

**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  
Jordan Carducci \_\_\_\_\_

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

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: 10397 Progetto per la realizzazione del Porto turistico-crocieristico di Fiumicino - Isola Sacra  
\_\_\_\_\_

**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 (specificare) \_\_\_\_\_

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

- X Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- X Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (specificare) \_\_\_\_\_

## TESTO DELL' OSSERVAZIONE

### OSSERVAZIONI IN RELAZIONE ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE DEL PROGETTO DENOMINATO "PORTO TURISTICO-CROCIERISTICO DI FIUMICINO ISOLA-SACRA"

Con il presente documento si intende proporre nuove osservazioni nel merito del progetto per la realizzazione del Porto turistico-crocieristico di Fiumicino - Isola Sacra. I principali punti di analisi si sviluppano nei confronti di quanto presentato dalla società Fiumicino Waterfront S.r.l. in seguito alle richieste di integrazioni presentate dalla Regione Lazio (MASE2024-0056308), dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC (MASE-2024- 0011678) e dal MIC (MASE-2024-0023735).

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)).

## ELENCO ALLEGATI

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

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - Osservazioni (4)

Luogo e data Fiumicino II, 25/06/2024

Il/La dichiarante



# OSSERVAZIONI IN RELAZIONE ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE DEL PROGETTO DENOMINATO “PORTO TURISTICO-CROCIERISTICO DI FIUMICINO ISOLA-SACRA”

---

Con il presente documento si intende proporre nuove osservazioni nel merito del progetto per la realizzazione del Porto turistico-crocieristico di Fiumicino - Isola Sacra. I principali punti di analisi si sviluppano nei confronti di quanto presentato dalla società Fiumicino Waterfront S.r.l. in seguito alle richieste di integrazioni presentate dalla Regione Lazio (MASE-2024-0056308), dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC (MASE-2024-0011678) e dal MIC (MASE-2024-0023735).

In prima istanza si vuole porre l'attenzione sulla timeline del programma progettuale previsto per lo sviluppo del progetto riportando di seguito le tempistiche di realizzazione individuate dal proponente.

Secondo quanto espresso nelle stessa si abbandona del tutto l'idea di poter usufruire in modo soddisfacente e completo della funzione crocieristica entro l'inizio del Giubileo 2025; ciò rende di fatto il progetto totalmente estraneo a tale evento ed alle procedure semplificate derivanti dallo status strategico che si presupponeva ricoprisse.

Al riguardo anche lo stesso proponente separa di fatto la funzione turistica da quella crocieristica andando a realizzare entro Ottobre 2025 esclusivamente il "LOTTO FARO E TENDERING". Alla luce di quanto sopra evidenziato si chiede formalmente all'A.C. (vista la sensibilità e le numerose criticità evinte dagli elaborati progettuali) di estromettere la funzione crocieristica dalla presente procedura rimandando il progetto ad una nuova Valutazione di Impatto Ambientale seguendo l'iter normato ai sensi del D.Lgs 152/2006.

Sono poi riportate di seguito, divise per macro area di impatto, le principali criticità riscontrate all'interno della documentazione integrativa.

ID	W/Task Name	Duration	Start	Finish
0	<b>Fiumicino - Isola Sacra (Febbraio 2025 - Dicembre 2034)</b>	<b>3301,73 days</b>	<b>Fri 31/01/25</b>	<b>Thu 21/12/34</b>
1	<b>LOTTO FARO e TENDERING (Febbraio 2025 - Ottobre 2025)</b>	<b>244,4 days</b>	<b>Fri 31/01/25</b>	<b>Sat 25/10/25</b>
2	<b>ATTIVITA' PRELIMINARI</b>	<b>80 days</b>	<b>Fri 31/01/25</b>	<b>Tue 29/04/25</b>
3	Approvazione Progetto Esecutivo Piazzali e Terminal Temporaneo	0 days	Fri 31/01/25	Fri 31/01/25
4	Cantierizzazione	20 days	Fri 31/01/25	Fri 21/02/25
5	Sistemazione parziale mantellata tetrapodi esistenti	30 days	Fri 21/02/25	Wed 26/03/25
6	Sistemazione approdo esistente	30 days	Wed 26/03/25	Tue 29/04/25
7	Approvazione Progetto Esecutivo del Faro	0 days	Tue 01/04/25	Tue 01/04/25
8	<b>Parco Urbano</b>	<b>190 days</b>	<b>Fri 21/02/25</b>	<b>Wed 17/09/25</b>
9	Sistemazione "Via del Faro"	30 days	Fri 21/02/25	Wed 26/03/25
10	Realizzazione piazzali	100 days	Fri 21/02/25	Wed 11/06/25
11	Realizzazione "Parco Urbano Lotto Faro"	90 days	Wed 11/06/25	Wed 17/09/25
12	<b>STRUTTURE</b>	<b>204,4 days</b>	<b>Sat 15/03/25</b>	<b>Sat 25/10/25</b>
13	<b>Faro Fiumicino Isola Sacra</b>	<b>190 days</b>	<b>Tue 01/04/25</b>	<b>Sat 25/10/25</b>
14	Ristrutturazione della struttura	190 days	Tue 01/04/25	Sat 25/10/25
15	<b>Struttura temporanea</b>	<b>40 days</b>	<b>Sat 15/03/25</b>	<b>Tue 29/04/25</b>
16	Realizzazione struttura temporanea d'accoglienza pellegrini	40 days	Sat 15/03/25	Tue 29/04/25
17	<b>LOTTO MARINA e CROCIERISTICA (Luglio 2026 - Dicembre 2028)</b>	<b>1150 days</b>	<b>Mon 20/07/26</b>	<b>Fri 28/12/29</b>
18	<b>ATTIVITA' PRELIMINARI</b>	<b>200 days</b>	<b>Mon 20/07/26</b>	<b>Tue 23/02/27</b>
19	Approvazione Progetto Esecutivo	0 days	Mon 20/07/26	Mon 20/07/26
20	Bonifica bellica con validazione	40 days	Mon 20/07/26	Tue 01/09/26
21	Cantierizzazione	20 days	Mon 20/07/26	Mon 10/08/26
22	Trasferimento imbarcazioni dal "Porticciolo dei Bilancioni" alla nuova Marina	20 days	Mon 01/02/27	Tue 23/02/27
23	<b>PALANCOLATI</b>	<b>160 days</b>	<b>Tue 01/09/26</b>	<b>Tue 23/02/27</b>
24	Realizzazione palancolati zona Terminal Crociere	40 days	Tue 01/09/26	Thu 15/10/26
25	Realizzazione palancolati Molo Claudio	60 days	Tue 01/09/26	Thu 05/11/26
26	Realizzazione palancolati Yacht Marina e "Aree verdi nord"	120 days	Thu 15/10/26	Tue 23/02/27
27	Realizzazione palancolati "Porticciolo dei Bilancioni" e "Aree verdi sud"	60 days	Thu 05/11/26	Mon 11/01/27
28	<b>DRAGAGGI</b>	<b>340 days</b>	<b>Thu 05/11/26</b>	<b>Fri 12/11/27</b>
29	Dragaggio idraulico e scarico in colmata per "Molo Claudio"	30 days	Thu 05/11/26	Tue 08/12/26
30	Dragaggio idraulico e scarico in colmata zona "Terminal Crociere"	50 days	Tue 08/12/26	Mon 01/02/27
31	Dragaggio idraulico e scarico in colmata per "Porticciolo dei Bilancioni"	20 days	Mon 01/02/27	Tue 23/02/27
32	Dragaggio idraulico e scarico in colmata per "Aree verdi Sud"	70 days	Tue 23/02/27	Tue 11/05/27
33	Dragaggio idraulico con scarico in colmata "Aree verdi nord"	110 days	Tue 11/05/27	Wed 08/09/27
34	Dragaggio idraulico "Bacino Yacht Marina" con scarico a mare e ripascimento	60 days	Wed 08/09/27	Fri 12/11/27
35	<b>CONSOLIDAMENTI</b>	<b>400 days</b>	<b>Tue 08/12/26</b>	<b>Fri 18/02/28</b>
36	Esecuzione dreni Molo Claudio	60 days	Tue 08/12/26	Fri 12/02/27
37	Esecuzione dreni zona "Terminal Crociere"	80 days	Fri 12/02/27	Tue 11/05/27
38	Esecuzione dreni "Porticciolo dei Bilancioni"	100 days	Tue 23/02/27	Sat 12/06/27
39	Esecuzione dreni "Aree verdi sud"	120 days	Tue 11/05/27	Sat 18/09/27
40	Esecuzione dreni "Aree verdi nord"	140 days	Sat 18/09/27	Fri 18/02/28
41	<b>MOLO ADRIANO</b>	<b>210 days</b>	<b>Mon 26/10/26</b>	<b>Sat 12/06/27</b>
42	Dragaggio meccanico	30 days	Mon 26/10/26	Fri 27/11/26
43	Massicciate	130 days	Fri 27/11/26	Mon 19/04/27
44	Costruzione muro di banchina	50 days	Mon 19/04/27	Sat 12/06/27
45	<b>MOLO TRAIANO</b>	<b>340 days</b>	<b>Mon 10/08/26</b>	<b>Tue 17/08/27</b>
46	Salpamento elementi deteriorati e riprofilatura riccio del Faro	100 days	Mon 10/08/26	Fri 27/11/26
47	Dragaggio meccanico	50 days	Tue 01/09/26	Mon 26/10/26
48	Esecuzione dreni	60 days	Mon 26/10/26	Wed 30/12/26
49	Massicciate	230 days	Fri 27/11/26	Fri 06/08/27
50	Messa in opera tetrapodi	160 days	Tue 23/02/27	Tue 17/08/27
51	Costruzione muro di banchina	130 days	Sat 27/03/27	Tue 17/08/27
52	<b>MOLO CLAUDIO</b>	<b>630 days</b>	<b>Tue 01/09/26</b>	<b>Fri 21/07/28</b>
53	Realizzazione palancolati	60 days	Tue 01/09/26	Thu 05/11/26
54	Riempimento banchina	30 days	Thu 05/11/26	Tue 08/12/26
55	Realizzazione dreni	80 days	Tue 08/12/26	Fri 05/03/27
56	Consolidamento	140 days	Fri 05/03/27	Fri 06/08/27
57	Dragaggio meccanico	20 days	Fri 06/08/27	Fri 27/08/27
58	Massicciate	280 days	Fri 27/08/27	Thu 29/06/28
59	Messa in opera tetrapodi	180 days	Mon 27/12/27	Mon 10/07/28
60	Costruzione muro di banchina	50 days	Tue 16/05/28	Mon 10/07/28
61	Pavimentazione e finiture	30 days	Mon 19/06/28	Fri 21/07/28
62	<b>BACINO YACHT MARINA</b>	<b>360 days</b>	<b>Wed 08/09/27</b>	<b>Thu 05/10/28</b>
63	Dragaggio idraulico e scarico a mare e ripascimento	60 days	Wed 08/09/27	Fri 12/11/27
64	Allstimento pontili	210 days	Fri 12/11/27	Thu 29/06/28
65	Arredi / Finiture	90 days	Thu 29/06/28	Thu 05/10/28
66	<b>AREE VERDI SUD</b>	<b>460 days</b>	<b>Sat 18/09/27</b>	<b>Fri 02/02/29</b>
67	Consolidamenti	190 days	Sat 18/09/27	Thu 13/04/28
68	Viabilità e sottoservizi	150 days	Thu 13/04/28	Mon 25/09/28
69	Arredi / Finiture	120 days	Mon 25/09/28	Fri 02/02/29
70	<b>AREE VERDI NORD</b>	<b>580 days</b>	<b>Fri 18/02/28</b>	<b>Wed 14/11/29</b>
71	Consolidamenti	220 days	Fri 18/02/28	Tue 17/10/28
72	Viabilità e sottoservizi	200 days	Tue 17/10/28	Wed 23/05/29
73	Arredi / Finiture	160 days	Wed 23/05/29	Wed 14/11/29
74	<b>STRUTTURE</b>	<b>980 days</b>	<b>Thu 21/01/27</b>	<b>Fri 28/12/28</b>
75	<b>Terminal Crociere</b>	<b>390 days</b>	<b>Tue 11/05/27</b>	<b>Mon 10/07/28</b>
76	Consolidamenti	100 days	Tue 11/05/27	Fri 27/08/27
77	Fondazioni	60 days	Fri 27/08/27	Tue 02/11/27
78	Elevazione	230 days	Tue 02/11/27	Mon 10/07/28
79	<b>Locale Cold Ironing</b>	<b>270 days</b>	<b>Tue 11/05/27</b>	<b>Wed 01/03/28</b>
80	Consolidamenti	100 days	Tue 11/05/27	Fri 27/08/27
81	Fondazioni	30 days	Tue 02/11/27	Sat 04/12/27
82	Elevazione	80 days	Sat 04/12/27	Wed 01/03/28
83	<b>Bilancioni</b>	<b>410 days</b>	<b>Sat 12/06/27</b>	<b>Sat 02/09/28</b>
84	Consolidamenti	200 days	Sat 12/06/27	Mon 17/01/28
85	Fondazioni	90 days	Mon 17/01/28	Tue 25/04/28
86	Elevazione	120 days	Tue 25/04/28	Sat 02/09/28
87	<b>Edificio Circolare</b>	<b>620 days</b>	<b>Fri 18/02/28</b>	<b>Fri 28/12/29</b>
88	Consolidamenti	200 days	Fri 18/02/28	Mon 25/09/28
89	Fondazioni	80 days	Mon 25/09/28	Thu 21/12/28
90	Elevazione	340 days	Thu 21/12/28	Fri 28/12/29
91	<b>Massi artificiali</b>	<b>430 days</b>	<b>Thu 21/01/27</b>	<b>Fri 05/05/28</b>
92	Prefabbricazione tetrapodi Molo Traiano	130 days	Thu 21/01/27	Sat 12/06/27
93	Prefabbricazione tetrapodi Molo Claudio	150 days	Tue 23/11/27	Fri 05/05/28
94	<b>LOTTO HOTEL (Gennaio 2033 - Dicembre 2034)</b>	<b>650 days</b>	<b>Mon 10/01/33</b>	<b>Thu 21/12/34</b>
95	<b>ATTIVITA' PRELIMINARI</b>	<b>20 days</b>	<b>Mon 10/01/33</b>	<b>Mon 31/01/33</b>
96	Approvazione progetto esecutivo	0 days	Mon 10/01/33	Mon 10/01/33
97	Cantierizzazione	20 days	Mon 10/01/33	Mon 31/01/33
98	<b>STRUTTURE</b>	<b>630 days</b>	<b>Mon 31/01/33</b>	<b>Thu 21/12/34</b>
99	<b>Edificio Hotel e Apparthotel</b>	<b>630 days</b>	<b>Mon 31/01/33</b>	<b>Thu 21/12/34</b>
100	Fondazioni	110 days	Mon 31/01/33	Tue 31/05/33
101	Elevazione	520 days	Tue 31/05/33	Thu 21/12/34

# Osservazioni riguardanti lo studio del traffico veicolare

Analizzando le integrazioni fornite nel nuovo SIA presentato dal proponente è possibile individuare degli approfondimenti al riguardo del traffico veicolare durante i diversi stadi del progetto.

Si rileva quindi che il contributo più impattante riguarda principalmente la movimentazione dei passeggeri nella fase di sbarco e la movimentazione dei lavoratori del terminal nel tragitto casa-lavoro, configurati in ca. 150 persone (sez. 4.10.5 del SIA) stimando quindi un flusso di ca. 270 veicoli eq/h tra pullman GT e autovetture private e a noleggio.

Tali numeri inducono ad una riflessione nei riguardi della viabilità attuale e futura del territorio, di fatti lo stesso proponente indica soluzioni legate a progetti di viabilità stradale di competenza comunale, regionale e statale senza però fornire soluzioni effettivamente valide e concrete.

Nonostante questa attenzione nei confronti dello studio veicolare, nello stesso SIA viene riportata la seguente dicitura nell'analisi degli impatti legati alle possibili emissioni atmosferiche: "Le emissioni associate al transito di mezzi su strade asfaltate sono state valutate trascurabili" (sez. 7.1.2).

Questa affermazione risulta essere non chiara, infatti considerando soltanto i veicoli diesel pesanti si possono individuare fonti rilevanti di CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, SO<sub>4</sub> e di inquinanti azotati come gli NO<sub>x</sub>, NH<sub>3</sub> e N<sub>2</sub>O accentuate per altro dalla viabilità attuale di Fiumicino (**Particle number emission factors from diesel trucks at a traffic intersection: Long-term trend and relation to particle mass-based emission regulation, Yuji Fujitani Et Al. 2020**). Come visto dalle previsioni tale tipologia di veicoli sarà ampiamente utilizzata durante la fase operativa e di cantiere del progetto

ai fini della movimentazione dei materiali e dei passeggeri. Oltre alla precedente digressione sugli inquinanti vi è una seconda perplessità riguardante l'ipotesi di spostamento casa-lavoro del personale, in questo caso viene proposta la seguente assunzione dal proponente:

Si ipotizza che il numero massimo di lavoratori presenti nel terminal sia di 150 unità e che raggiungano il posto di lavoro tramite autobus pubblici, autobus riservati messi a disposizione dal terminal o veicoli privati, distribuiti in uguali percentuali, come riportato nella tabella seguente.

**Tabella 4.24: Distribuzione e Caratteristiche della componente Personale del Terminal**

Modalità di Spostamento	Percentuale	Flusso	Persone / Veicolo
<b>Autobus pubblici</b>	33%	50 unità	50
<b>Autobus riservati messi a disposizione dal terminal</b>	33%	50 unità	50
<b>Veicoli privati</b>	33%	50 unità	1,5

Figura 1.1: Distribuzione componente personale del terminal

Tale ipotesi risulta essere piuttosto fuorviante se confrontata con gli ultimi dati ISTAT riguardanti gli spostamenti per raggiungere il luogo di lavoro, infatti si evince (per un'età superiore ai 15 anni) una movimentazione con veicolo privato pari al 71,1% del campione con il solo 5,1% come passeggero.

Aspetti della vita quotidiana : Spostamenti per andare a lavoro - Età

Seleziona periodo	Tipo stato	Misura per 100 persone con le stesse caratteristiche							
		Classe di età							
		15-19 anni	20-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-54 anni	55-64 anni	65 anni e più	15 anni e più
2023	puttman aziendale	0,7	0	0,2	0,2	0,4	0,2	0,4	0,3
	auto privata (come conducente)	37,8	62	69,1	73,2	74,5	68,3	63,7	70,9
	auto privata (come passeggero)	20	12,8	6,6	5,3	4,1	5,1	4,5	5,5
	motocicletta, ciclomotore	9,1	2,2	4	2,7	3	3,5	2,1	3,2
	biciçletta	2,3	3,5	3,9	3,5	3	3,2	2,3	3,3
	tempo impiegato fino a 15 minuti	33,8	36,6	33,9	33,9	36	36,5	47,9	35,6
	31 minuti e più	12	13,4	15,8	15,5	14,9	14,6	8,3	14,9
	occupati di 15 anni e più che escono di casa abitualmente per andare a lavoro per mezzo di trasporto utilizzato e tempo impiegato	...	...	...	...	...	...	...	...
	vanno a piedi	15,6	11,5	10,8	9,9	11,6	14	18,2	11,8
	usano mezzi di trasporto	84,4	88,5	89,2	90,1	88,4	86	81,8	88,2
	treno	3,1	3,2	3,9	3,5	2,6	2,7	1,2	3,1
	tram, bus	9,8	5,6	4,8	3,6	3,4	4,4	3,9	4
	metropolitana	0	3,5	4,1	3,5	2,1	2,8	1,4	3
	puttman, corriere	3,8	4,1	2	1,4	1,5	1,9	1,4	1,8
	puttman aziendale	0	0,5	0,2	0,3	0,1	0,2	0	0,2
auto privata (come conducente)	34,3	59,7	69,8	73,9	73,5	69,3	66	71,1	
auto privata (come passeggero)	25,6	14	6,6	4,3	3,9	4,3	5,2	5,1	
motocicletta, ciclomotore	10,7	2,7	2,7	2,7	3,2	3,3	3,3	3	
biciçletta	4,8	2,6	2,7	3,3	3,3	2,9	3	3,1	
tempo impiegato fino a 15 minuti	57,4	34,6	34,4	34,6	37,7	37,9	44,3	36,5	
31 minuti e più	11,7	14,1	16,1	15,5	15,5	15,3	9,7	15,3	

Figura 1.2: Dati ISTAT spostamenti casa lavoro

Si vuole quindi richiedere un doveroso chiarimento al proponente circa le metodologie di analisi intraprese nonché (nel caso esistessero) delle soluzioni efficienti a risolvere il problema del traffico provocato dalla realizzazione dell'infrastruttura presentata che non si basino esclusivamente su progetti pubblici di dubbia fattibilità.

# Osservazioni sul nuovo canale di accesso

Al fine di rimuovere l'interferenza del progetto con un sistema di condutture esistente nel canale di manovra, attualmente sotto concessione demaniale, utilizzate da IP Industrial S.p.A., è stata svolta dal proponente un'analisi delle possibili alternative, individuando un nuovo tracciato del canale di accesso al porto con orientamento di  $89^{\circ}\text{N}$  /  $269^{\circ}\text{N}$ .

Tale scelta, come visibile dallo stesso SIA (sez. 4.3.5), non è esente da rischi, di fatto sussistono ancora interferenze con le condutture avendo un tracciato di navigazione passante a ca. 25 m dalla tubazione alla profondità di -12,75 m ed un passaggio sopra le stesse.

Oltretutto nel caso di pericolo imminente o condizioni meteo marine avverse non sarebbe possibile intraprendere un ancoraggio di emergenza nel canale di avvicinamento al porto, ciò dettato dalla vicinanza delle tubazioni.

Queste criticità, secondo lo scrivente, andrebbero profondamente indagate andando a sviluppare simulazioni ed analisi dei rischi effettivi; si apprende invece, in netto contrasto con quanto presentato nel precedente SIA (ante integrazioni), una mancanza di dati certi e di simulazioni concrete atte a verificare la fattibilità del nuovo canale di accesso mantenendo nello studio i dati ottenuti partendo dal precedente tracciato.

La mancanza di informazioni in merito non si ferma soltanto alle simulazioni per la valutazione delle interferenze ma si riferisce anche allo studio del sedimentazione del dragaggio che occorrerebbe alla realizzazione per il nuovo tracciato.

Fondamentalmente non si hanno ulteriori carotaggi a dispetto della variazione delle zone del canale di avvicinamento proposto. Questo fa sì che

lo studio del sedimento precedentemente occorso non sia più sensibile nei confronti delle evoluzioni progettuali, andando inoltre ad inficiare anche lo studio riguardante il ripascimento sul litorale di Fregene e sull'oasi di Macchiagrande. Si segnala in merito che la foce del Tevere è contraddistinta da uno scenario sedimentale piuttosto complesso con variazioni sensibili anche al netto di piccoli spostamenti di rilevazione, infatti nella zona del fronte deltizio e del prodelta è possibile individuare differenti composizioni del sedimento con presenza di frazioni limose e sabbiose di differente concentrazione e qualità nell'intorno del canale di avvicinamento proposto (si veda **Tortora, Paolo. (2023). Panorama sul delta del Fiume Tevere: processi attuali ed evoluzione tardo quaternaria**).

Dalle figure sottostanti si possono confrontare le vecchie maglie ed i relativi carotaggi con le nuove riscontrando (anche visivamente) le sostanziali mancanze nel nuovo canale di accesso.

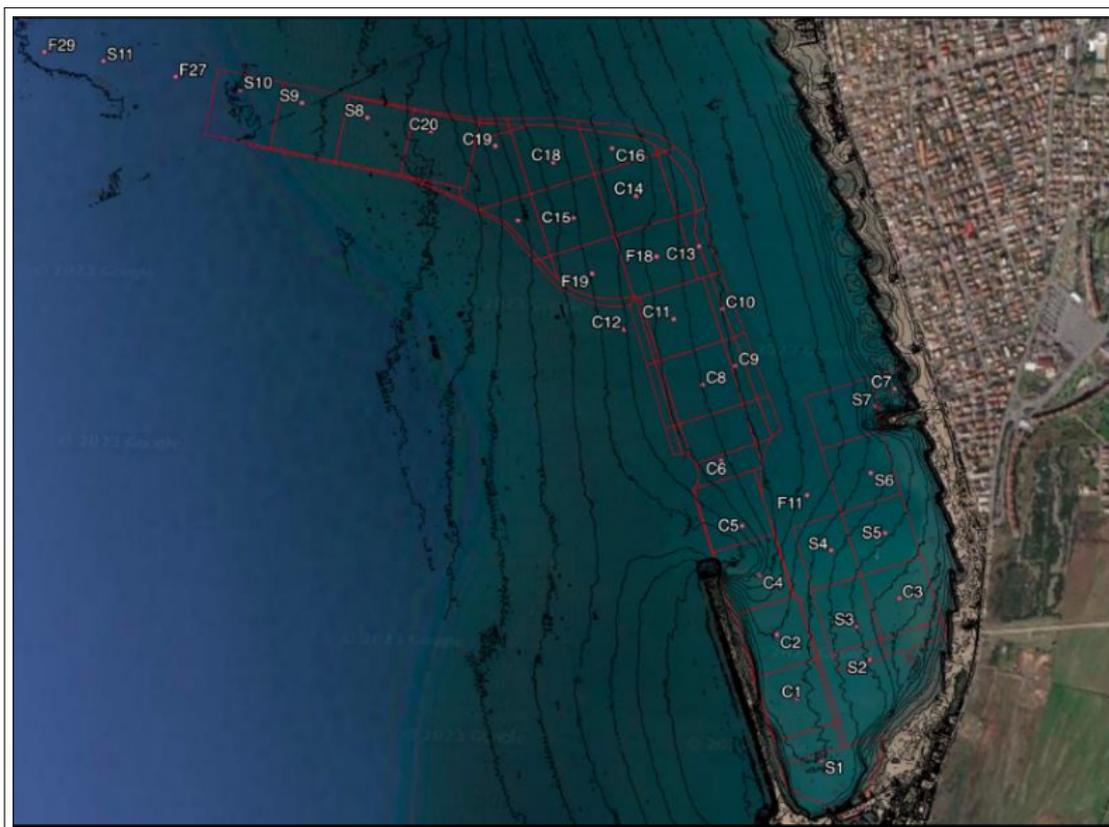


Figura 2.1: Caratterizzazione vecchio tracciato

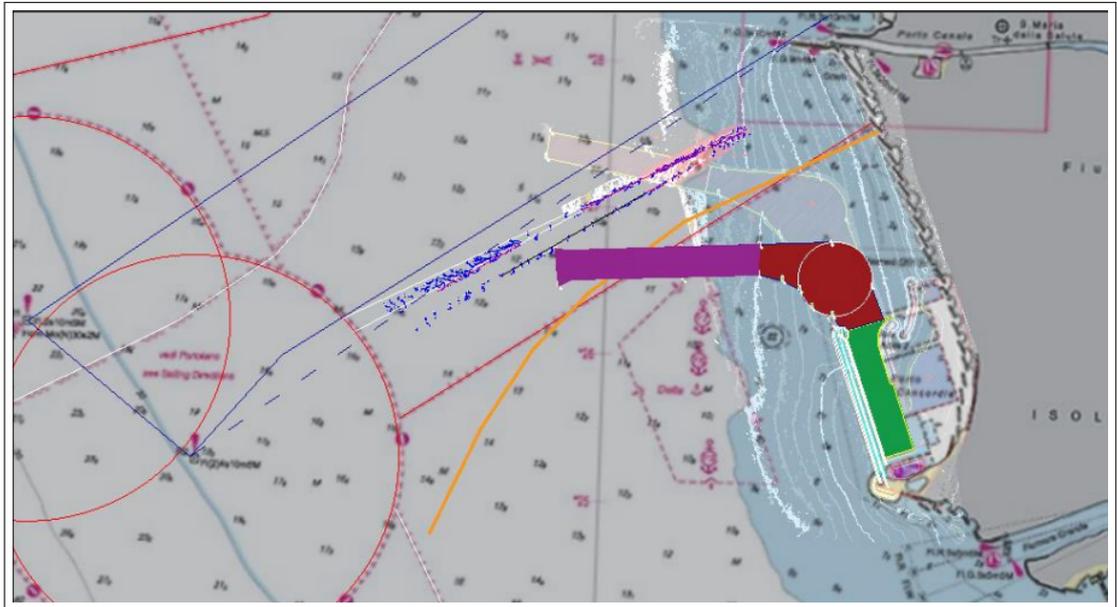


Figura 2.2: Schema del nuovo tracciato

Alla luce delle informazioni sopra descritte si richiede un approfondito controllo dei dati da parte dell'A.C. e un nuovo studio sul rischio, svolto dal proponente in concerto con l'autorità portuale e la Guardia Costiera, riguardante le manovre di avvicinamento ed ingresso delle navi di classe Oasis all'interno della struttura portuale.

In riferimento allo studio dei sedimenti si fa nota la necessità di intraprendere nuovi carotaggi delle zone non analizzate con conseguente presentazione dei dati mancanti.

# Interferenza con zone SIC, ZPS E ZSC

Come descritto dal SIA il progetto va ad inserirsi in un delicato scenario, soprattutto nel riguardo delle zone SIC, ZPS, ZSC presenti nei dintorni e nelle zone interessate dalle opere progettuali. In partiolar modo le principali osservazioni riguardano la Zona Speciale di Conservazione IT6030024 “Isola Sacra” e l’oasi di Macchia Grande di Focene (IT6030023 al contempo SIC, ZPS e ZSC).

La ZPS “Isola Sacra” risulta, dalle cartografie riportate nel portale cartografico nazionale, distante meno di 300 m dalle strutture portuali, ciò desta un certo grado di preoccupazione soprattutto in virtù della sua funzione di stepping stones per la migrazione.

Tale vicinanza porterebbe indubbiamente disturbi all’avifauna che attesta una forte presenza di Ardeidi ed uccelli passeriformi nonché (contrariamente a quanto rilevato dal SIA) di specie di interesse comunitario (ai sensi della Legge 157/92) come l’Alcedo atthis, specie di interesse comunitario inserita nell’Allegato I della Direttiva Uccelli 2009/147/CE e nell’Allegato II della Convenzione di Berna come specie rigorosamente protetta individuata dallo scrivente nella stessa zona.

Per quel che riguarda invece l’oasi di Macchiagrande, si prende atto dai documenti della volontà di effettuare un’operazione di ripascimento all’interno dell’area protetta (SIC, ZPS e ZSC) tramite l’utilizzo di tre pennelli interrati di misura pari a 70 m ciascuno. Ciò andrebbe fondamentalmente contro l’interesse di prevenzione di quest’area, in quanto l’effetto utile del blocco dell’erosione viene ottenuto distruggendo completamente la zona dunale, causando gravi danni alla flora autoctona presente.

In particolar modo, a cominciare dal mare, la vegetazione comprende piante pioniere delle dune, quali soldanella, eringio marittimo, piantaggine marina e giglio di mare, mentre sulla sommità della duna e nella zona retrodunale ginepro coccolone, ginepro fenicio, rosmarino, lentisco, mirto. Al netto di queste presenze si ritiene che l'opera di rinaturalizzazione dell'oasi proposta dalla Fiumicino Waterfront S.r.l. sia ampiamente insufficiente, di fatti viene previsto esclusivamente il ripristino/miglioramento della duna ad *Ammofila* sviluppando conseguentemente opere di manutenzione e controllo sulla stessa.

L'impressione è che ci sia un'effettiva difficoltà nello smaltimento del materiale sedimentizio derivante dall'imponente dragaggio proposto nel progetto, tale da portare il proponente a sviluppare opere anti-erosione che non tutelano l'aspetto faunistico e vegetazionale della zona in esame. Di fatti l'immissione di pennelli antierosione in un SIC/ZPS/ZSC è un'operazione che dovrebbe passare con un progetto a sé stante da presentare alle procedure di VIA, per altro vista la criticità ambientale della zona sarebbe opportuno, secondo lo scrivente, attuare misure antierosione non impattanti sull'attuale sistema dunale, mediante l'impiego di un ripascimento morbido coadiuvato con il ripristino della zona dunale mediante nuove piantumazione delle piante autoctone precedentemente descritte.

Si chiede in conclusione all'ISPRA, al MASE, al MIC ed a tutte le A.C. di esaminare in maniera approfondita gli elaborati documentali proposti nelle integrazioni col fine di sanare le criticità riportate all'interno delle presenti osservazioni.

25 giugno 2024

Dott. Jordan Carducci