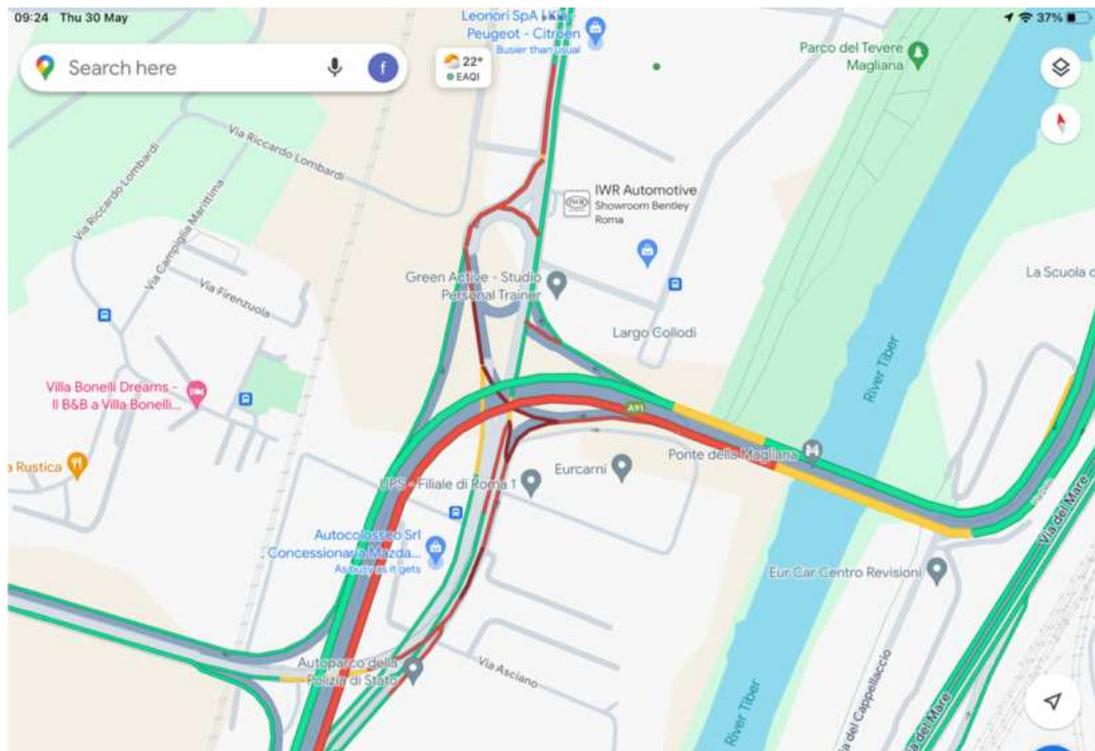


Figura 11 Rallentamenti all'altezza del ponte della Magliana alle 8,24

## Il sistema di trasporto pubblico previsto dal PDB e dal PRMTL

**Soddisfare le ambizioni degli aeroporti di Roma di raddoppiare i passeggeri, superare la domanda dell'aeroporto londinese di Heathrow con solo due piste, e del comune di Fiumicino con porti commerciali, turistici e crocieristici, con soli interventi stradali non è possibile.**

Certo si possono migliorare i collegamenti con Ostia, ma la soluzione o mitigazione del problema sono i sempre trascurati trasporti collettivi verso Roma.

Incredibilmente Fiumicino perse tra le proteste cittadine a favore dell'aeroporto il collegamento ferroviario merci e passeggeri realizzato nel lontano 1878. L'ultimo treno per Roma partì la sera del 30 gennaio del 2000. A Fiumicino erano ubicati una stazione ferroviaria per il traffico viaggiatori ed un raccordo con il porto fluviale per il servizio merci. Questo raccordo terminava presso uno scalo denominato Fiumicino Porto Canale, in seguito diventato una stazione, riportato in Figura 12.



La stazione ferroviaria di Fiumicino



La stazione merci di Fiumicino Porto Canale

Figura 12 Le stazioni di Fiumicino dismesse

Il sistema di trasporto risulta così inadeguato per gli sviluppi previsti di domanda aeroportuale e portuale. D'altra parte, il sistema di trasporto romano non aiuta con il più elevato uso di trasporto privato tra le capitali europee, se si eccettua Nicosia sull'isola di Cipro, come mostra la Figura 13.

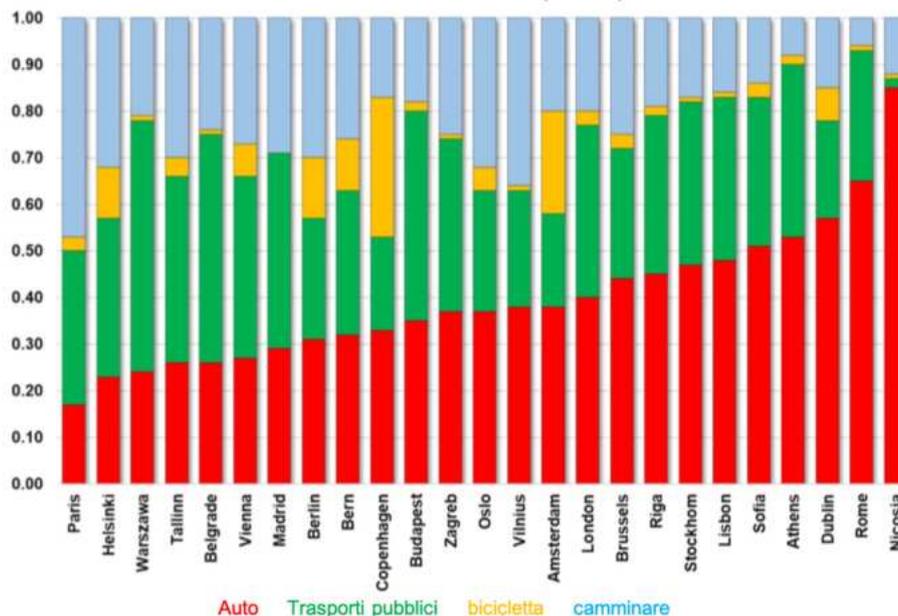


Figura 13 Ripartizione degli spostamenti tra modi di trasporto nelle capitali europee

Due strumenti di pianificazione il Piano di Bacino della Provincia di Roma e il PRMTL presero in esame il problema e proposero due soluzioni a breve e lungo termine.

Il Piano di Bacino della Provincia di Roma, approvato nel lontano 2007, in base alle simulazioni effettuate indicò l'utilità di un corridoio dedicato al trasporto pubblico, parzialmente realizzato sul sedime ferroviario abbandonato, dall'abitato di Fiumicino verso la nuova stazione di Porto sulla linea FL1 da realizzare entro il 2007, tempi rapidissimi, secondo un protocollo d'Intesa firmato con il comune. Il corridoio è stato realizzato dalla Città Metropolitana nel 2019 fino alla stazione di Parco Leonardo, ma nessun servizio di trasporto è mai stato attivato.

Il PRMTL è stato adottato dalla Giunta Regionale nel 2021. Il Piano, tenuto conto delle previsioni di domanda crescente dell'area di Fiumicino verso Roma, indicò come priorità l'incremento dell'accessibilità all'aeroporto e a Fiumicino città con mezzi pubblici su ferro e la necessità di studi per realizzare tale visione. D'altra parte, l'aeroporto londinese di Heathrow ha 3 collegamenti su ferro: la Metropolitana Piccadilly line, Heathrow Express, che raggiunge Londra Paddington in soli 15 minuti, e la più recente linea ferroviaria Elizabeth.

Il PRMTL indicava anche una possibile soluzione riportata integralmente qui tra virgolette.

“Per questi motivi, il Piano indica di effettuare uno studio rivolto a comprendere la possibilità e fattibilità di servire l'aeroporto di Fiumicino con una nuova linea metropolitana già prevista per la città di Roma, la linea D, il cui tracciato andrebbe modificato o ripensato rispetto a quello elaborato nel PRG del 2007 (il capolinea meridionale era infatti previsto a Piazzale Agricoltura nel quartiere EUR).

La connessione dell'aeroporto alla rete metropolitana di Roma, determinerebbe un balzo in avanti dell'effetto rete per quanto riguarda i sistemi di trasporto a servizio dell'aeroporto, in quanto la linea D è stata progettata con un interscambio con ognuna delle altre linee della metropolitana, oltre che con la ferrovia FL3 (Roma-Viterbo). Sostanzialmente, la nuova infrastruttura

consentirebbe di connettere l'aeroporto a moltissime aree della città e importanti quartieri ad alta densità abitativa; inoltre la modifica del tracciato necessaria per raggiungere l'aeroporto può costituire l'occasione per collegare alla rete metropolitana altre aree densamente abitate come Corviale e Fiumicino città (e il nuovo porto commerciale nell'eventualità che venga realizzato<sup>3</sup>), mettendo infine in comunicazione tra loro l'aeroporto e il centro direzionale Alitalia<sup>4</sup> di via Alessandro Marchetti.

La possibilità di raggiungere l'aeroporto con la metropolitana consentirà inoltre di:

- decongestionare le stazioni ferroviarie oggi interessate dai servizi di collegamento da/per l'aeroporto (specialmente Roma Termini) e ridurre la pressione sull'attuale rete di trasporto;
- offrire un sistema di trasporto alternativo a quello ferroviario su treno, facilitando quindi la garanzia della continuità dei collegamenti tra Roma e l'aeroporto;
- ridurre la "competizione" tra i passeggeri aeroportuali e non, per l'utilizzo dei mezzi pubblici;
- garantire l'accessibilità economica all'aeroporto per i passeggeri meno abbienti;
- facilitare il cambio di scelta modale degli addetti aeroportuali e dei passeggeri che si recano in aeroporto col mezzo proprio."<sup>5</sup>

L'indicazione del PRMTL sulla metropolitana D non è stata però recepita da nessuna amministrazione. Si discute invece sulla deviazione della fatiscente Roma – Lido di Ostia, che finisce a Roma Ostiense, servita già dalla FL1. Ma 150 anni fa fu deciso di collegare Fiumicino a Roma con una nuova ferrovia, oggi con l'espansione che c'è stata nell'area e con i progetti futuri i nostri lungimiranti decisori contano ancora sulle automobili?

\*Francesco Filippi ha fondato il Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica (CTL) alla Sapienza ed è stato il suo primo Direttore dal 2003 al 2014. Ha lasciato il servizio nel 2014, ma ha continuato a insegnare nei Master della Sapienza sui trasporti ferroviari e sui trasporti pubblici e nel Master della LUISS sulla mobilità sostenibile. Ha coordinato il PdB e il PRMTL.

---

<sup>3</sup> Non era ancora previsto il porto crocieristico

<sup>4</sup> Oggi abbandonato.

<sup>5</sup> Estratto dal PRMTL adottato dalla giunta regionale pubblicato il 05/01/2021 - BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE LAZIO - N. 1 - Supplemento n. 1 Pag. 56