

**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)*

I Sottoscritti **Livia Mascitelli, Giancarlo Petrelli, David Di Bianco e Laura Maria Liberati**  
in qualità di rappresentanti del **Comitato Tavoli del Porto**

**PRESENTANO**

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**

**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**

- Atmosfera  
 Ambiente idrico  
 Suolo e sottosuolo  
 Rumore, vibrazioni, radiazioni  
 Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)  
 Salute pubblica  
 Beni culturali e paesaggio  
 Monitoraggio ambientale  
 Altro: **sicurezza della navigazione, viabilità, ricadute normative ed economico-sociali**

**TESTO DELL' OSSERVAZIONE: *vedi allegato 3***

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

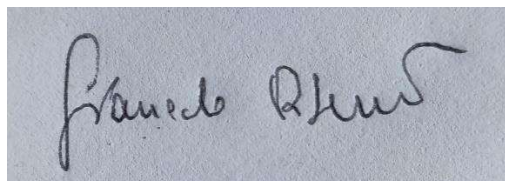
Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

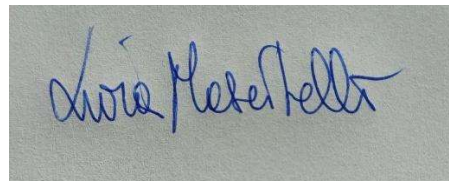
**Allegato 3 – Osservazioni del Comitato Tavoli del Porto**

Luogo e data **Fiumicino, 25 giugno 2024**

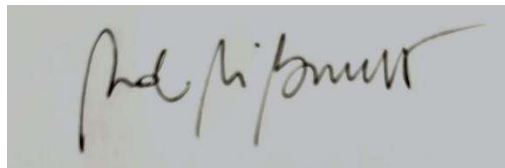
Il/La dichiarante



Handwritten signature of Franco Berti in black ink on a light blue background.



Handwritten signature of Lucia Pasetto in blue ink on a light green background.



Handwritten signature of Andrea Pignatelli in black ink on a light blue background.



Handwritten signature of Laura Maria Liberale in black ink on a light blue background.



**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA**

**ENERGETICA**

**PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

**PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DEL PORTO TURISTICO-CROCIERISTICO  
DI FIUMICINO - ISOLA SACRA (ID 10397)**

**OSSERVAZIONI DEL COMITATO TAVOLI DEL PORTO**

**24 GIUGNO 2024**

**Autori del documento**

**Giancarlo Petrelli, Livia Mascitelli, David Di Bianco, Laura Maria Liberati**

## Sommario

1. Premessa .....	3
2. Introduzione.....	3
3. Criticità della soluzione tendering .....	6
4. Criticità degli aspetti giuridici e di conformità amministrativa .....	7
4.1. Inconsistenza del presupposto 1 .....	7
4.2. Inconsistenza del presupposto 2 .....	8
4.3. Criticità sul piano giuridico amministrativo .....	10
5. Conseguenze sul piano nazionale e locale .....	13
6. Il problema degli oleodotti interferiti .....	17
7. Criticità del nuovo cronoprogramma .....	21
8. Impatti cumulati con il Porto Commerciale pubblico a 2km di distanza.....	21
9. Impatti cumulati con i lavori manutenzione programmata del Viadotto dell'Aeroporto .....	22
10. Paesaggio, intervisibilità, foto inserimenti. Erronea documentazione fotografica .....	23
11. Cold ironing.....	28
12. Modalità di esercizio delle opere in progetto durante le fasi intermedie di realizzazione	29
13. Siti della Rete Natura 2000 .....	30
14. Rielaborazione del progetto e contesto di inserimento nel territorio.....	31
15. Conclusioni .....	32

---

---

## 1. Premessa

Si osserva che, in riscontro alle richieste di integrazione documentale, il proponente ha fornito una documentazione che invece di integrare il progetto in corso di VIA lo stravolge completamente, dividendolo in due progetti, di cui uno viene scorporato con l'idea di sottoporlo in futuro a procedura autorizzativa indipendente, mentre il secondo rimane nell'alveo della presente procedura ma sostanzialmente modificato in cronoprogramma, fasi di cantiere, canale di avvicinamento/allontanamento della nave e conseguenti manovre di evoluzione. Pertanto, a parere dello scrivente Comitato Tavoli del Porto, il progetto così sostanzialmente modificato non può essere considerato in continuità con quello presentato originariamente, il 6 ottobre 2023 per la VIA, ma deve essere ripresentato come nuovo progetto. Il nuovo cronoprogramma dimostra inoltre che il progetto in corso di VIA non sarà completato entro i tempi del Giubileo né nel suo complesso né per alcuno stralcio funzionale, perché il progetto *tendering* non rientra più nel progetto in corso di VIA.

Di conseguenza perde la sua qualifica di "intervento essenziale" per il Giubileo, perché secondo il DPCM 11 giugno 2024, deve rientrare in una delle due seguenti condizioni (Art.1 punto k):

- interventi "*completati in tempo utile per lo svolgimento delle celebrazioni del Giubileo*";
- interventi "*dei quali, entro il medesimo termine, è assicurata la fruizione anche per stralci funzionali*".

Deve essere pertanto escluso dalle opere che fruiscono di procedure accelerate e facilitate. La Relazione Tecnica allegata al DPCM 11 giugno 2024 al punto 5 lettera c) riporta l'elenco di 9 progetti espunti dal Giubileo con la motivazione: "*presentano tutti un orizzonte temporale non compatibile con i tempi giubilar*". Riteniamo ricorrano le stesse motivazioni di esclusione per il progetto in esame di VIA.

## 2. Introduzione

La documentazione prodotta dal proponente in risposta 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 disponibile dal 1.1.2025. Il raggiungimento di questo obiettivo – che come segnalato dallo scrivente Comitato 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, nei 2 nuovi progetti presentati, viene abbandonata la logica della realizzazione dell'opera per stralci funzionali, per ripiegare su una programmazione ordinaria che, per il progetto che rimane in VIA, presenta tempi di realizzazione più che raddoppiati rispetto al cronoprogramma presentato nello studio di fattibilità sottoposto a *scoping* VIA del 2019, siamo infatti passati dai 4 anni previsti in quella sede, agli oltre otto anni proposti in quest'ultima versione del progetto (inizio lavori luglio 2026, ultimazione lavori 31.12.2034).

Poiché questo nuovo approccio comporterebbe il venir meno della pubblica utilità che era alla base dell'inserimento del progetto tra le opere "essenziali" del Giubileo 2025, il proponente ritiene di risolvere il problema attraverso la sostituzione delle strutture per la funzione crocieristica (molo Claudio, dragaggi ecc.) con *"interventi di carattere temporaneo adatti alla gestione in tendering di battelli [...] che trasferiscono i passeggeri dalla nave all'ancora in prossimità del porto"* (pag. 15 doc "Riscontro richieste integrazioni ministeriali"). Questa soluzione sarebbe operativa a partire da maggio 2025 e fino a disponibilità delle strutture a mare del nuovo porto, previste per il 29 dicembre 2028.

La proposta che comporta l'utilizzo del *tendering* a partire dal maggio 2025, fissa l'inizio dei lavori a febbraio 2025 e assume come espletato con esito positivo il processo approvativo. Mentre, il proponente deve riconoscere che l'organizzazione della soluzione *tendering* *"sarà ovviamente preceduta dalla 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"*. Ancora una volta il proponente assume a proprio favore determinazioni per ipotesi di cui non ha il controllo.

Seppure il percorso del progetto di Variante sia certamente più complesso rispetto a quello per le opere temporanee, non si vede a quale titolo possa darsi per scontata l'approvazione della soluzione *tendering*, considerato che presenterebbe lo stesso impatto sul territorio da ogni punto di vista (10.000 passeggeri/giorno, traffico indotto, inquinamento dell'aria e del mare, ecc...).

Le condizioni operative risulterebbero anzi aggravate dall'inesistenza di parcheggi appropriati nell'area di imbarco/sbarco<sup>1</sup> e dalla presenza della nave all'ancora con motori funzionanti h24 in prossimità dell'abitato di Fiumicino. Soprattutto, il "progetto *tendering*" diventa, così, la sola ed unica parte che soddisfa alle condizioni che avevano determinato l'inserimento dell'opera tra quelle "essenziali" del Giubileo 2025, ma avrà,

---

<sup>1</sup> Dalla planimetria della FASE 1 – doc P0031150-D-0-MP00-CA-TEM-01-01 si evince che i parcheggi per gli autobus saranno solo 5 (a fronte dei 30/ora necessari) e per i parcheggi auto (68) si farà uso degli attuali che non sono sufficienti (ne occorrono 180/ora)

---

---

per stessa ammissione del proponente, un percorso autorizzativo autonomo che non potrà giovare di procedure semplificate e accelerate non essendo stato inserito nel DPCM 8/06/2023.

**Contemporaneamente il progetto in VIA, prevedendo inizio dei lavori a luglio 2026 ed ultimazione delle opere a mare a dicembre 2028 è del tutto fuori dai tempi del Giubileo e non ha più titolo per usufruire di procedure agevolate**

Si conferma un uso a proprio piacere di un territorio fragilissimo sul quale queste “soluzioni” vengono calate.

D'altra parte, la conferma più eclatante di questo è nell'aver dovuto modificare in modo sostanziale il progetto non solo nel cronoprogramma e nell'approntamento della soluzione *tendering* ma anche, in modo altrettanto grave, nella modifica del percorso di avvicinamento e allontanamento della nave per non aver considerato, nel progetto, l'esistenza del problema degli oleodotti presenti sui fondali e della interferenza dei dragaggi con essi.

Non appare di poco conto lo stravolgimento proposto per il percorso di avvicinamento e allontanamento della nave, che se non fosse stato per le osservazioni del pubblico in cui è stato segnalato e per la specifica richiesta del MASE di integrazione documentale non sarebbe emerso per responsabilità del proponente.

Altrettanto grave appare che il Comune di Fiumicino, in qualità di soggetto proponente ed attuatore, non abbia rilevato questo evidente errore presente nel progetto e sposi soluzioni quale quella del *tendering* evidenziando quanto il ruolo di proponente ed attuatore configga con quello istituzionale di soggetto preposto alla salute, sicurezza e salvaguardia di cittadini, territorio e ambiente.

D'altro canto, di recente lo stesso Sindaco ha definito pubblicamente (Rai3: Report) il sito destinato ad accogliere il progetto “un set ideale per film dell'horror” dando in questo modo la più chiara indicazione di quanto l'emergenza di trovare una qualche soluzione al “degrado” del sito, gli sia di ostacolo alla ricerca di soluzioni meno invasive ed impattanti rispetto al progetto proposto.

La condizione del proponente, che non ci saranno attracchi di navi in porto se non con il *cold ironing* funzionante (previsto nel nuovo cronoprogramma pronto a marzo 2028), conferma che l'approntamento provvisorio della funzione crocieristica (*tendering*) ha il solo scopo di mantenere in vita la giustificazione della pubblica utilità per l'inserimento del progetto nel Giubileo 2025, funzionale all'obiettivo di ottenere le autorizzazioni per via facilitata e con tempi contratti del progetto in VIA.

---

---

### 3. Criticità della soluzione tendering

La soluzione del *tendering* presenta numerose controindicazioni, aggiungendo ulteriori criticità a quelle già numerosissime che il progetto presenta di seguito elencante.

- i. lo stazionamento della nave all'ancora di fronte all'abitato di Fiumicino con motori accesi H24, con i venti prevalenti della zona riverserà sull'abitato fumi e inquinamento, il contrario della condizione che il Comune di Fiumicino, nella delibera nr.28 del 9 agosto 2023, aveva imposto alla FW con l'impiego obbligatorio del *cold ironing*. Lo stesso Comune, proponente ed attuatore del progetto, contraddice una propria condizione posta a salvaguardia della salute dei cittadini, in un periodo di massima concentrazione di presenze sul territorio comunale;
- ii. è stato più volte celebrato nel progetto (scheda 146 del DPCM 8 giugno 2023) l'impatto positivo della funzione crocieristica per l'immagine di Fiumicino nei confronti dei turisti, come porta di ingresso di Roma. Che l'accoglienza avvenga attraverso un metodo assai disagiato e nel suo utilizzo limitato dalle condizioni meteomarine, in presenza a 1 ora di navigazione di Civitavecchia, porto crocieristico attrezzato e comodamente collegato a Roma, conferma la strumentalità della soluzione, a detrimento dell'immagine della stessa Fiumicino nei confronti dei turisti/pellegrini, l'esatto opposto di ciò che ci si era riproposti di ottenere;
- iii. l'area di sbarco si presenterebbe necessariamente in condizioni di precarietà, e meraviglia che lo stesso proponente e la Società armatrice, soggetto esecutore, che hanno sostenuto che l'area si presenta in una condizione di tale degrado da poter superare tutte le controindicazioni della invasività del progetto pur di risanarla, oggi propongano di presentarla ai turisti, più o meno nelle condizioni attuali, come primo biglietto da visita della città. Infatti, a parte qualche piccola sistemazione dell'area in prossimità del Vecchio Faro, tutto il resto dell'area si mostrerebbe ai turisti esattamente nelle condizioni attuali;
- iv. permangono le problematiche legate alla viabilità del territorio, ulteriormente aggravate dall'assenza di parcheggi idonei ad accogliere i mezzi di trasporto necessari alle fasi di sbarco e imbarco. Le operazioni, infatti, sono organizzate in 3 turni (3 ore per lo sbarco e 3 ore per l'imbarco) e richiedono 30 autobus GT e 180 auto private per ora, mentre la soluzione provvisoria prevede di ricavare nella esistente area parcheggi affianco al porticciolo soltanto 5 parcheggi autobus e 68 parcheggi auto. È immaginabile la confusione per la insufficienza degli spazi e la sovrapposizione di crocieristi e utenti del porticciolo.



---

Tutto lascia pensare che per gli oggettivi disagi a cui sarebbero sottoposti i croceristi, compromettendo la mission delle compagnie armatrici delle navi da crociera, tale soluzione non sarà realmente adottata, e che la sua funzione in questa fase sia solo quella di far “permanere” il progetto nell’alveo del Giubileo 2025, cioè nella normativa in deroga. In sostanza raggiungere l’obiettivo di poter spostare l’inizio dei lavori di attuazione del progetto al 2026 avendo però ottenuto le autorizzazioni con procedure immotivatamente semplificate e accelerate.

#### **4. Criticità degli aspetti giuridici e di conformità amministrativa**

Entrando nell’esame della documentazione integrativa, si rileva che al paragrafo 5.2.1 - Premessa giuridica e di conformità amministrativa del documento “Relazione paesaggistica –P0031150-D0-MP00-AM-REL-18-01 compaiono i seguenti due presupposti che esistono nella sola convinzione del proponente e che sono richiamati in “Premessa” in molti altri documenti aggiornati forniti:

**Presupposto 1.** *“il progetto proposto non può che essere necessariamente inquadrato come una variante di un progetto esistente e soprattutto già autorizzato mediante apposito atto concessorio. Fiumicino Waterfront è infatti titolare della concessione demaniale marittima rilasciata ai sensi e per gli effetti dell’art. 7, DPR 2 dicembre 1997 n. 509 “per la costruzione e gestione per un totale di 90 anni del porto turistico di Fiumicino in località Isola Sacra [...], in forza del provvedimento di autorizzazione al subingresso [...] in accordo a quanto sopra esposto, la concessione ad oggi esistente legittima la società alla costruzione e gestione di un porto turistico per naviglio da diporto con annesse strutture cantieristiche e di assistenza tecnica, turistico-ricettive, abitative, commerciali, ludico-sportive e servizi. In relazione a questo – fondamentale – presupposto, si ritiene condizione obbligata sviluppare le analisi tecniche sull’assunto che debbano essere messe in relazione le previsioni del nuovo progetto e quelle del progetto già autorizzato”;*

**Presupposto 2.** *“[...] in quanto intervento incluso nel PNRR oggetto di concessione in atto questo (progetto) è da considerarsi opera di pubblico interesse [...] e quindi in ogni caso rispondente ai requisiti derogatori della pianificazione territoriale e paesaggistica”.*

##### **4.1. Inconsistenza del presupposto 1**

In merito al primo assunto del proponente, già nella valutazione effettuata dal MIBAC sulla documentazione progettuale della procedura di Scoping VIA, acquisita dal MASE al prot. DVA n. 31761 del 5.12.2019, veniva rilevato che “[...] sebbene il progetto si collochi nell’alveo di una precedente procedura di valutazione di impatto ambientale

---

---

regionale conclusasi con provvedimento espresso del 2008, e venga quindi indicato nell'istanza dai proponenti quale "variante" di un progetto già assentito, quest'ultima non possa che essere considerata alla stregua di "**nuovo progetto [...]**". Non si comprende quindi a quale titolo il proponente ritenga di poter far valere una procedura superata e oggi completamente riavviata con l'esame di un nuovo progetto, che dal precedente non ha ereditato alcun diritto acquisito. È d'altra parte di tutta evidenza che una procedura approvata 16 anni fa, non conserva la sua validità vita natural durante, in particolare se i documenti approvativi non riportano durate di validità superiori a quelle normate che sono di cinque anni. È recente a questo proposito la sentenza con cui il TAR Molise (sentenza n. 80 del 14 marzo 2024), a fronte di una proroga di un provvedimento di valutazione ambientale (VIA, autorizzazione paesaggistica, Conferenza Servizi...) che la Regione aveva concesso per un'opera definita dal Governo strategica ed affidata ad un Commissario Straordinario, ha annullato l'atto di proroga per scadenza dei termini di validità delle autorizzazioni.

#### **4.2. Inconsistenza del presupposto 2**

In merito al secondo assunto, il voler continuamente asserire da parte del proponente che il progetto sia inserito nel PNRR è utile a definirne la "pubblica utilità" a prescindere, per poter fruire di tutte le norme in deroga con particolare riferimento a tutto quanto riguarda la situazione vincolistica con cui il progetto interferisce, come da richieste di integrazione documentale del MIC. A conferma di ciò, il proponente ha sentito il bisogno di inserire nel documento aggiornato "*Relazione Paesaggistica*" un lungo paragrafo dedicato alla "*Premessa Giuridica e di Conformità Amministrativa*". Invece il progetto non è nel PNRR ma è stato inserito tra le opere "essenziali" del Giubileo con la motivazione: "*durante il Giubileo 2025 il Porto e le sue strutture di standard di livello internazionale (es. gli spazi pubblici, l'hotel, il terminal) potranno quindi essere messi a disposizione della Struttura Commissariale e del Tavolo di lavoro per eventi o altre iniziative. Non solo: le navi da crociera sono state spesso usate come città galleggianti utili quando è necessario integrare l'offerta ricettiva*". Poiché dal nuovo cronoprogramma presentato è ormai confermato che nessuno dei servizi promessi potrà essere messo a disposizione entro l'anno giubilare, il progetto deve essere stralciato dagli interventi "essenziali" del Giubileo. Si riconferma, invece, l'utilità per il proponente di prospettare una qualche forma di impiego delle navi da crociera entro il 2025 con sbarco e imbarco attraverso *tendering* per continuare a giustificare agevolazioni procedurali, arrivando ad offrire attraverso il *tendering* un servizio che era stato definito con "*standard di livello internazionale*" e un "*nuovo straordinario ingresso attraverso la via marittima: la terza Porta verso Roma Capitale il suo entroterra e il Lazio tutto*"(scheda 146 allegato 1 al Dpcm 8 giugno 2023).

---

---

Così come dal punto di vista Giuridico e di Conformità Amministrativa, permane da chiarire la circostanza che nell'asta giudiziaria attraverso la quale FW (all'epoca totalmente di proprietà Royal Caribbean) ha rilevato la concessione, è stata posta in asta una concessione per porto turistico, non crocieristico. I potenziali concorrenti erano pertanto all'oscuro di questa possibile "estensione" e non hanno concorso a parità di condizioni con FW; qualora si autorizzasse questo ampliamento, si configurerebbe la mancanza di una fase di gara ad evidenza pubblica per l'assegnazione della concessione per la funzione crocieristica.

La completa incoerenza del progetto sul piano normativo é evidente anche se lo si esamina alla luce del rapporto Comune/Regione. La gestione della concessione per il marina turistico è stata affidata dalla Regione Lazio al Comune di Fiumicino in ragione della legge regionale 1/2020 che dava la possibilità di delegare ai comuni concessioni per porti turistici. Le problematiche che pone il passaggio alla funzione crocieristica sono di rilievo totalmente diverso, e non rientrano tra quelle delegabili attraverso la stessa legge regionale 1/2020; non si comprende quindi a quale titolo il Comune di Fiumicino sarebbe autorizzato ad estendere la concessione alla funzione crocieristica, come avrebbe programmato di fare secondo la Convenzione Procedurale già approvata nel Consiglio Comunale del 9 agosto 2023. Anche in questo caso il livello territoriale a cui attribuire la competenza sulla concessione non si riduce a un fatto puramente formale di rispetto della legge regionale 1/2020, ma ha ripercussioni di assoluto rilievo: non può meravigliare che il Comune di Fiumicino, peraltro nominato nell'ambito della procedura giubilare soggetto "proponente ed attuatore" del progetto, persegua logiche di interesse localistico affidando a privati una infrastruttura che avrebbe un impatto economico negativo in ottica di interesse strategico nazionale, come si evidenzierà in seguito; si tratta piuttosto della conseguenza del non aver attribuito al corretto livello di competenza territoriale la concessione così modificata. Il risultato sarebbe quello di autorizzare la costruzione di una infrastruttura che andrebbe inquadrata secondo l'art.1 comma 1 della legge 84/94 tra i porti di categoria II Classe II (porti di rilevanza economica nazionale), con la logica normativa di un porto diportistico, contravvenendo a tre caratteristiche che dovrebbe invece rispettare:

- non potrebbe essere affidato a una gestione completamente privata;
- dovrebbe essere previsto in strumenti di pianificazione nazionale/regionale;
- dovrebbe essere sottoposto a verifica dei *"livelli di efficienza di servizio con l'entroterra"* secondo l'art.4 comma c) della stessa legge 84/94, da cui emergerebbe quindi la evidente inadeguatezza sotto questo profilo.

---

### 4.3. Criticità sul piano giuridico amministrativo

Il proponente attesta che: “Fiumicino Waterfront è infatti titolare della concessione demaniale marittima rilasciata ai sensi e per gli effetti dell’art. 7, DPR 2 dicembre 1997 n. 509 “per la costruzione e gestione per un totale di 90 anni del porto turistico di Fiumicino in località Isola Sacra”, a questo riguardo si osservano i seguenti rilievi.

- I. Il proponente, insieme alla Fiumicino Waterfront, attraverso inedite interpretazioni del DPR 509/97 propone un iter che in Italia non ha precedenti: rilevare in asta giudiziaria una concessione per un porto turistico, trasformarla in concessione per porto crocieristico destinato ad accogliere navi tra le più grandi al mondo e con una previsione di traffico di 1,3 milioni di crocieristi/anno<sup>2</sup>, rimanendo all'interno della cornice del DPR 509/97 che invece riguarda esclusivamente i porti turistici (classificati tali dalla L. 84/94 art. 4 comma 3 punto e)) e non quelli crocieristici che rientrano in altra diversa classificazione (stessa legge art. 4 comma 3 punto c)). L'interpretazione del DPR 509/97 di cui il proponente vorrebbe avvalersi, e che nei 27 anni di applicazione della legge non ha precedenti, riguarda l'articolo 2, che al comma 1 circoscrive l'ambito di applicazione della legge, attraverso le tre lettere a), b) e c).

La **lettera a)** recita che sono strutture dedicate alla nautica da diporto “*il "porto turistico", ovvero il complesso di strutture amovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari*”

Nella interpretazione del proponente l'avverbio "precipuamente" aprirebbe alla possibilità di inserire nel porto turistico anche altre funzioni, qual è appunto la crocieristica. Il "precipuamente" appare invece riferito alla possibilità di approntare servizi complementari di vario tipo. Non si è mai posto il problema di una sua diversa interpretazione e non è mai stato necessario un chiarimento dedicato, ma per esempio nella Guida "Nautica Fisco & Dogane" che nasce da una collaborazione di Confindustria Nautica, Agenzia delle Entrate e Agenzia Dogane e Monopoli, dopo aver riportato la definizione lettera a) di porto turistico, così a pag. 116 viene meglio esplicitato il suo significato: "*I porti turistici sono pertanto strutture Portuali dedicate specificamente alla nautica da diporto con particolari impianti necessari alla fornitura di servizi ad essa complementari*". L'interpretazione originale del proponente apre subito un problema, a quale parametro andrebbe riferito il precipuamente perché il porto possa essere definito

---

<sup>2</sup> Come riportato dal proponente a pag. 23 del documento Studio di Impatto Ambientale P0031150-D-O-MP-OO-AM-REL-01-00: "Le dimensioni del terminal e della relativa area logistica consentiranno la gestione secondo i migliori standard internazionali dei circa 1,3 milioni di turisti annui, previsti già partire dal 2025"

---

"precipuamente turistico"? Alla superficie occupata dalle due funzioni? Al tonnellaggio complessivo delle unità che utilizzano rispettivamente le due funzioni? Al traffico turistico che afferisce alle due funzioni? E perché, se questa interpretazione era nell'intento del legislatore, questo parametro non è chiaramente indicato nel DPR? Per conseguenza, lo stesso proponente "sceglie"<sup>3</sup> che il precipuamente vada riferito alla *superficie* dedicata rispettivamente alle due funzioni, costruendo una sua originale interpretazione del Decreto Burlando (DPR 509/97).

Si può per contro sostenere, con ben più validi argomenti, che sia "precipuamente" crocieristico un porto che ha le seguenti caratteristiche:

- traffico crocieristico di 1,3 milioni di crocieristi/anno (quarto porto nazionale per volume di traffico dopo Civitavecchia, Napoli e Genova);
- che impatta sul territorio per il traffico indotto ben più con la funzione crocieristica (10.000 passeggeri/giorno) che con la funzione turistica;
- dragaggi di circa 3 milioni di m3 imputabili quasi per intero alla funzione crocieristica.

È infatti di tutta evidenza che l'impatto complessivo della funzione crocieristica è di gran lunga prevalente, mentre è ulteriormente una scelta di comodo decidere che la prevalenza vada individuata sulla base della superficie portuale (ammesso che sia esattamente calcolabile la divisione tra funzioni, altro elemento assolutamente discrezionale). Inoltre, lo stesso proponente non pone limiti alla espansione della funzione crocieristica quando nel SIA (punto 2.3 pag.30) scrive "*il layout presentato garantisce l'ormeggio di una nave da crociera di grandi dimensioni (Classe Oasis) e non preclude possibilità di espansioni della funzione crocieristica che potranno essere valutate in futuro [...]*", non ponendo limiti alla espansione crocieristica ma pretendendo di mantenere il porto, comunque, "precipuamente turistico".

Per contro, ben più calzante nel circoscrivere l'ambito di applicazione del DPR 509/97 appare quanto contenuto alla **lettera b)** secondo la quale sono strutture dedicate alla nautica da diporto (e a cui quindi si applica il DPR) "*l'approdo turistico, ovvero la porzione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari [...]*"

---

<sup>3</sup> Come riportato dal proponente a pag.46 del documento Studio di Impatto Ambientale P0031150-D-O-MP-OO-AM-REL-01\_00: "Tale superficie sarebbe superiore alla superficie minima ipotizzata (100.000m2) necessaria al mantenimento della prevalente funzione turistica e, pertanto, considerato il rapporto tra gli spazi destinati alla marina e quelli per la darsena crociere, questa opzione sarebbe conforme al Decreto Burlando"

---

Quindi la lettera b) del decreto 509/97 circoscrive l'ambito di applicazione della legge nel caso in cui in un porto siano presenti più funzioni, alla sola parte diportistica, in coerenza con lo spirito della legge 509/97.

Questa legge infatti nasce dall'esigenza di regolare le concessioni per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto con criteri di rilascio e gestione meno impegnativi rispetto alle altre funzioni portuali che richiedono più complessi presidi normativi e organizzativi tra cui certamente deve essere annoverata la portualità commerciale per navi da crociera tra le più grandi al mondo.

### **Inammissibilità di vincoli derivanti dalla procedura di Scoping VIA**

In merito ai presunti diritti acquisiti dal proponente derivanti dall'esito della procedura di *scoping* VIA del 2019, non si ritengono valide le controdeduzioni del proponente quando, nel richiamare l'esito del procedimento di *scoping* VIA, dichiara che *“nessuno dei soggetti che si sono determinati in via prettamente consultiva ma con il vincolo derivante dallo strumento avviato, ha obiettato sul tema che viene ora riproposto, e cioè quello dell'ammissibilità nell'ambito di un porto turistico di una funzione complementare ma non prevalente compatibile con la nautica da diporto, quale quelle crocieristica”*.

Nella procedura di *scoping* VIA, infatti, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, la cui competenza e pertinenza ad esprimere parere sull'argomento si spera non si voglia mettere in discussione da parte del proponente, nel suo parere (prot. N. 0004881 del 08 aprile 2019) così si è espressa: *“fatta salva ogni valutazione circa la validità/legittimità dell'iter proposto di modifica della concessione, a suo tempo rilasciata ex lege 509/97[...].”*

Con ciò l'AdSP ha voluto rimarcare quanto il problema della conformità normativa fosse tutt'altro che dato per acquisito.

Anche la Capitaneria di Porto di Roma, più recentemente, cioè nelle sue osservazioni alla presente procedura di VIA inviate al MASE (Osservazioni della CPRM, MASE 2023-0207911), nel fare riferimento all'approdo di una nave da crociera ogni 4-5 giorni – evidentemente basandosi sulle informazioni fornite sottostimate dal proponente a supporto della sua tesi sul porto “precipuamente” turistico – ha ritenuto di aprire uno specifico paragrafo delle osservazioni dal titolo: *“Profili di carattere amministrativo legati alla compatibilità con la normativa del settore portuale”*.

In questo contesto la CPRT così si esprime: *“Sul piano tecnico amministrativo l'eventuale antinomia tra la normativa che sovrintende alla realizzazione di un porto turistico e le implicazioni legate al (necessario) **espandersi degli istituti di cui alla***

---

---

***legge n.84/1994 – a partire dalla operatività dei servizi tecnico nautici, non meno che per la disciplina del lavoro portuale, della security e dei servizi di interesse generale – potrebbe essere agevolmente superata, in ipotesi, dall’inclusione del sito nel perimetro dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale”.***

Dunque anche la CPRT ha sottolineato che le criticità normative sono tutt’altro che superate, anzi sempre evidenziate dalle Istituzioni marittime competenti, tanto da determinare nel proponente, nelle sue controdeduzioni (controdeduzione 16 pag.92) una stizzita reazione che lo ha portato a definire le osservazioni della CPRT “*non pertinenti a finalità tipiche e procedurali del procedimento di VIA e sono formulate per finalità del tutto estranee alla diretta tutela ambientale alla quale la procedura di VIA è diretta e pertanto tali da non essere prese in considerazione in detto procedimento. [...] appare del tutto privo di consistenza l’assunto secondo il quale le esigenze tecnico nautiche dovrebbero essere assicurate mediante l’estensione della giurisdizione dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale”.*

Con ciò il proponente ha voluto mettere in discussione la competenza dell’Autorità marittima ad esprimersi su temi che sono sotto la sua responsabilità.

## **5. Conseguenze sul piano nazionale e locale**

### **5.1 il tema della pianificazione**

Una prima implicazione derivante dall’accettazione della lettura di comodo ipotizzata dal proponente è che questa aprirebbe alla possibilità, per qualunque Comune, di rilasciare o modificare una concessione per porto turistico inserendovi la funzione crocieristica.

Ciò comporterebbe di fatto una totale deregulation in un settore strategico per il turismo nazionale e la cui crescita va attentamente valutata perché il turismo crocieristico è particolarmente inquinante e invasivo.

E ancora, vorrebbe dire autorizzare a scavalcare ogni fase di programmazione a cui una infrastruttura di un tale rilievo deve essere preventivamente sottoposta e, infatti, il porto crocieristico di Isola Sacra non compare in alcuno strumento di pianificazione, né nazionale, né regionale, né comunale: è letteralmente spuntato dal nulla.

Ma gli strumenti di pianificazione per infrastrutture di questo rilievo non sono meri passaggi burocratici, servono a verificare la presenza o meno di condizioni che rendano il progetto compatibile con il territorio e nel caso in questione l’incompatibilità si manifesta sotto molteplici profili, uno dei più importanti l’assenza di qualunque soluzione

---

di intermodalità che, invece, è uno dei presupposti fondamentali del Piano strategico nazionale della portualità emanato e aggiornato dallo stesso Ministero dei Trasporti.

## **5.2 Il tema della logistica**

Il mancato controllo del presupposto della pianificazione strategica nel quadrante di Isola Sacra Fiumicino comporta l'aggravamento di una condizione trasportistica già critica in un quadrante che è essenziale per la logistica nazionale, vista la presenza dell'aeroporto intercontinentale alle porte della capitale.

Tale collegamento presenta già oggi forti criticità nelle stagioni e ore di punta, coincidenti con le esigenze del traffico indotto dal crocierismo che andrebbe quindi ad essere ulteriormente aggravato con il traffico indotto dei crocieristi.

Questo presenterebbe impatti negativi sulla vita quotidiana dei tanti residenti e pendolari, sull'attuale turismo di prossimità (Fiumicino è meta di turismo gastronomico e balneare di assoluto rilievo per un bacino di 3 milioni di romani), ma anche sugli stessi crocieristi a cui sarebbe offerto un servizio di collegamento con aeroporto e capitale totalmente inaffidabile.

## **5.3 Conseguenze su Civitavecchia**

Il traffico previsto dal progetto di 1,3 milioni di crocieristi annui, sarebbe quasi completamente, a meno di una piccola percentuale di incremento del mercato, sottratto alla vicina Civitavecchia di cui attualmente RC si serve, e riguarderebbe non soltanto navi della compagnia presente nell'azionariato di Fiumicino Waterfront, appunto la Royal Caribbean, ma anche, come indicato nel progetto (pag. 199 della Relazione Paesaggistica aggiornata), delle compagnie Norwegian, Costa, MSC, con cui evidentemente sono già intercorsi accordi. Questo pone una serie di ulteriori problematiche.

### **5.3 Una portualità privata**

Il porto di Isola Sacra sarebbe totalmente privato, tutto il traffico sottratto a Civitavecchia, circa 1/3 dell'intero traffico annuale di approssimativamente 3 milioni di crocieristi/anno, ne comprometterebbe l'economia di scala e gli importanti investimenti pubblici, anche comunitari, di cui è stato destinatario quale porto "core" di rilievo internazionale. Tra gli investimenti importanti in corso, il *cold ironing* per tutte le banchine e l'ultimo miglio ferroviario che porterà il treno all'interno dell'area portuale velocizzando i collegamenti con Roma.



---

Dunque, **il decisore pubblico da una parte fa importanti investimenti per lo sviluppo di una infrastruttura strategica nazionale/internazionale e dall'altra autorizza ad un privato un'operazione che compromette il rendimento di quegli stessi investimenti, una schizofrenia che nel nome dell'interesse pubblico è assolutamente incomprensibile e inaccettabile.**

A maggior ragione se si considera che mentre il porto di Civitavecchia ha fondali naturali di 25 metri, per inserire la funzione crocieristica nel porto di Isola Sacra gli attuali fondali di 5/6 metri dovrebbero essere portati a 12, con dragaggi imponenti e ripetuti poi periodicamente perché l'area è storicamente soggetta ad insabbiamenti.

Quindi si danneggia pesantemente l'economia del Porto di Civitavecchia per concedere ad un privato un porto, in aperta concorrenza, che richiede per essere realizzato una devastazione dell'ecosistema marino perché il sito non è naturalmente predisposto ad accogliere navi di queste dimensioni (360 metri di lunghezza, 72 di altezza, 9,3 di pescaggio).

Ancora torna la considerazione: come è stato possibile che queste evidenti motivazioni non abbiano bloccato prima l'iter di questo progetto? E probabilmente una risposta è nella ulteriore grave circostanza che il progetto è stato inserito tra le opere "essenziali" del Giubileo 2025, avviandolo su scorciatoie pericolose in considerazione delle sue criticità, ma anche con ogni probabilità facendogli scavalcare una fase istruttoria utile ad un esame meditato delle sue incongruenze normative e di tutti gli aspetti critici su cui andava ad impattare.

#### **5.4 Il tema del lavoro portuale**

Legato strettamente a quanto detto su Civitavecchia è quello che viene considerato dai proponenti il vero ed unico argomento che dovrebbe far chiudere gli occhi su ogni controindicazione e che può fare breccia tra chi non ha avuto la possibilità di approfondire tutti gli aspetti del progetto: la creazione di posti di lavoro.

Focalizziamo l'attenzione sulla fase di funzionamento a regime del Porto, considerato che la concessione avrebbe, altra anomalia, la durata di 90 anni. Le stime che il proponente ha inserito nel progetto non fanno riferimento ad un piano industriale allegato, sono soltanto un elenco di numeri, risultato delle analisi condotte dallo stesso proponente, dunque non derivanti da uno studio con una certificazione di affidabilità pubblica. È comunque possibile verificare che in gran parte questi numeri sono riferiti a 2 voci, il lavoro strettamente portuale e l'indotto su commercio e servizi generato dai crocieristi.

---

Su questi ultimi punti torna quanto detto per Civitavecchia: innanzitutto FW dichiara un numero massimo di dipendenti per Terminal e attività ricettive di 250 unità su due turni. In merito al lavoro portuale gli operatori necessari a Isola Sacra verrebbero a mancare a Civitavecchia, con una differenza non di poco conto sul piano della qualità del lavoro, perché il lavoro portuale di Civitavecchia è regolato dalla cornice pubblica della legge 84/94 sotto l'Autorità di Sistema Portuale, mentre quello di Isola Sacra sarebbe completamente privato.

Ancora per Fiumicino lavoro stagionale precario, oltre a quanto già avviene nell'aeroporto dove vengono stipulati ormai solo contratti di tipo precario.

Già oggi di questo genere di lavoro durante la stagione estiva ce n'è in abbondanza, non è quello che può dare futuro ai giovani, come non lo è, per la qualità della vita della intera comunità, un turismo di massa, mordi e fuggi, che trasformerebbe Fiumicino in porto di servizio di Roma e sarebbe pagato a caro prezzo con la devastazione dell'ecosistema marino, la compromissione delle spiagge di Isola Sacra, forte incremento di traffico e inquinamento.

## **5.5 Conseguenze sull'economia locale**

Per quanto riguarda l'economia indotta dai crocieristi (la spesa pro-capite) è già anch'essa presente sul territorio perché i crocieristi non sono in incremento ma trasferiti da Civitavecchia, e la gran parte della spesa pro-capite sarebbe destinata, come già oggi, a Roma.

Quindi l'impatto economico sul territorio di Fiumicino sarebbe molto ridimensionato rispetto ai numeri esposti nel progetto, senza precisare che si tratta di economia già in gran parte esistente e non generata da nuovo afflusso turistico.

In compenso non si fa cenno ai danni che potrebbero venire ad almeno due delle voci importanti dell'economia di Isola Sacra dal nuovo progetto, l'economia balneare e la ristorazione, provocati dagli imponenti dragaggi che si rendono necessari per l'attracco delle navi.

Circa i tre quarti del litorale di Isola Sacra, compresi tra la foce del Tevere e la foce della Fossa Traiana, sarebbero interessati dai dragaggi di oltre tre milioni di metri cubi<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> I dragaggi imponenti richiesti (3.160.702 m<sup>3</sup>) per i bassi fondali che rendono il sito assolutamente inadatto ad accogliere navi da crociera tra le più grandi al mondo, hanno, per i volumi di sabbie e limo da asportare, pochi precedenti in Italia e solo in progetti di grandi porti commerciali; determineranno una vera devastazione dell'intero lungomare di Isola Sacra, una delle spiagge storicamente più frequentate del litorale romano, a conferma di quanto questo progetto sia insensato

---

---

Oltre all'impatto dei continui dragaggi di mantenimento (la zona come detto è soggetta a continui insabbiamenti), le manovre quotidiane delle navi (almeno una nave al mattino e una la sera) alzerebbero dai fondali con le eliche a circa 300 MT dalla spiaggia fanghi (prevalenti a quelle profondità) e sabbie in sospensione, provocando intorbidamento e inquinamento delle acque di balneazione, già meno appetibili per la sola presenza di un grande porto a poche centinaia di metri di distanza.

Dunque, sono prevedibili effetti negativi sull'economia balneare. Ma l'economia balneare ha come importante indotto quello della ristorazione, che ne risulterebbe quindi egualmente danneggiata, non compensata dalla presenza dei crocieristi che notoriamente dispongono a bordo di trattamento *all inclusive*. Il bilancio per l'economia di Isola Sacra andrebbe fatto su queste intere considerazioni, che sono invece totalmente ignorate.

## **6. Il problema degli oleodotti interferiti**

La rincorsa del proponente a rientrare nei tempi giubilari non può far ombra a tutte le criticità evidenziate nelle osservazioni del pubblico e istituzionali e i rilievi del MIC e del MASE che hanno trovato conferma nella corposa richiesta di integrazioni documentali e nella conseguente richiesta di sospensione della procedura a cui è stato costretto il proponente per 4 mesi.

Una misura della superficialità con cui il proponente ha condotto la gestione del preventivo studio del territorio in cui il progetto andava ad inserirsi è dimostrata dalla disconoscenza della grave circostanza che le opere di dragaggio avrebbero interferito con gli oleodotti sottomarini.

Alla richiesta del MASE di affrontare il problema degli oleodotti (aspetti progettuali punto 2.6 delle richieste di integrazione documentale del MASE) il proponente si è visto costretto a stravolgere i percorsi di avvicinamento, manovra e ripartenza dal porto della nave, inficiando **le prove eseguite con l'Autorità Marittima** in cui erano stati simulate le manovre nelle varie condizioni meteo marine, e **che oggi diventano inutilizzabili**.

Eguale i **campionamenti dei sedimenti** eseguiti sulla base delle ipotesi delle aree di dragaggio congruenti con il percorso ipotizzato in precedenza, **oggi sono anch'essi inutilizzabili**, nonostante il proponente continui a minimizzare e a dichiarare che la soluzione adottata non comporta variazioni importanti, quindi, l'aggiornamento delle caratterizzazioni dei sedimenti sarà fatto in fase di eventuale progetto esecutivo.

Il tentativo di rinviare l'esame di problemi che dimostrano quanto il progetto sia invasivo a fasi successive della progettazione, dopo aver superato questa fase autorizzativa,

---

---

senza indagare l'intorno in cui si va a collocare il porto crocieristico, evidenzia che quando poi si "entra nel territorio" succede di dover tener conto dell'incrocio tra gli oleodotti e i percorsi di avvicinamento e/o allontanamento porto, e di dover modificare in modo sostanziale il progetto.

Il documento delle *"Relazioni Specialistiche: Identificazione degli interventi di risoluzione della interferenza del canale di accesso navi con le condotte esistenti"* (Doc. P0031150-D-0-OM00-RS-REL-08-00, di seguito indicato come IIRICA), dove, frequentemente, si fatica a seguire le conseguenze dei presupposti a causa di un linguaggio poco piano (non ci si riferisce alla terminologia tecnica), mette a dura prova la logica del lettore. Questa premessa è necessaria perché la comprensione del documento è, come per molti altri documenti di questo progetto, resa più difficile dalla abbondante presenza di sviste, errori e costruzioni sintattiche non lineari. Questa superficialità che può apparire formale e causata dai tempi contingentati di elaborazione/rielaborazione dei documenti, trova invece, più grave conferma nella sostanza costituita dalle scelte progettuali che – come la presente che ha costretto a riprogettare i percorsi di avvicinamento e allontanamento della nave – coinvolgono importanti aspetti di sicurezza e affidabilità del progetto.

Entrando nel merito delle soluzioni proposte per il superamento del problema dell'interferenza con gli oleodotti, ne vengono individuate tre.

La prima e la seconda – consistenti nella rilocalizzazione delle condotte o nel loro interrimento in trincea – sono scartate dallo stesso proponente come eccessivamente onerose e/o incompatibili con la necessità di continuità nell'esercizio degli oleodotti.

La terza soluzione, consistente nel ripianificare il percorso di avvicinamento e allontanamento della nave, presenta a sua volta due alternative: la rotta sulla direttrice Nord-Est/Sud-Ovest e la rotta sulla direttrice Est/Ovest. Soltanto la prima offre una soluzione priva di rischi per l'interferenza con gli oleodotti, perché non li attraversa, ma il proponente la esclude in quanto *"ritenuta impraticabile dalle compagnie crocieristiche"* per problemi di manovra della nave<sup>5</sup>.

Rimane, quindi, non come scelta, ma come sola opzione praticabile, la seconda soluzione (rotta direttrice Est/Ovest) che viene così commentata dal proponente: *"risolve parzialmente il problema, evitando il dragaggio sulle condutture esistenti, ma*

---

<sup>5</sup> (Doc. Riscontro richieste integrazioni Ministeri P0031150-D-0-MP00-GE-REL-00-00 pag.20)

---

**lascia il rischio** di possibile transito delle rotte delle navi da crociera sopra le condutture stesse”<sup>6</sup>.

Come evidenziato nella stessa documentazione progettuale, la soluzione proposta presenta le seguenti controindicazioni:

- i. Permane un rischio residuo in merito alla sicurezza della navigazione. La nave transiterebbe *“approssimativamente a 25-30m dalla condotta meridionale nel punto in cui l’altezza del punto più alto della condotta stessa è inferiore a -12,5m sotto il livello medio del mare”* (Doc. IIRICA pag.4). Un margine di sicurezza che appare esiguo in considerazione della totale esposizione della nave alle condizioni meteomarine e non appare che la soluzione di mitigazione del rischio possa esaurirsi nei *“controlli sulla posizione delle ancore prima dell’attraversamento”* (Doc. IIRICA pag.4). Così come non appaiono sufficienti *“i monitoraggi batimetrici che saranno condotti biennialmente per il canale di accesso e il bacino di evoluzione, e annualmente per i bacini Traiano e Claudio”* (Doc. Riscontro richieste integrazioni Ministeri pag.24), anche in considerazione del fatto che l’area concessa soffre del fenomeno dell’insabbiamento ed il progetto ha *“evidenziato un’elevata vulnerabilità ad alcuni pericoli climatici”*. Non viene inoltre annoverato tra le Vulnerabilità per rischio di gravi incidenti (richiesta di integrazione 3.1 e suo Riscontro 3.1.1) il rischio residuo dichiarato dal proponente, in caso di accidentale collisione con le condotte: vi sarebbero, infatti, sversamenti in mare di liquidi altamente inquinanti con gravi ripercussioni per l’ambiente;
- ii. non risulta sottoposta all’Autorità Marittima per il vaglio delle numerose implicazioni sui problemi di navigazione dell’area, se non in maniera informale. Ad esempio, in merito all’area di ancoraggio beta *“la sua posizione e dimensioni potrebbero essere soggette a modifiche a seguito di specifici dialoghi con le Autorità”* (Doc. IIRICA pag.14), dialoghi che seppure il proponente asserisca già intercorsi, abbisognano di una determinazione e ratifica formale. Infatti, nella Conferenza di Servizi preliminare la Capitaneria del Porto di Roma (Rif. Nota n.133422 del 19/02/2019) così si esprimeva: *“Resta inteso che una ponderata valutazione degli aspetti tecnico-nautici e della tutela della sicurezza della navigazione potrà avvenire, nel corso dell’iter amministrativo prescelto, sulla base di un progetto opportunamente corredato dalla documentazione indispensabile a consentirne il compiuto esame (dimensioni e pescaggio delle unità ormeggianti, circostanziato e quotato schema di evoluzione/manovra delle stesse, fattibilità del dragaggio e del mantenimento dei fondali, ecc.)”*. Certamente questo “nuovo progetto” dovrà essere valutato in tutti i suoi aspetti così come richiamati dalla stessa Capitaneria di Porto, per ora il progetto risulta incompleto anche per la VIA.

---

<sup>6</sup> (Doc. IIRICA pag.4)

---

Quello che abbiamo, ora, dalla Capitaneria di Porto di Roma è il suo parere preliminare sul progetto per la realizzazione del Porto turistico-crociéristico di Isola Sacra inviato al MASE (già sopra menzionato). In questo documento la CPRM riportava le simulazioni effettuate in 2 sessioni a giugno 2023 e tra 11-14 dicembre 2023, che hanno studiato le manovre nelle diverse condizioni meteomarine, considerando un canale di avvicinamento al bacino di evoluzione del tutto diverso rispetto a quello che è stato necessario riprogettare. La validità di queste simulazioni risulta pertanto compromessa;

- iii. interferisce con la futura posa in opera del cavo in fibra ottica, così come previsto dai progetti in itinere esterni al presente. Il proponente dichiara: *“Questa alternativa richiede un’ottimizzazione nella posizione del futuro cavo in fibra ottica che dovrà essere posizionato ad una profondità di circa -13,5m o più, per evitare interferenze con il canale di accesso al porto”* (Doc. IIRICA pag.14);
- iv. manca della caratterizzazione dei sedimenti dei dragaggi dell’intero canale di avvicinamento, che è al di fuori delle maglie campionate, (Fig.3 della pag.2 integrazioni al SIA). Circa il 30% dell’intera caratterizzazione dei sedimenti non è stata perciò analizzata. Al solito, il proponente minimizza ritenendo le aree prive di campionamento *“comunque caratterizzate da una evidente omogeneità di contesto ambientale”*, giustificazione che fa chiedere perché siano state effettuate le altre – presentate in VIA ad ottobre 2023 – se sono tutte caratterizzate *da una evidente omogeneità di contesto ambientale*;
- v. la soluzione alternativa comporta un tempo maggiore di permanenza della nave in manovra, nella fase più inquinante per l’utilizzo dei motori ad una breve distanza dall’abitato di Fiumicino.

Alle tante criticità, più volte segnalate, se ne aggiunge quindi un’altra, che non ammette soluzione priva di rischio, ancora derivante dalla totale inadeguatezza del sito, come lo stesso proponente riconosce quando dichiara che *“Il progetto Crociera Isola Sacra” affronta delle sfide nel dragaggio a causa dell’interferenza con un sistema di condutture esistente nel canale di manovra* (Doc. IIRICA pag.4). Infatti, si tratta di vere e proprie sfide all’ambiente e alla configurazione naturale dei luoghi, disponendo, ad un’ora di navigazione, del secondo porto crociéristico pubblico del Mediterraneo, con fondali naturali di 25m a conferma della irrazionalità del *“progetto Crociera Isola Sacra”*. L’accettazione di tale rischio sia da parte del proponente che dagli enti preposti al rilascio delle autorizzazioni comporta un’assunzione di responsabilità molto grave qualora dovessero verificarsi incidenti.

---

## 7. Criticità del nuovo cronoprogramma

Si deve ulteriormente osservare che l'inserimento del Porto turistico-crociéristico di Isola Sacra nel DPCM 8 giugno 2023 (secondo Decreto Giubileo) ha costretto il proponente ad aggiornare costantemente il cronoprogramma per mantenere la disponibilità del molo crociéristico entro il 2025, fino a giungere alla scelta attuale in cui, *“il proponente ha ritenuto di dover rielaborare, piuttosto che traslare il cronoprogramma in modo da mantenere il raggiungimento degli obiettivi di accoglienza stabiliti dal decreto”*. Non si è fiduciosi nel rispetto neppure di questo nuovo cronoprogramma “da ultima spiaggia” in quanto prevedere che entro il 31 gennaio 2025 siano completati gli iter autorizzativi e relative prescrizioni da recepire nel progetto esecutivo per la struttura temporanea-*tendering* da sottoporre, come lo stesso proponente riconosce, *“a separata ed autonoma procedura approvativa”*, appare non credibile, considerato che tale procedura, non rientrando nel DPCM 8 giugno 2023 in quanto progetto autonomo, non potrebbe fruire di procedure semplificate ed accelerate. Inoltre, insistendo la struttura temporanea su parte dello stesso territorio concesso, e riguardando la funzione crociéristica che è la parte più impattante dell'intero progetto, ci sarebbe da affrontare, sotto molti profili, lo stesso livello di complessità delle problematiche presenti nel progetto in corso di VIA.

Il proponente nel cronoprogramma ha anche ritenuto di dover completamente stravolgere le fasi costruttive, in modo da evitare di incorrere nel problema che un porto definito precipuamente turistico, operasse per (almeno) 3 anni come porto esclusivamente crociéristico, così come era previsto nei precedenti cronoprogrammi. Ma questo cambio di approccio cautelativo non salvaguarda il proponente dalla necessità che venga chiarita, in altra Sede, in modo definitivo la *“validità/legittimità dell'iter proposto di modifica della concessione a sua volta rilasciata ex lege 509/97”*.

## 8. Impatti cumulati con il Porto Commerciale pubblico a 2km di distanza

Eguale non si era considerato che a circa 2 km di distanza dal sito del progetto è già in costruzione un altro porto commerciale, pubblico, di dimensioni importanti e già autorizzato per la realizzazione di altri lotti successivi non ancora finanziati, che prevedono anche un molo per navi da crociera<sup>7</sup>.

E a riscontro della richiesta di integrazione 2.1 del MASE sugli impatti cumulativi, il proponente conclude che *“date le caratteristiche delle componenti ambientali valutate, i*

---

<sup>7</sup> (Riscontro alla richiesta del MASE 1.2 e MIC 6b)

---

*cronoprogrammi e la distanza delle opere considerate nello spazio, non sono state rilevate potenziali interferenze significative negative”.*

Al di là della reale possibilità che i lotti successivi del porto commerciale vengano realizzati, già il primo lotto in costruzione per la sola darsena pescherecci (peraltro indispensabile per la sicurezza della flotta peschereccia), si configura come una grande infrastruttura portuale.

La realizzazione di un secondo porto crocieristico privato completerebbe la cementificazione del litorale di Isola Sacra e Fiumicino Centro, con aggravamento della già drammatica erosione costiera del litorale delle località, Focene e Fregene, a Nord di Isola Sacra e senza neppure un esame degli effetti cumulativi di 2 grandi porti e un aeroporto internazionale su ambiente e salute pubblica, e ancora, senza l'inserimento del Porto privato crocieristico da 1,3 milioni di passeggeri (quarto porto italiano) in alcuno strumento di pianificazione.

Ciò contrariamente a quanto avvenuto, nel rispetto delle leggi, per il costruendo porto commerciale pubblico, per il quale è stata tra l'altro prescritta la costruzione di una strada di cantiere dedicata prima di dare inizio ai lavori, strada che infatti è stata realizzata e ha superato la verifica di ottemperanza.

Dunque, nella stessa Fiumicino un porto pubblico realizzato, come è corretto, nel rispetto di programmazione e prescrizioni e un porto privato senza alcuna programmazione a cui si riservano procedure accelerate e facilitate in un contesto di criticità ben superiori?

Sarebbe logico attendersi per il porto privato una almeno analoga prescrizione in merito al potenziamento preventivo della viabilità nel collegamento con aeroporto e Roma, ma se questo avvenisse la realizzabilità di un nuovo collegamento sarebbe estremamente difficile se non impossibile a causa dell'alta densità abitativa di Isola Sacra nonché alle difficoltà connesse alla straordinaria sensibilità archeologica del suo territorio.

Ancora una volta, dov'è l'interesse pubblico nell'autorizzare un'opera con tali criticità?

### **9. Impatti cumulati con i lavori di manutenzione programmata del Viadotto dell'Aeroporto**

In merito alla richiesta di valutazione degli impatti cumulativi, con specifico riferimento al progetto che presenta certamente la maggiore criticità in caso di sovrapposizione con i lavori del porto, ovvero il rifacimento del viadotto dell'aeroporto per le sue ripercussioni



---

sugli aspetti trasportistici<sup>8</sup>, ci si sarebbe attesi una specifica analisi dettagliata e approfondita. Ad oggi i lavori sul Viadotto risultano sospesi, non si hanno notizie certe in merito alla loro ripresa, ma si può prevedere che essendo stimata la loro durata in 26 mesi, con certezza per il 2026 non saranno ultimati. Mentre si fa sempre più probabile l'ipotesi che, per non interferire con l'anno giubilare, possano essere ripresi nel 2026, in sovrapposizione con i lavori del Porto.

Desta meraviglia che l'analisi condotta dal proponente a fronte della richiesta del MASE<sup>9</sup> riporti, in rosso, (parti aggiornate) *“si ritiene che l'intervento potrà essere terminato prima dell'avvio dei lavori di realizzazione del Porto di Fiumicino Isola Sacra (luglio 2026, secondo ultimo cronoprogramma) rappresentando un evidente beneficio per il traffico dell'area e in particolare per quello generato dall'opera portuale”*.

È incomprensibile che lo scambio di informazioni tra il soggetto attuatore, Comune di Fiumicino, e il soggetto esecutore Fiumicino Waterfront, abbia dato come risultato una conclusione così lontana dalla realtà. Il risultato è che, a cronoprogrammi ed informazioni ad oggi disponibili, la sovrapposizione tra lavori del porto e lavori sul viadotto è certa, contrariamente alla conclusione a cui è giunto il proponente.

Non rientra tra le possibilità dello scrivente Comitato effettuare, in merito agli impatti cumulati, una valutazione dell'affidabilità sulle conclusioni raggiunte per gli altri *progetti in istruttoria*, anche per la carenza di tempi concessi per le presenti osservazioni, causa procedure accelerate. Certamente, se quanto riportato sul Viadotto risponde al livello di approfondimento dell'analisi per tutti i progetti esaminati dal proponente, le conclusioni, e quindi il riscontro alla richiesta del MASE, non hanno carattere di affidabilità.

## **10. Paesaggio, intervisibilità, foto inserimenti. Erronea documentazione fotografica<sup>10</sup>**

La richiesta del MASE riguardava la produzione di foto-inserimenti del progetto in esame da più punti di vista, con le tre rappresentazioni: ante operam, con strutture portuali, con strutture portuali e nave in porto. La documentazione è stata fornita nel Doc. P0031150-D-0-MP00-AM-REL-29-00.

---

<sup>8</sup> (Riscontro alla richiesta del MASE 2.1.1 punto 2)

<sup>9</sup> (Doc. Relazione Paesaggistica P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18-01 pag.121)

<sup>10</sup> (Riscontro 11 alle richieste MIC punti 2 e 5)

---

Come rilevabile da un'analisi dei foto-inserimenti, l'impatto generale sul paesaggio, pur privo delle opere a mare (tutti i moli), è devastante. In particolare, tutte le viste percorrendo il Lungomare della Salute in avvicinamento al porto, mostrano in primo piano l'edificio dell'hotel/apparthotel posizionato nella parte Nord del porto, che con la sua sagoma di *4 piani fuori terra* (26m in altezza) e forte sviluppo sia trasversale che parallelo alla linea di costa (circa 80m per lato) rompe completamente l'armonia della vista.

In riferimento ancora alle "viste" dal Lungomare e partendo dalla parte Sud spostandosi verso Nord, sia le strutture portuali che la nave chiudono totalmente la vista di Faro e bilancioni, man mano che ci si sposta verso Nord ricompare il Faro, ma comunque all'interno di una prospettiva totalmente compromessa dalla presenza della nave. Gli stessi bilancioni appaiono, contrariamente alle richieste del MIC, spostati e ricostruiti in uno stile architettonico che non richiama neanche i loro tratti architettonici identitari.

Ma c'è un ulteriore elemento aggravante. Il proponente nel progetto **ha sempre indicato come nave di riferimento la classe Oasis**, in particolare la Oasis of the Seas, le cui dimensioni sono lunghezza 362m, altezza 72m. Inoltre, come si evince dal documento integrativo sul *cold ironing*, è previsto, in futuro, l'impiego di navi della classe **Icons** di lunghezza 365m e altezza 80m.

Lo stesso proponente a pag. 198 della Relazione Paesaggistica **dichiara che per i foto-inserimenti è stata utilizzata la nave Oasis of the Seas** "*la nave da crociera considerata a maggiore impatto visivo*", fornendone nella figura 7.12 le caratteristiche dimensionali.

**Si deve invece constatare, con notevole disappunto, che i foto-inserimenti sono stati effettuati con una nave con caratteristiche completamente diverse (con ogni probabilità si tratta di una nave della classe Radiance) che ha ingombri nettamente inferiori sia per lunghezza 272m (90m meno della Oasis) sia per altezza 62m, (10 metri meno delle Oasis e 18 metri meno delle Icons), che per larghezza.**

**Non solo la nave usata per i foto-inserimenti ha dimensioni nettamente inferiori rispetto alle Oasis ed Icons, ma, in più, si tratta di una nave caratterizzata da un ingombro laterale più snello rispetto alle altre, perché circa 1/3 dei 62m di altezza è occupato dalla appendice di scarico fumi che lascia tutto il resto del profilo laterale libero. Il risultato è che la nave rappresentata nei foto-inserimenti ha ingombro laterale in altezza di circa la metà rispetto alle Oasis e di lunghezza di 1/4 inferiore.**

---

---

Se nei foto-inserimenti fosse stata utilizzata la nave il cui approdo è previsto dalla documentazione di progetto, cioè la Oasis, **l'ostacolo visivo complessivo sarebbe stato ben peggiore di quello rappresentato**. In generale **tutti i foto-inserimenti forniti diventano inutilizzabili per la rappresentazione panoramica del porto**, eludendo le richieste del MIC. Sul piano prospettico, con le navi che la Fiumicino Waterfront intende far approdare a Fiumicino, ci si sarebbe dovuti spostare ancor più verso Nord, arrivando circa alla fine del Lungomare, per veder comparire la sagoma del Faro.

Riportiamo di seguito alcuni foto-inserimenti da noi realizzati con la nave Oasis al solo scopo di rendere evidente la differenza dell'impatto tra le due diverse navi.



Foto 1. Raffronto prospettico tra la nave di classe Radiance e la classe Oasis  
(foto-elaborazione Arch. Barbara Serpietri)



Foto 2. Impatto visivo senza nave, con nave classe Radiance (foto-elaborazione del proponente) e con nave classe Oasis (foto-elaborazione Arch. Barbara Serpietri)

A nulla vale che da parte del proponente si insista nel ritenere che la vista è da considerarsi “precipuamente” senza la nave in porto, considerati i tempi di utilizzo della funzione crocieristica. In altra parte delle presenti osservazioni, si evidenzierà che l’utilizzo dell’attracco crocieristico è previsto per la stagione da maggio ad ottobre per

---

sette giorni su sette nella settimana, con nave che arriva presto al mattino e riparte in serata, quindi sempre presente in porto nelle ore diurne, se non utilizzata come albergo altrimenti anche nelle ore notturne.

A questo va aggiunto che la stagione crocieristica nel Mediterraneo è in espansione rispetto ai periodi più classici, con crociere durante le vacanze natalizie e pasquali e altre occasioni ed, inoltre, è possibile che il molo venga utilizzato per lo stazionamento di navi non in servizio durante l'intero anno. Si può quindi ben concludere che la vista vada considerata "precipuamente" con la nave in porto.

## 11. Cold ironing <sup>11</sup>

La integrazione richiesta dal MASE riguardava i 6 documenti di descrizione del Cold Ironing, citati dal proponente a pag. 33 e 34 del SIA, che non erano stati forniti perché dichiarati "in fase di redazione".

La documentazione richiesta non è stata fornita neppure questa volta.

Sono state date informazioni di massima su percorso, numero e dimensioni dei cavi, profondità dello scavo, informazioni non sufficienti ad una valutazione degli aspetti critici, in particolare quelli relativi a possibili interferenze con siti di interesse archeologico (richiesta MIC Punto 9).

D'altra parte, nel nuovo cronoprogramma il Cold Ironing è dato come disponibile dal 1/3/28, se la documentazione necessaria per un esame completo del progetto non è stata ancora approntata, la soluzione corretta è quella di ripresentare il progetto per una nuova VIA quando tutta la documentazione sarà disponibile.

Da notare che nella descrizione dell'impianto il proponente dichiara "Si tratta di un impianto che si va ad inserire nello sviluppo progettuale del Porto turistico-crocieristico di Fiumicino Isola Sacra. Lo scalo previsto è progettato in modo da garantire un turnaround completo di navi appartenenti alla classe Icons and Oasis of Seas, con un massimo di 7.600 passeggeri in transito (SIA punto 4.4.2 pag. 19). A conferma che il Porto "precipuamente" diportistico è destinato ad ospitare non i 10.000 crocieristi giorno delle navi classe Oasis, attualmente studiate, ma oltre 15.000 crocieristi al giorno delle navi classe Icons. A conferma di quanto già evidenziato sopra, quando si è riportato il punto 2.3 pag.30 "il layout presentato garantisce l'ormeggio di una nave da crociera di

---

<sup>11</sup> (Riscontro alla richiesta del MASE 1.3)

---

*grandi dimensioni (Classe Oasis) e non preclude possibilità di espansioni della funzione crocieristica che potranno essere valutate in futuro [...]*. Mentre il cold ironing è progettato anche per la *Icon* – nave di stazza 250.800 tonnellate, alta 80 metri, lunga 365, che può ospitare 7.600 passeggeri e 2350 di equipaggio – lo studio trasportistico e ogni altro documento relativo al dimensionamento dei carichi che saranno subiti dal territorio ad opera delle navi da crociera fa riferimento alla più “piccola” nave della classe Oasis, che con la sua altezza, 72m, supera per più del doppio quella del Faro e i foto-inserimenti ad una nave ancora più piccola.

## **12. Modalità di esercizio delle opere in progetto durante le fasi intermedie di realizzazione<sup>12</sup>**

Nel dare riscontro alla richiesta di integrazione 2.5, il proponente, invece di chiarire le diverse fasi cantieristiche del progetto in VIA, come da richiesta del MASE, introduce una sostanziale modifica dell'intero progetto e delle sue fasi costitutive. Il risultato, in particolare con l'introduzione della “soluzione tendering” è che le stesse fasi cantieristiche sono state rese molto più complesse e interferenti tra di loro sia per l'aspetto temporale che per quello delle aree di cantiere interessate.

Si fa osservare che i 15gg che le procedure accelerate concedono alle osservazioni per il pubblico in questo passaggio procedurale e in cui si sarebbero dovute esaminare le documentazioni integrative richieste, diventano assolutamente insufficienti per l'esame del nuovo scenario progettuale presentato dal proponente.

Tanto più perché la documentazione fornita per l'illustrazione delle nuove fasi è affetta da errori, omissioni, scarsa chiarezza complessiva. In particolare appare grave che nella Fase 1 l'utilizzo della soluzione *tendering* nel cronoprogramma appaia disponibile da maggio 2025, che la Fase 1 nel Riscontro richieste integrazione dei Ministeri (pag.16) sia collocata tra febbraio – ottobre 2025, senza indicare per quanto tempo sarà utilizzata la funzione crocieristica provvisoria e che le pag.198-199 della nuova Relazione Paesaggistica “*Possibile calendario*<sup>13</sup> – in rosso, quindi in parti aggiornate – considerino attiva la funzione crocieristica temporanea negli anni 2026, 2027, 2028.

---

<sup>12</sup> (Riscontro alla richiesta del MASE 2.5)

<sup>13</sup> ” (Doc. No. P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18\_01)

---

**Nei successivi anni di sviluppo del progetto, si creerebbe un'inaccettabile sovrapposizione tra cantiere e traffico crocieristico**

Peraltro, questa sovrapposizione tra cantiere e traffico crocieristico è già prevista all'interno dello stesso cantiere del lotto Faro e *tendering* dal 29/04/2025 al 25/10/2025, in situazione di indisponibilità di servizi adeguati in particolare per il sottodimensionamento dei parcheggi e del sistema viario.

In assenza di diversa indicazione nella integrazione documentale, il numero dei turisti/pellegrini per lo sbarco ed imbarco serviti dal *tendering* si deve presumere sia lo stesso di quello quantificato per la nave in porto (1.300.000 passeggeri fin dal 2025). Ma un'integrazione documentale, dovrebbe essere a chiarimento di quanto proposto in precedenza e non dovrebbe lasciare spazio a dubbi di interpretazione, soprattutto quando si deve rispondere a precise richieste del MASE lì dove si parla in primis delle modalità di esercizio del Terminal turistico – crocieristico durante le fasi di progetto (richiesta Aspetti procedurali punto 2.5) e certamente la gestione in esercizio del Terminal coinvolge per intero lo sbarco/imbarco dei turisti-pellegrini.

**13. Siti della Rete Natura 2000<sup>14</sup>**

In riferimento alla Zona Speciale di Conservazione (ZSC) IT6030024 "Isola Sacra" il proponente la colloca a circa 270m in direzione est e sempre lo stesso proponente informa che *"l'area limitrofa al luogo interessato dal progetto è stato designato come una grossa ed estesa area IBA"* – Important Bird Areas, aree che rivestono un ruolo chiave per la salvaguardia degli uccelli e della biodiversità –. Dalla figura 5.2 della VInCA – Valutazione Appropriata (pag.60) non appare che l'area di progetto sia *limitrofa* bensì ricompresa nell'area IBA. Le conclusioni a cui perviene il proponente: *"Nessun elemento di progetto interessa in maniera diretta Siti afferenti alla Rete Natura 2000. Tutte le incidenze di tipo diretto sono pertanto valutate come nulle"* (pag. 29 del doc. Riscontro richieste di integrazioni dei Ministeri) appaiono troppo nette, sicure e determinate. Inoltre nel proseguire il proponente afferma: *"Per quanto riguarda le incidenze di tipo indiretto sono valutate come Basse in funzione non solo della distanza che intercorre tra le aree di progetto e i siti Natura 2000 ma anche in funzione dei risultati ottenuti dagli studi modellistici elaborati"* contraddicendo quanto affermato negli stessi studi modellistici *"Nella consapevolezza che allontanandosi dall'area direttamente interessata dai lavori si assisterebbe ad una notevole attenuazione delle maggior parte dei meccanismi di alterazione provocati dalla particolare tipologia d'opera"* (pag.108

---

<sup>14</sup> Riscontro richiesta di integrazione 5.3



---

VInCA). Se ci si esprime con i termini *notevole attenuazione* si evince che le incidenze di tipo indiretto non possono essere valutate come *Basse*. Inoltre, dalla VInCA, si evince che, contrariamente a quanto richiesto dal MASE, lo studio modellistica per la ZSC “Isola Sacra” non riporta alcuna notazione in rosso; quindi, nessun aggiornamento rispetto alla documentazione che il MASE aveva ritenuto insufficiente, se non una valutazione sullo stato di degrado dell’area che sembra giustificare la rinuncia ad effettuare l’approfondimento richiesto.

Ancora, come ha rimarcato il MASE nella sua richiesta di integrazione documentale, quanto relativo ai siti della Rete Natura 2000 per il principio di precauzione non tollera margini di insicurezza. A tal proposito un’interrogazione scritta dell’On. Massimiliano Smeriglio, membro del Parlamento Europeo, in merito, ha ricevuto risposta da parte Iliana Ivanova a nome della Commissione Europea, di cui si riporta una stralcio: [...] *le autorità possono dare il loro accordo su un progetto soltanto dopo aver avuto la certezza che esso non pregiudicherà il sito in causa*”.

Nel corso della stesura delle presenti osservazioni il Consiglio Europeo ha approvato il regolamento sul ripristino della natura. Il nuovo regolamento indica come obiettivo prioritario l’intervento sui siti Natura 2000, dando un nuovo importante segnale politico sulla attenzione da porre nella valutazione di progetti potenzialmente dannosi nei confronti di queste aree protette.

#### **14. Rielaborazione del progetto e contesto di inserimento nel territorio<sup>15</sup>**

Appare decisamente pretestuoso il continuo inserimento e riferimento del proponente alla “*Premessa*”, – già ampiamente oggetto di nostre contestazioni nel merito (vedi Criticità degli Aspetti giuridici e di conformità amministrativa) – in particolare alla richiesta di integrazione del MIC 3g punti 8, 9 e 10 che faceva riferimento ad una necessaria rielaborazione del progetto a cui non è stato dato riscontro. È stato più volte riproposto, invece, il susseguirsi di confronti con il progetto del Porto della Concordia del 2010, ad avvalorare il timore del proponente che se il progetto in VIA fosse esaminato nella sua autonomia e non “coperto” da precedenti autorizzazioni, come ripetutamente evocato dallo stesso proponente, non sarebbe in grado di superare una regolare procedura autorizzativa a causa delle sue numerosissime criticità.

La nostra non vuole essere certo una promozione postuma del porto della Concordia, che rappresentava un’inaccettabile colata speculativa di cemento. Ma il nuovo progetto, con l’introduzione della funzione crocieristica, lungi dall’essere una soluzione, aggrava

---

<sup>15</sup> Riscontro richiesta di integrazione 5.3

---

ulteriormente la situazione. Infatti, il proponente omette i tanti peggioramenti che il nuovo progetto presenta:

- i dragaggi erano inesistenti e diventano imponenti con devastazione dell'ecosistema marino, rischi per l'economia balneare e gastronomica, rischiosa interferenza con gli oleodotti;
- il porto turistico non scarica sul territorio volumi incontrollabili di traffico su gomma;
- il porto turistico non creava problemi di concorrenza privato/pubblico con il porto di Civitavecchia;
- il porto turistico non presentava incongruenze normative.

Viene esaltato ripetutamente – a fronte di specifiche richieste e considerazioni del MIC – in mancanza di argomenti e qualità progettuale, che il progetto presentato *“ha raggiunto linee di sviluppo complessivamente e significativamente meno incidenti sul piano territoriale, ambientale e paesaggistico del progetto originale”*.

Non rispondendo, quindi, alle numerose richieste avanzate dal MIC.

## 15. Conclusioni

Ancor prima di esporre le proprie conclusioni il Comitato Tavoli del Porto ritiene che a seguito delle sostanziali modifiche apportate dal proponente al progetto in VIA, venga a cadere la continuità con il progetto presentato il 6/10/2023. Le presenti osservazioni alla documentazione integrativa appaiono riferite ad un nuovo e altro progetto.

Come è stato in più occasioni dimostrato, i riscontri forniti dal proponente alle richieste di integrazione documentale di MASE, MIC e Regione Lazio, in molti casi dimostrano una grave insufficienza. Solo a titolo esemplificativo si citano:

- la richiesta analisi degli effetti cumulati con gli altri progetti in istruttoria, per quanto riguarda il progetto potenzialmente di maggiore impatto, ovvero la programmata demolizione e ricostruzione del viadotto dell'Aeroporto, è stata fornita senza aver effettuato alcuna analisi. Sarebbe stata sufficiente la consultazione di un organo di stampa locale per evitare di fornire la imbarazzante informazione che per luglio 2026 i lavori saranno ultimati e quindi non si incorrerà in sovrapposizione con i lavori del Porto, il contrario della realtà: allo stato delle programmazioni attuali la sovrapposizione è certa;
- a seguito della riprogettazione del canale di avvicinamento della nave non sono state effettuate:

- 
- le nuove simulazioni di avvicinamento, allontanamento e manovra delle navi con Capitaneria di Porto e Piloti, che erano state effettuate ma hanno perso la loro validità a seguito della modifica introdotta;
  - le necessarie caratterizzazioni dei sedimenti del nuovo percorso di avvicinamento/allontanamento;
  - *“l’analisi dei possibili effetti ambientali derivanti”* (richiesta 3.1 MASE) dal rischio di grave incidente per collisione con gli oleodotti.
- la documentazione relativa al cold ironing che il proponente aveva definito "in via di redazione" nella presentazione del progetto ad ottobre 2023, dopo 8 mesi non è stato ugualmente presentata;
  - l'approfondimento richiesto in merito alla valutazione di incidenza sui Siti Natura 2000 non è stato effettuato. In particolare, la ZSC di Isola Sacra, che per la sua vicinanza all'area interessata al progetto è certamente da considerare a forte rischio di incidenza, non è stata interessata ad alcun approfondimento contravvenendo a quanto richiesto;
  - il problema del cuneo salino si sta manifestando in modo sempre più preoccupante ed è di fondamentale importanza la valutazione del rischio di un suo peggioramento per l'economia agricola di Fiumicino e soprattutto di Maccarese. È in corso da parte del Consorzio di Bonifica Litorale Nord, in collaborazione con l'Università di Padova, un progetto specifico per la stima del suo stato d'avanzamento e per lo studio di misure di contenimento. I cambiamenti climatici sono certamente responsabili di un peggioramento del fenomeno. Il livello di approfondimento che il proponente è stato in grado di produrre sul più rischioso degli aspetti del progetto, ovvero l'influenza che sul cuneo salino possono avere gli imponenti dragaggi richiesti, si può considerare nullo. È evidente che non è stato effettuato alcuno studio dedicato. È altrettanto evidente come uno studio del genere sia di fondamentale importanza, considerato che, come da stessa ammissione del proponente, i dragaggi per consistenza hanno pochi precedenti in Italia, riguardano un'area in prossimità della costa (a circa 300m di distanza) e si estendono parallelamente ad essa per circa 2km. Questo contesto obbliga ad una specifica ed approfondita valutazione del rischio, in considerazione della potenziale gravità delle conseguenze per la vicinanza ad aree agricole tanto importanti per l'economia locale e nazionale;
  - I foto-inserimenti sono stati effettuati, contrariamente a quanto dichiarato dal proponente, con una nave che per dimensioni non è confrontabile con la nave
-

---

classe Oasis che utilizzerà il porto. Pertanto, essi non rappresentano la realtà più impattante che era sottintesa alla richiesta del MIC quando si riferiva a: *“ante operam, con strutture portuali, con strutture portuali e nave in porto”*.

L'elenco di cui sopra è soltanto esemplificativo e non può ritenersi esaustivo delle carenze nei riscontri forniti. Va considerato che per molti degli aspetti su cui erano state richieste documentazioni integrative, lo scrivente Comitato non ha potuto effettuare le ulteriori necessarie analisi a causa del poco tempo concesso in questa fase per le osservazioni del pubblico, conseguenza della procedura accelerata.

Deve essere altresì osservato che il proponente ha usufruito della sospensione della procedura per il massimo di 120gg. consentito dalla normativa, utilizzando questo tempo fino all'ultimo giorno e, nonostante ciò, ha fornito integrazioni palesemente gravemente carenti.

Se si considera che nel nuovo cronoprogramma che è stato fornito, totalmente rivisto, l'inizio dei lavori è previsto per luglio 2026, vengono a cadere tutte le necessità di urgenza per “interesse pubblico”, ammesso e non concesso che sia mai esistito. Si ritiene che si debba prendere atto della insufficienza del progetto oggi in VIA che non ne consente un esame compiuto soprattutto in considerazione delle numerose e gravi criticità che presenta.

**Alla luce di queste osservazioni** - che disegnano per questo progetto un quadro di forzature normative, di un forte impatto su ambiente, paesaggio e salute pubblica, di sicure ricadute negative su importanti investimenti pubblici – la sua autorizzazione costituirebbe un precedente pericolosissimo per l'intero settore ed economia portuale nazionale. Il tentativo di far autorizzare il progetto attraverso la scorciatoia del Giubileo appare poi un'incredibile ed immotivata forzatura, in particolare per la quantità e qualità delle criticità presenti.

**Si ripone una motivata fiducia che nella espressione del parere sulla VIA e nella Conferenza di Servizi si neghi l'autorizzazione alla sua realizzazione.**

**I Tavoli del Porto**

**\*\*\* ultima pagina \*\*\***