

**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.

*(Barrare la casella di interesse)*

Il/La Sottoscritto/a **Livia Mascitelli**  
*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

Il/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_

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

*(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)*

**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: ..... **Progetto porto crocieristico a Isola Sacra - Codice procedura nr 10.397**

*(inserire la denominazione completa del piano/programma ( procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità 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) \_\_\_\_\_

**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*) \_\_\_\_\_

## TESTO DELL' OSSERVAZIONE

### QUALITA' DELL'ARIA

La documentazione prodotta dal proponente in *riscontro* alle richieste di integrazione pervenute da MASE, MIC e Regione Lazio, mostra un totale cambio di approccio.

L'inserimento del progetto nel secondo DPCM Giubileo era stato motivato dall'obiettivo di rendere il primo stralcio del progetto disponibile dal 1.1.2025. Il raggiungimento di questo obiettivo – come segnalato in più occasioni da varie associazioni e singoli cittadini nelle loro prime osservazioni alla VIA – era apparso fin dall'inizio irrealizzabile e utile solo a garantire ad un progetto, affetto da straordinarie criticità, un percorso autorizzativo agevolato, oggi è diventato insostenibile anche per lo stesso proponente. Pertanto, viene abbandonata la logica della realizzazione dell'opera per stralci funzionali, per ripiegare su una programmazione ordinaria che vede la funzione crocieristica e il marina disponibili a gennaio 2029. Per permanere all'interno dell'alveo delle prerogative garantite dal Giubileo 2025 delle procedure "autorizzative semplificate", propone di risolvere il problema attraverso la sostituzione delle strutture della funzione crocieristica con "*interventi di carattere temporaneo adatti alla gestione in tendering di battelli.....che trasferiscono i passeggeri dalla nave all'ancora in prossimità del porto*". Non ritenendo di aggiornare conseguentemente lo Studio Modellistico di qualità dell'aria (Doc.n.P0031150-D-OMP00-AM-REL-17\_00) in quanto assume come non incidente sulla qualità dell'aria la modifica apportata al progetto. Tale assunto è ripetuto anche per le altre "trasformazioni" apportate al progetto: modifica del canale di avvicinamento delle navi e *rielaborazione* del cronoprogramma. Il proponente ritiene, quindi, che le rielaborazioni del progetto non si riverberino in tutte le fasi di indagine che la complessità dello stesso progetto richiede a salvaguardia della salute e della sicurezza dei cittadini, del territorio e dell'ambiente. Nelle osservazioni a seguire, usufruendo dei documenti prodotti dal proponente a "*Riscontro richieste integrazioni Ministeri*", si esporranno le proprie deduzioni in merito alla decisione di trascurare l'aggiornamento dello Studio Modellistico di qualità dell'aria. Anche se, a seguito dello stravolgimento del progetto in VIA, in luogo delle osservazioni alla documentazione integrativa, come richiesto da MIC, MASE e Reg.Lazio, si è dell'opinione di aver fatto osservazioni ad un nuovo e altro progetto.

A conferma di quanto sopra si evidenzia che, già in detto Studio Modellistico della qualità dell'aria, molte "assunzioni", favorevoli al proponente, venivano date per scontate:

- A) Al paragrafo 3.1 Analisi dei fattori emissivi in fase di cantiere e di esercizio alla pag.12 si legge: "*Nei successivi paragrafi, si dettagliano i calcoli effettuati per la quantificazione delle emissioni polverulente diffuse e delle emissioni dei gas di scarico suddivisi per ciascuna area e tipologia di attività eseguita. Sono stati calcolati i seguenti inquinanti NOx, PM<sub>10</sub>, CO, SOx. Si è assunto che i macchinari siano pienamente efficienti e non vi siano dispersioni di altri inquinanti*". L'European Environment Agency "(HELPCENTER FAQ) informa che: "*le direttive dell'UE sulla qualità dell'aria ambiente stabiliscono un requisito di misurazione per le concentrazioni nell'aria di un certo numero di inquinanti che si ritiene abbiano impatto significativo su salute umana e ambiente. Sono in vigore norme di legge (vale a dire livelli massimi e minimi che non devono essere superati) per i seguenti*

*inquinanti: biossido di zolfo, ossidi di azoto e biossido di azoto, particolato (sia PM<sub>10</sub> che PM<sub>2,5</sub>), piombo, benzene, monossido di carbonio, ozono, arsenico, cadmio, nichel e benzo(a)pirene". Si vedano in merito tutte le diverse normative italiane e le varie pubblicazioni dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) e/o dell'Istituto di Scienze dell'atmosfera e del clima del Consiglio Nazionale delle Ricerche (ISAC-CNR). In ogni caso, seppure si volesse accettare l'assunto di quantificare solo i macroinquinanti presi in considerazione dallo studio statistico, a meno del PM<sub>2,5</sub>, ciò avrebbe valore solo per i mezzi operanti e stazionanti nel loco del cantiere (area del porto) e non può essere esteso a tutti i mezzi coinvolti. Inoltre nel computo, massivo, finale del calcolo degli inquinanti dovuto ai singoli mezzi, non si tiene conto che le emissioni di NOx contribuiscono alla formazione di ulteriori polveri, il PM<sub>10</sub> secondario, che va ad aggiungersi a quello emesso direttamente dai veicoli seppure "efficienti". Ancora, a pag.16 del documento, nel calcolo degli stessi inquinanti relativi al traffico di camion (500 viaggi complessivi al giorno, ossia 16 ore di lavoro, a pag.380 del SIA aggiornato in luogo di 500 viaggi si parla di 500 transiti) è stato preso in esame il solo tempo di percorrenza dei 5,7km e 8,1km riferibili ai percorsi prescelti e non il tempo effettivo di probabile permanenza dei veicoli su strada data la criticità viaria di Isola Sacra.*

- B) Al paragrafo 3.2 pag.13: *Le emissioni associate alle attività di scavo delle fondazioni, formazione e stoccaggio di cumuli, carico e scarico di materiali inerti, e al transito di mezzi su strade asfaltate sono **stati valutati trascurabili**. Si specifica inoltre che non è stato modellato il "bianco", ovvero la situazione emissiva da traffico stradale attuale (ante-operam). Appare evidente che si considerano trascurabili: la granulometria dei materiali, delle polveri, la velocità del vento e l'umidità del materiale movimentato. Così come appare un'ipotesi alquanto inverosimile l'abbattimento del 75% delle polveri, in cantiere, dovuto al bagnamento. Oppure l'assunzione che i materiali scavati/dragati non saranno accumulati, ossia non ci sarà dispersione di polveri dai cumuli o durante la loro movimentazione. Il Piano Preliminare di dragaggio e gestione dei sedimenti (Doc. P0031150-D-0-OM51-OM-REL-O1-O1, doc.integrativo alla richiesta del MASE 4.1.1) alla Fig.5.8: *Planimetria con le aree di cantiere*, nega completamente quanto affermato dallo Studio Statistico. Infatti, la figura mostra un'ampia zona di cantiere definita come "aree di cantiere per stoccaggio ed essiccamento di sabbia dragata", l'area, per un tratto di circa 800m, è quella prospiciente al Lungomare della Salute che via del Faro. Se le sabbie saranno messe ad essiccare difficilmente ci sarà l'abbattimento dovuto al "bagnamento" e/o persisterà la garanzia che i materiali/dragati non saranno accumulati. Più che frequentemente all'interno di questo progetto e nelle integrazioni documentali si trovano documenti, non banalmente, in contraddizione tra loro come sopra evidenziato. **Generalmente le assunzioni disegnano, cautelativamente, uno scenario più gravoso, mentre, nei casi esposti, raggiungono il risultato opposto, ovvero sottostimare le emissioni.** Per quanto riguarda il "bianco" come evidenziato già al punto A, si conferma la difficoltà da parte del proponente a considerare l'inserimento di questo progetto in una realtà esistente e non priva di problemi dovuti alla viabilità e all'inquinamento, compreso quello già operante a causa della presenza del vicino aeroporto internazionale di Fiumicino. Probabilmente tale scelta è stata fatta per ovviare alle problematiche dell'accumulo e anche alle difficoltà – specificamente per mancanza di tempi idonei per rientrare nei limiti temporali imposti dal Giubileo 2025 – per procedere ad una analisi della situazione ante-operam. Nonostante già nella Conferenza di Servizi preliminare del 2019 Città metropolitana di Roma Capitale nel suo parere (Prot. CMRC-2019-0052175-2019-03-29) così si esprimeva : ...*lo scenario di progetto dovrà essere inquadrato ad una scala territoriale più ampia tenuto conto dello stato delle infrastrutture su gomma e su ferro esistenti e degli interventi già programmati sul territorio (riferendosi, anche, all'altro porto commerciale pubblico in costruzione presso il molo nord della Fossa di Traiano a meno di 2km dal porto turistico-crociéristico privato oggetto di queste osservazioni), valutando l'idoneità del sistema a servire in maniera coerente e sostenibile il traffico generato dalla introdotta funzione crociéristica con adeguati livelli di sicurezza e qualità della circolazione.* Si ritiene di poter annoverare, nell'ambito dei livelli di sicurezza evidenziati dal parere della CMCR, anche quelli riguardanti la qualità dell'aria e l'incidenza che questa ha sulla salute dei cittadini. Il parere della CMCR così proseguiva: *Dovranno essere attentamente valutati gli effetti di concentrazione spazio-temporale del traffico che si possono determinare con l'introduzione della**

*funzione crocieristica per evitare la congestione della rete stradale con gravi ripercussioni sia sulla funzionalità del porto sia sull'area urbana particolarmente densa. Tale giusta richiesta è stata anche peraltro riproposta dal MASE che, nella sua istanza di integrazione documentale, negli Aspetti Progettuali al punto 2.2 recita: Si richiede di aggiornare lo studio trasportistico, utilizzando dati il più possibile aggiornati, tenendo conto della realizzazione del Porto Commerciale.... In particolare, si richiede di approfondire le valutazioni relative alle criticità specifiche locali, configurabili nei punti di accesso all'Isola Sacra. Richiesta a cui il proponente ha risposto "producendo le modifiche evidenziate in rosso nel paragrafo 4.10.5 del nuovo Studio Ambientale (Doc.No.P0031150-D-0-MP00-AM-REL- 01-01)". Modifiche però che, non avendo interessato lo studio modellistico della qualità dell'aria lasciano inalterate le conseguenze della mancata analisi del "bianco". Evidenziando, ancora una volta, l'insufficienza generale su uno dei maggiori aspetti di criticità del progetto e come, il proponente assuma, per i suoi dati, determinazione a suo favore.*

C) 3.3.1 pag.28 Mezzi marittimi Crociera:

- a. *In fase di esercizio si è preso in considerazione lo scenario più impattante, che consiste nell'ingresso di una nave da crociera tipo "Oasis" 3 volte a settimana, con ripartenza della stessa nel medesimo giorno di arrivo... Non appare si sia considerato lo scenario più impattante perché 3 toccate nave per 52 settimane porta ad un totale di 156 toccate nave/anno, a prescindere dal fatto che l'operatività di esercizio viene compressa dal proponente nei mesi tra maggio ed ottobre e che il numero di tre toccate serve a supportare le pretese del proponente di poter applicare la trasformazione della concessione da turistico a turistico-crocieristica in virtù del fatto che la funzione permarrebbe "precipuamente turistica" – così da poter applicare alla concessione il DPR 509/97 in luogo della L.84/94 – in altro documento del proponente (Relazione Paesaggistica pag. 96: *Possibile calendario di presenze in porto delle navi da crociera* e nuova Relazione Paesaggistica a pag.198-199 Doc.No. P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18\_01) per l'esercizio 2026 si fa riferimento a 222 toccate, per arrivare al 2028 a 234 toccate. Significa quantificare tra il 30% e il 40% degli inquinanti in meno rispetto ai calcoli totali fatti dal proponente, non proprio lo "scenario più impattante". Ancora le navi della classe "Oasis" sono certamente tra le navi più grandi ma sono anche navi che già, come sostenuto dalla stessa Royal Caribbean, di per sé, sono in grado di "abbattere" gli inquinanti del 35% rispetto ad altre navi da crociera più datate. Vedi l'assunto sul fattore emissivo di NOx che è stato considerato abbattuto del 90,6% presumendo tutti i motori Tier3. Sempre il documento *Possibile calendario...* prevede che delle 222 toccate nave del 2026, solo 25 siano delle "Oasis". Nulla è dato conoscere delle altre navi, certamente, non è corretto dichiarare che si è considerato *lo scenario più impattante*.*
- b. *" ....Tale scenario risulta più impattante dal momento che in tale configurazione:*
  - i. *la totalità dei passeggeri sbarca dalla nave, e viene rimpiazzata nel medesimo giorno da analoga quantità di passeggeri che si imbarcano, generando dunque un elevato traffico (auto e bus) correlato*
  - ii. *Il 20% dell'equipaggio viene ricambiato generando il traffico veicoli (auto e bus) correlato*

*Una schematizzazione del traffico associato alla presenza della crociera è presentata in Figura 3.4" (pag.36). Da questa tabella si evince la distribuzione oraria del traffico legato solo alla singola crociera dalle ore 5.00 alle ore 17.00 per la presenza dei passeggeri, equipaggio della nave, dipendenti e operazioni di rifornimento. Il traffico di auto private (stimato in 180/ora) e bus (stimato in 30 bus GT/ora) è considerato in termini di percorrenza per gli stessi percorsi e chilometraggi usati per i camion nello studio del cantiere, ovviamente presentando le medesime criticità avendo esaminato il solo tempo di percorrenza dei 5,7km e 8,1km riferibili ai percorsi prescelti e non al tempo effettivo di probabile permanenza dei veicoli sulle strade. Inoltre dalla tabella oraria di Figura 3.4 si evince una sovrapposizione nella movimentazione dalle ore 10.00 alle ore 14.00 che aggrava ulteriormente le condizioni della viabilità*

soprattutto nel periodo (pluriennale) della sussistenza in contemporanea delle fasi di cantiere e crociera. Anche in queste stime pesa la mancanza dell'analisi del "bianco".

- c. Nella Tabella 3.26 di pag.30 sono riportate le Emissioni assolute della nave da crociera "Oasis of the Sea" nelle fasi di manovra: ingresso e partenza dal porto, in considerazione dei tempi delle diverse fasi di ingresso e di uscita dal porto descritte nella Tabella 3.25 di pag.29. In questa sono stimate in 65 minuti le fasi di ingresso, con 30 minuti da spendersi nel bacino di evoluzione, e in 30 minuti le fasi di partenza, e, seppure all'attracco ci sarà la disponibilità del cold-ironing, sono esclusi dal computo dello studio i tempi necessari all'attracco e al collegamento tra banchina elettrificata e la nave che ipotizziamo possano essere quantificati in 30 minuti, in tale tempo le emissioni saranno come quelle che il proponente avrebbe dovuto calcolare perché equiparate allo stazionamento con motori in esercizio. Quindi, escludendo la fase di avvicinamento, la nave da crociera da quando entrerà nel bacino di evoluzione fino all'ormeggio avrà i motori accesi, ad una distanza di 300m dall'abitato, per 80 minuti e quando uscirà per 55 minuti alla stessa distanza. Ancora si sottolinea che i dati utilizzati per fare lo studio statistico dell'aria sono privi dell'aggiornamento importante derivato dalla necessità di modificare il percorso di ingresso ed uscita dal porto. Tale significativa modifica è dovuta alla *Identificazione degli interventi di risoluzione della interferenza del canale di accesso navi con le condotte esistenti* (Relazioni Specialistiche Doc.P031150-D-0-OMOO-RS-REL-08-00). I tempi considerati di svolgimento delle manovre saranno sicuramente prolungati come riportato dallo stesso proponente *Arrivo: la nave sarà soggetta a tempi maggiori per la virata a seconda del lato ritenuto migliore per posizione e condizioni meteomarine. Partenza: la nave dovrà virare a sinistra di circa 90° e in una fase molto critica cioè la manovra. Dallo studio dell'ARPAV (Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione del Veneto): PRTRA Azione A8.6bis Studio modellistico di ricaduta degli inquinanti emessi in fase di manovra e di ormeggio per le navi in attracco ai diversi ormeggi di Venezia insulare e Porto Marghera*, si evince, come prima considerazione, dalla *Tabella 2-1: Emissioni Porto di Venezia 2013 CAIMANS*, di seguito riportata, a conferma di quanto già evidenziato dal proponente, che in fase di manovra, **quando la nave è alla minima distanza dall'abitato, si producono i maggiori effetti di inquinamento dell'aria.**

Tabella 2-1: Emissioni Porto di Venezia 2013 CAIMANS

Emissioni	UdM	totale porto				Crociera > 40'000 ton			Passeggeri			Commerciali			Rimorchiatori
		TOT	Stazionam.	Manovra	Crociera	Stazionam.	Manovra	Crociera	Stazionam.	Manovra	Crociera	Stazionam.	Manovra	Crociera	Manovra
NOx	t	3021.7	1917.7	788.6	315.4	355.5	185.3	117.4	145.7	63.2	43.1	1416.5	247.7	154.9	292.3
NM VOC	t	190.4	100.9	78.2	11.3	15.3	19.7	4.3	6.3	6.5	1.6	79.3	22.6	5.5	29.4
PM	t	167.0	64.6	79.4	22.9	10.8	12.6	6.8	4.4	8.8	2.5	49.4	32.1	13.6	25.9
BaP	g	226.6	132.0	71.8	22.9	28.3	17.4	9.4	11.6	5.7	3.5	92.0	18.7	10.0	30.0
SO2	t	562.7	65.9	268.9	227.9	12.6	8.1	91.4	5.2	31.1	33.5	48.1	216.1	103.0	13.6
CO	t	401.1	243.8	121.8	35.6	46.6	30.0	15.2	19.1	10.2	5.6	178.1	31.1	14.8	50.5
CO2	kt	172.4	105.1	52.2	15.1	20.1	12.9	6.5	8.2	4.3	2.4	76.8	13.2	6.3	21.8
Pb	kg	7.50	4.28	2.38	0.84	0.82	0.53	0.36	0.34	0.22	0.13	3.13	0.74	0.35	0.89
Cd	kg	0.63	0.33	0.21	0.09	0.06	0.04	0.04	0.03	0.02	0.01	0.24	0.08	0.04	0.07
Hg	kg	1.54	0.99	0.45	0.10	0.19	0.12	0.04	0.08	0.03	0.02	0.72	0.09	0.04	0.20
As	kg	7.96	1.32	3.73	2.91	0.25	0.16	1.20	0.10	0.64	0.44	0.96	2.65	1.26	0.27
Cr	kg	8.77	1.65	4.04	3.09	0.31	0.20	1.28	0.13	0.68	0.47	1.20	2.81	1.34	0.34
Cu	kg	51.05	28.99	16.26	5.81	5.54	3.56	2.46	2.27	1.55	0.90	21.18	5.14	2.45	6.01
Ni	kg	334.70	32.94	165.28	136.49	6.29	4.05	56.42	2.58	29.83	20.69	24.07	124.57	59.37	6.82
Se	kg	6.42	3.29	2.17	0.95	0.63	0.40	0.40	0.26	0.24	0.15	2.41	0.85	0.40	0.68
Zn	kg	65.05	39.53	19.74	5.78	7.55	4.86	2.47	3.09	1.65	0.91	28.88	5.04	2.40	8.19
PCB	g	6.87	1.25	3.18	2.44	0.24	0.15	1.01	0.10	0.54	0.37	0.91	2.23	1.06	0.26
PCDD	mg	10.12	4.28	3.77	2.07	0.82	0.53	0.86	0.34	0.49	0.32	3.13	1.87	0.89	0.89
HCB	g	4.88	2.64	1.60	0.64	0.50	0.32	0.27	0.21	0.17	0.10	1.93	0.57	0.27	0.55

PCDD: abbreviazione per somma di diossine e furani (PCDD/F)

Nella stessa Tabella 2-1, oltretutto ci si riferisce a navi da crociera con una stazza lorda al di sopra delle 40.000 tonnellate e le navi della classe Oasis hanno una stazza di 220.000 tonnellate. Anche lo studio dell'ISARC-CNR *Impatto delle emissioni portuali sugli indicatori di qualità dell'aria regolamentati e non dall'UE: il caso di Civitavecchia (Italia)*, di G.P.Gobbi, L.Di Libero, F.Barnaba, Scienza dell'ambiente totale, Volume 719, 1 giugno 2020,134984, conferma che, *“coinvolgendo carichi motori non ottimali, le manovre possono generare molto più inquinamento (3-6 volte) rispetto alle fasi di crociera”*. Ancora in questo studio si evidenzia come la quota del porto nell'impatto sulla qualità dell'aria cittadina sia dipendente dalla meteorologia e dalla posizione dei moli rispetto alle aree residenziali. Inoltre riporta altro studio ove si sottolinea che: *“nel complesso tra il 10 e il 30% delle PM<sub>2,5</sub> nelle grandi città costiere del Mediterraneo proviene dal trasporto marittimo”*. Ancora, lo stesso studio, evidenzia come il trasporto marittimo, in termini di massa, contribuisce maggiormente al PM sotto forma di particelle secondarie rispetto a quelle primarie. Questo studio svolto in collaborazione con l'ARPA Lazio e l'Autorità Portuale di Roma, ha visto il monitoraggio di quattro tipologie di navi attraccate al porto di Civitavecchia nel periodo maggio 2013-aprile 2016; tra le categorie di navi prese in considerazione c'è quella delle navi da crociera. In tale periodo le toccate delle navi da crociera sono state 882, distribuite, ovviamente, in maggior quantità nel periodo maggio – ottobre. Certamente non può farsi una sovrapposizioni dei dati ma almeno si può estrapolare, da una indagine più accurata e scientificamente corretta, l'ordine di grandezza dell'inquinamento che il Porto crocieristico di Isola Sacra potrebbe produrre alla qualità dell'aria di Fiumicino nella stagione in cui le coste sono più utilizzate per le attività balneari, i cittadini trascorrono più tempo all'aria aperta e tengono le finestre aperte.

Lo Studio modellistico della qualità dell'aria, inoltre, non tiene assolutamente conto della novità dell'imbarco e dello sbarco con il tendering. La soluzione del tendering aggiunge, infatti, ulteriori criticità a quelle già numerosissime che il progetto presenta. Lo stazionamento della nave all'ancora di fronte all'abitato di Fiumicino con i motori accesi H24, con i venti prevalenti della zona che per direzione riverseranno sull'abitato fumi e inquinamento, esattamente il contrario della condizione che il Comune di Fiumicino, nella delibera del 9 agosto 2023, aveva escluso potesse avvenire imponendo l'impiego obbligatorio del cold ironing.

Si evidenzia, inoltre, che, dai documenti presentati ad integrazione, si evince che il proponente adotterà la soluzione progetto tendering – qualora superasse le procedure autorizzative ad essa dedicate – fino alla fine del 2028 (vedi pag.198-199 della nuova Relazione Paesaggistica *Possibile calendario* già sopra richiamate). Data dalla quale, a suo assunto, sarà operativo il cold ironing, di cui ad oggi non è stata prodotta alcuna documentazione atta a definire le caratteristiche di progetto per la sua realizzazione – ci si limita ad indicare la potenza necessaria, la dimensione dei cavi e il loro probabile percorso per raggiungere la banchina – mancando quindi alla specifica richiesta integrativa del MASE Aspetti Generali 1.3. L'unica informazione utile che si trae dal Cold Ironing (punto 4.4.2 SIA pag. 19) è che la potenza necessaria è stata calcolata sia sulle navi classe Icons (passeggeri 7.600, equipaggio 2250, altezza 80m) che sulle navi classe Oasis (passeggeri 5000, equipaggio 2100, altezza 72m), prevedendo l'uso del porto per navi più grandi. Se ne desume che tutti gli studi più impattanti afferenti a tale determinazione del proponente, sarebbero dovuti partire dalle Icons e non dalle Oasis. Certamente per la qualità dell'aria gestire un traffico di 15.200 passeggeri invece che di 10.000/g non è di poco impatto, dato che comporta un incremento del 50% di tutte le incidenze peggiorative addebitate alla

funzione crocieristica. Si conferma come l'intero progetto in VIA, sia stato sviluppato assumendo parametri a favore del proponente.

In considerazione del fatto che, come dichiarato dallo stesso proponente, il numero di croceristi, 1.300.000/anno, che potranno usufruire del porto turistico-crocieristico di Isola Sacra, e il numero di navi (222 nel 2026, 234 nel 2028) che vi approderanno renderanno Fiumicino il quarto porto italiano per traffico crocieristico, mi chiedo quale sia l'interesse pubblico alla realizzazione di questo progetto che, dal punto di vista della salute va ad incidere su un territorio già compromesso nella sua qualità dell'aria dagli scarsi collegamenti viari e dalla presenza dell'aeroporto internazionale e di cui, un'attenta prevenzione e preoccupazione per la salute dei cittadini e dell'ambiente, dovrebbe escludere la fattibilità. Ad escluderne la fattibilità dovrebbe essere anche il dato di fatto che il progetto in valutazione di VIA ha subito un tale stravolgimento da presentarsi, attualmente come altro progetto. Lo stesso proponente lo identifica in due progetti, seppure poi articola la loro organizzazione "in fasi". Infatti se fosse articolato in semplici fasi, quella che viene distinta come Fase 1 "Faro e tendering" non avrebbe necessità della *"presentazione di adeguata progettazione dedicata e sottoposta a separata ed autonoma procedura approvativa ed autorizzativa che prescinde dall'iter autorizzativo della Variante al progetto di concessione, trattandosi di opere temporanee..."*. **La fase 1 quindi è una vera e propria nuova progettazione che non ha affatto carattere di "temporaneità" dato che a partire da aprile 2025** – viste le premesse appare un atto di fiducia dare credito alla scansione temporale dell'ennesimo cronoprogramma, in cui il proponente si dice certo di poter ottenere la nuova procedura autorizzativa della Fase 1 a febbraio 2025 – **si prolungherà fino al 28 dicembre 2028**.

A partire dai contenuti delle richieste di integrazione documentale e in considerazione del riscontro del proponente, che lungi dal prospettare soluzioni credibili ha presentato una nuova progettazione ancor più carica di problemi e incongruenze, si ripone, una motivata fiducia che nella espressione del parere sulla VIA e nella Conferenza di Servizi si neghi l'autorizzazione al *"Progetto per la realizzazione del porto turistico-crocieristico di Fiumicino – Isola Sacra"*.

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 XX - \_\_\_\_\_ (inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente e unicamente in formato PDF)

Luogo e data **Roma, 22 giugno 2024**

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

