

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 di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i

La Sottoscritta

Anna Maria Bianchi

in qualità di legale rappresentante della Associazione Carteinregola

PRESENTA

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

Progetto, sotto indicato

ID:

Codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM): 10397

Progetto per la realizzazione del Porto turistico-crocieristico di Fiumicino - Isola Sacra

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

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)

X Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)

X Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)

X Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

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

X Beni culturali e paesaggio

X. Altro (specificare) **profilo giuridico della concessione e assetto proprietario della società proponente**_____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Per le osservazioni si rimanda al documento allegato che comprende:

Osservazioni alle integrazioni alla Relazione paesaggistica prodotte dalla Società Fiumicino Waterfront in data 6.6.2024

- 1) **Il profilo giuridico della concessione e l'assetto proprietario della società proponente**
 - 2) Osservazioni alle integrazioni richieste dalla SSPNRR del MIC
-

La Sottoscritta Anna Maria Bianchi 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).

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

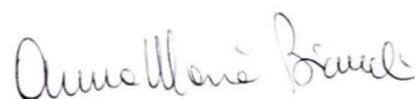
Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 – Documento Osservazioni Carteinregola al Progetto per la realizzazione del Porto turistico-crociéristico di Fiumicino - Isola Sacra 26 giugno 2024 _____ (inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente e unicamente in formato PDF)

Luogo e data Roma, 26 giugno 2024

La dichiarante





Progetto Porto turistico crocieristico di Fiumicino

Osservazioni alle integrazioni alla Relazione paesaggistica prodotte dalla Società Fiumicino Waterfront in data 6.6.2024

dell'Associazione Carteinregola

- 1) **Il profilo giuridico della concessione e l'assetto proprietario della società proponente** di *Pietro Spirito, già Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale, oggi Professore di Management delle infrastrutture Universitas Mercatorum Roma*
- 2) Osservazioni alle integrazioni richieste dalla SSPNRR del MIC
 - Premessa - di *Clarice Marsano, già funzionaria del Ministero dei Beni Culturali*
 - Osservazioni alle integrazioni - di *Daniela Rizzo, archeologa, già funzionaria dello Stato*

1) Il profilo giuridico della concessione e l'assetto proprietario della società proponente

La prima descrizione normativa del porto, limitata al solo porto turistico, risale al D.P.R. n. 509/97, che, all'art. 2, comma 1 lettera a), lo definisce come il “*complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto e il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari*”.

E' chiaro che il dettato di legge impedisce ad un porto turistico di svolgere altre funzioni marittime: servire unicamente o precipuamente significa escludere una funzione come quella crocieristica, che presenta evidentemente specificità che possono essere compatibili solo in scali dotati di una pluralità di banchine specializzate.

Soltanto con il recente D.Lgs. 6 novembre 2007, n. 203, attuativo della Direttiva 2005/65/CE sulla sicurezza nelle aree portuali, è stata introdotta una precisa definizione di porto in generale, traducendo quasi ad litteram quella contenuta nella Direttiva stessa; il suddetto Decreto Legislativo individua, infatti, il porto come “*specifica area terrestre e marittima, comprendente impianti ed attrezzature intesi ad agevolare le operazioni commerciali di trasporto marittimo*”.

Esiste dunque una distinzione, prevista dalle norme, tra porto turistico e porto in generale. Nel secondo caso il compendio delle infrastrutture è funzionale allo svolgimento delle operazioni commerciali marittime, mentre nel primo caso la qualificazione confina il perimetro delle attività che sono consentite.

La Fiumicino Waterfront ha ottenuto una concessione per realizzare un porto turistico, e poi ha chiesto una voltura di questa stessa concessione secondo un profilo turistico-crocieristico, allargandone quindi lo scopo in un concetto che fa prevalere la seconda funzione rispetto alla originaria. Questa è una contraddizione in termini assolutamente non sanabile sulla base della legislazione esistente.

Se ad ogni concessionario portuale fosse data la possibilità di far evolvere la natura della concessione in un oggetto radicalmente differente, questa strada renderebbe sostanzialmente ingestibile l'intera organizzazione portuale del nostro Paese.

Con la riforma del titolo V della Costituzione, sono cambiate le competenze istituzionali tra i diversi livelli delle articolazioni pubbliche. In particolare, il nuovo dettato dell'articolo 117 della Costituzione ha incluso il governo del territorio, le infrastrutture, i porti e le grandi reti di trasporto e di navigazione tra le materie di legislazione concorrente tra Stato e Regioni.

Allo Stato compete, quindi, la determinazione dei principi fondamentali, mentre alle Regioni spetta l'adozione, nel rispetto dei principi statali, della legislazione di dettaglio. Nei porti di terza classe, laddove non è stata istituita l'Autorità Portuale, le medesime funzioni spettavano, fino al 1998, all'Autorità Marittima; tuttavia, ai sensi dell'art. 105 del D.Lgs. 112/1998, le suddette competenze sono ora devolute alle Regioni o agli Enti locali nel cui territorio è situato il porto.

Nella riforma "Disposizioni per l'attuazione dell'autonomia differenziata delle Regioni a statuto ordinario ai sensi dell'articolo 116, terzo comma, della Costituzione" appena approvata dal parlamento, anche per le materie del governo del territorio, dei porti e delle grandi reti di trasporto è previsto che le Regioni possano chiedere responsabilità esclusiva, modificando ulteriormente l'attuale assetto. Se la Regione Lazio, nello scenario futuro non auspicabile della autonomia differenziata, ottenesse l'autonomia su questa materia, allora sarebbe la Regione stessa a dover assumere la decisione finale sulla possibilità di realizzare un terminal crociere. Oggi però non è così.

Il progetto attuale è il risultato di una serie di varianti ad uno precedente che prevedeva la realizzazione di un porto turistico nell'area del vecchio faro di Isola Sacra. Il fondo di investimento *Icon Infrastructure Llp* con sede a Londra (che sul sito si definisce «fondo indipendente per fornitura di servizi di infrastrutture essenziali di alta qualità») e la *Royal Caribbean Group* (gruppo crocieristico americano, con sede a Miami) si sono associati nella Fiumicino Waterfront srl subentrando nella concessione alla *Ip Porto Romano* che, se non fosse fallita, avrebbe dovuto realizzare un porticciolo turistico alla foce del Tevere.

La Fiumicino Waterfront, oltre ad aver chiesto la modifica dell'oggetto della concessione, ci risulta essere in un percorso per modificare anche il proprio assetto proprietario, in una direzione che prevede, per quanto è desumibile dalle informazioni a disposizione, la maggioranza nelle mani del più grande fondo infrastrutturale che investe nei porti.

Nei casi di cambiamento nell'assetto proprietario di un concessionario devono verificarsi due condizioni, entrambe necessarie; il titolare della concessione deve comunicare il nuovo assetto azionario, spiegando la coerenza rispetto alla missione che deve essere perseguita nella gestione della concessione stessa. Il soggetto concedente deve svolgere una istruttoria per controllare se sussistono le condizioni per mantenere l'assetto concessorio nella sua originaria configurazione, così come prevede la legge 84/94.

La joint venture fra *Icon Infrastructure Partners VI* (90%) e *Royal* (10%), infatti, "deterrà la proprietà, svilupperà e gestirà le strutture e le infrastrutture dei terminal crocieristici negli home port e nei principali porti di scalo. società sarà gestita da un team di gestione indipendente con il supporto strategico di *Royal Caribbean Group*. Entrambe le parti si sono impegnate a fornire finanziamenti per la futura espansione in base alla loro percentuale di partecipazione" *Royal Caribbean* ha così commentato: "La nostra partnership con *Icon* è un'opportunità unica per catapultarci nei prossimi decenni di investimenti portuali, dotarci di ulteriore forza finanziaria e fornire esperienze di crociera eccezionali, in modo responsabile, ai nostri ospiti nelle migliori destinazioni del mondo"¹. Lo ha dichiarato Jason Liberty, presidente e amministratore delegato di *Royal Caribbean Group*. "Negli ultimi anni abbiamo sviluppato più destinazioni di qualsiasi altra compagnia di crociere e questa nuova partnership ci consentirà di implementare un quadro di

¹ **Icon Infrastructure in società con Rcl per i terminal anche in Italia** Shipping Italy 27 Dicembre 2022 La partnership fra il fondo e il gruppo crocieristico gestirà fra le altre anche le strutture di Ravenna e Fiumicino

<https://www.shippingitaly.it/2022/12/27/icon-infrastructure-in-societa-con-rcl-per-i-terminal-anche-un-italia/>

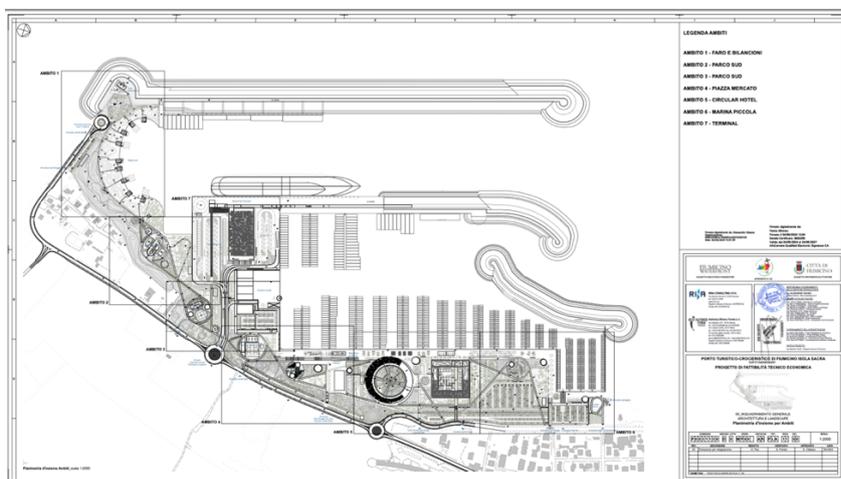
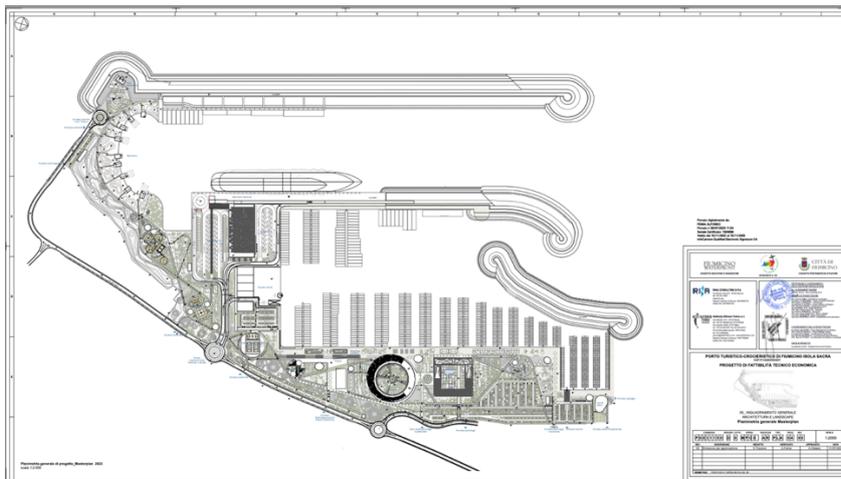
investimenti a basso costo per accelerare lo sviluppo di destinazioni strategiche in tutto il mondo. Abbiamo scelto Icon per le nostre priorità strategiche condivise e per il nostro impegno comune verso la sostenibilità”.

La nuova società includerà inizialmente il Port Miami Terminal A e diversi progetti di sviluppo in Italia, Spagna e nelle Isole Vergini americane. *“La partnership perseguirà inoltre ulteriori sviluppi di infrastrutture portuali nell’ambito della strategia di sviluppo delle destinazioni del gruppo Royal Caribbean. Alla chiusura dell’operazione, Royal Caribbean Group prevede di ricevere un incasso netto di circa 210 milioni di dollari. Si prevede che la partnership avrà un effetto accrescitivo sugli utili, sul ROIC e sulla leva finanziaria e consentirà a Royal Caribbean Group di continuare a investire nello sviluppo di infrastrutture strategiche, sostenendo al contempo gli obiettivi del suo programma Trifecta (un percorso triennale di potenziamento finanziario intrapreso dal gruppo)”.*

Osservazioni alle integrazioni richieste dalla SSPNRR del MIC

PREMESSA

Le integrazioni alla Relazione Paesaggistica prodotte dalla Soc. Fiumicino Waterfront in data 06/2024 non recepiscono di fatto nessuna delle valutazioni critiche espresse dalla Soprintendenza Speciale per il PNNR (né dall’Associazione Carteinregola). La constatazione, in prima battuta, è immediata poiché scaturisce dal raffronto del layout di progetto riportato nella prima Relazione (fig. 3.19) e quello analogo riportato nel corpo delle integrazioni in esame, ma anche in altri elaborati.



(l'immagine superiore riproduce l'elaborato del 2023, masterplan 2023 P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-04_00, quello sottostante la planimetria d'insieme per ambiti 2024 P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-11_00 2024)

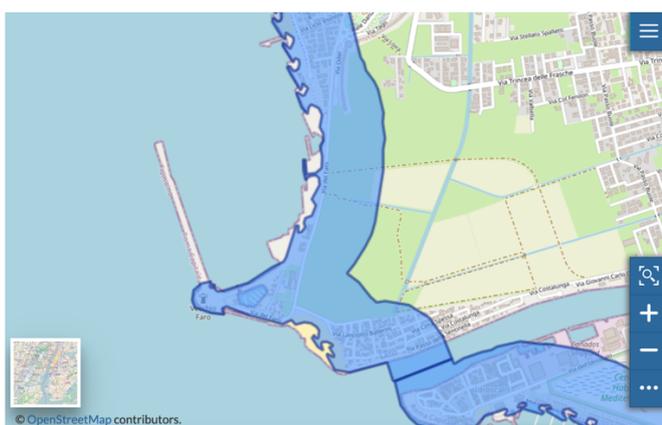
Nessuna modifica è stata fatta al progetto, così come non ci appare accolta nessuna indicazione formulata o prescrizione vincolistica dettata dalla normativa del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale.

La principale motivazione adottata per spiegare la riproposizione tal quale del progetto si basa prevalentemente sulla considerazione della funzione crocieristica inserita nel precedente progetto del porto turistico come una semplice variante, anziché, come più volte sottolineato dal SSPNRR del MIC, di un vero e proprio nuovo progetto, per il quale le valutazioni precedenti non possono darsi per acquisite.

Inoltre viene richiamato l'articolo 5 del PTPR, in base al quale l'efficacia vincolante si esplica “nella parte del territorio interessato dai beni paesaggistici di cui all'art. 134 comma 1 lettera a) b) c) del Codice” e rappresentati nella Tavola B mentre (art.6) “nelle porzioni di territorio che non risultano interessate dai beni paesaggistici il PTPR non ha efficacia prescrittiva...”.

PTPR - Tavola B - Costa mare

| Riconoscimento delle aree tutelate per legge art. 134 co. 1 lett. b) e art. 142 co. 1 D.Lgs. 42/2004 | | | |
|---|----------|---|------------|
| Beni riconosciuti di legge | a058_001 | a) protezione delle fasce costiere marittime | art. 34 |
| | b058_001 | b) protezione delle coste dei laghi | art. 35 |
| | c058_001 | c) protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua | art. 36 |
| | d058_001 | d) protezione delle montagne sopra quota di l. 200 mt. s.l.m. | art. 37 |
| | f058_001 | f) protezione dei parchi e delle riserve naturali | art. 38 |
| | g058_001 | g) protezione delle aree boscate | art.39 NTA |
| | h058_001 | h) disciplina per le aree assegnate alle università agrarie e per le aree grate da uso civico | art. 40 |
| | i058_001 | i) protezione delle zone umide | art. 41 |
| | m058_001 | m) protezione delle aree di interesse archeologico | art. 42 |
| | m058_001 | m) protezione ambiti di interesse archeologico | art. 42 |
| | m058_001 | m) protezione punti di interesse archeologico e relativa fascia di rispetto | art. 42 |
| | m058_001 | m) protezione linee di interesse archeologico e relativa fascia di rispetto | art. 42 |
| | a058_001 | s. riferimento alla lettera dell'art. 142 co. 1 D.Lgs. 42/2004 058: codice STAT della provincia 001: numero progressivo | |



Senza considerare che la porzione di territorio su cui insiste il progetto del porto crocieristico cade proprio in quella parte di territorio interessato dai beni paesaggistici; cade precisamente nella zona definita come “costa mare” nella suddetta Tavola B che illustra tutti i beni paesaggistici e ne indica la profondità a 300 m dal limite della costa (vedi sopra)

Inoltre il capo III del PTPR titolato “Modalità di tutela delle aree tutelate per legge” all'art.34 “Protezione delle fasce costiere marittime” (comma 3) specifica che “sono consentite ... esclusivamente le opere destinate a piccoli attracchi”. E seppure al comma 6 aggiunge che sono consentite deroghe per le opere pubbliche e per le attrezzature portuali riferite ovviamente ai piccoli attracchi del comma precedente, appare evidente che non si può certo considerare opera pubblica un porto crocieristico completo di imponenti attrezzature commerciali e terziarie in concessione ad una società privata per 90 anni.

Inoltre continuano a non essere considerati gli interventi stradali e delle infrastrutture da realizzare al di fuori del progetto del porto crocieristico, infrastrutture ad esso connesse che inevitabilmente

andranno a interferire con le aree archeologiche presenti nel territorio (il tema è approfondito in seguito)

La richiesta di integrazione formulata dal Ministero della Cultura (e le criticità rilevate dall'Associazione Carteinregola) fanno riferimento alla disciplina di tutela dettata dal PTPR per le aree classificate come "Paesaggio naturale" nel cui ambito si situa il progetto del porto.

A fronte della normativa di Piano, che indica come "non consentite" (commi 7.2.1 e e 7.27 della tabella B art. 22) le "nuove infrastrutture" quali *viabilità locale, infrastrutture di trasporto e parcheggi*, la Società afferma, senza nessuna prova a riguardo, il rispetto della conformità in quanto da ritenersi, ai sensi dell'articolo 12, opere "*da eseguirsi da parte di amministrazioni statali*".

Nessuna risposta viene data dalla Società al mancato inserimento del progetto all'interno del paesaggio così come richiesto dalla normativa del PTPR comma 7.4.1 che si riferisce specificatamente ai porti. Come vedremo, la Soprintendenza in proposito fa un elenco di tutte le carenze progettuali che dimostrano e marcano l'estraneità del progetto al contesto classificato come paesaggio naturale. E non sembra adeguata la motivazione della Società di ritenere che l'attuale progetto "*è una revisione del Progetto definitivo presentato da Iniziative Portuali IP e approvato in sede di Conferenza dei servizi nel 2010*" dato che, come già detto la funzione crocieristica rende l'opera un nuovo progetto.

Inoltre, in netta contrapposizione con quanto sottolineato dalla Soprintendenza, ovvero che "*permane una barriera verde invalicabile che dà luogo a due entità distinte (due vere e proprie città) e crea una cesura tra la città e il mare*", la Società afferma che l'inserimento paesaggistico è raggiunto "*tramite la sistemazione a verde della fascia che separa il bacino portuale dall'area abitata*" pag.129 della relazione; ribadendo peraltro quanto già affermato nella prima relazione ossia che la sistemazione a verde "*mitiga la visibilità del Porto celando il passaggio della città al mare*" (affermazione da cui si potrebbe dedurre l'implicita considerazione che la vista del porto non è considerata piacevole).

Da ultimo si susseguono una serie di affermazioni che appaiono ignorare le carenze indicate dalla Soprintendenza:

- al paragrafo 7.2 titolato "Impatto sulle matrici ambientali in fase di esercizio", riguardo al mancato inserimento del progetto nel paesaggio viene ribadito che la soluzione presentata è migliorativa rispetto al precedente progetto in concessione e che la contestata concessione tra territorio e mare è stata al contrario realizzata;

- al paragrafo 7.3.1 titolato "Paesaggio e patrimonio culturale" viene ribadito che "*il progetto di variante proposto rappresenta la migliore ottimizzazione rispetto ai criteri di inserimento nel territorio e nel paesaggio*"

- viene ancora confermata la "rivisitazione" dei bilanciamenti, elementi tipici e storici del paesaggio, che verranno convertiti in spazi ricreativi, associativi e di ristorazione tradendo e stravolgendo la loro natura.

Anche le simulazioni fotografiche allegate confermano il forte impatto che l'enorme nave da crociera insieme alle notevoli volumetrie dell'edificio di accosto e del centro commerciale – alberghiero, costruite sulle estese banchine protese nel mare, creano sul paesaggio costiero. La configurazione complessiva delle opere risulta estranea al contesto sia naturale che abitativo limitrofo e determina una disarmonica immagine completamente fuori scala accresciuta in maniera abnorme dalla gigantesca nave.

In conclusione, avendo constatato che **praticamente tutte le osservazioni critiche e le richieste di modifica riguardanti gli aspetti paesaggistici inoltrate non sono state prese in considerazione**, ribadiamo le osservazioni già presentate, chiedendo ancora una volta il rispetto delle norme, delle istituzioni, dell'ambiente, del Paesaggio tutelato dalla nostra Costituzione e anche della comunità.

E vogliamo ricordare che tra **i poteri speciali conferiti al Commissario straordinario** - il Sindaco Gualtieri - *“per assicurare gli interventi funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica 2025 nella città di Roma”* con la legge di Bilancio 2022 del 30 dicembre 2021, c'è il potere, *“limitatamente agli interventi urgenti di particolare criticità”*, di *“operare a mezzo di ordinanza, in deroga a ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, delle disposizioni del codice dei beni culturali e del paesaggio, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea”*.

Di seguito le osservazioni dettagliate alle integrazioni richieste dalla SSPNRR del Mic

OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI RICHIESTE DALLA SSPNRR DEL MIC

Si è esaminata la documentazione trasmessa al MASE dalla Società Fiumicino Waterfront per gli aspetti che coinvolgono le presenze archeologiche esistenti sul territorio interessato dal progetto del Porto Crocieristico. In particolare le osservazioni sono riferite alla seguente documentazione:

- 1- REL 00_00 Riscontro richieste integrazioni Ministeri, limitatamente alle richieste del Mic
- 2- REL 18_01 Relazione Paesaggistica, per gli aspetti strettamente archeologici.
- 3- REL 01_01 Valutazione preventiva dell'interesse archeologico (VPIA)

NB: **in azzurro il riscontro della Fiumicino Waterfront**; **in rosso le integrazioni alla relazione paesaggistica**; **in viola le osservazioni di Carteinregola**

Si è esaminata la documentazione trasmessa al MASE dalla Società Fiumicino Waterfront per gli aspetti che coinvolgono le presenze archeologiche esistenti sul territorio interessato dal progetto del Porto Crocieristico. In particolare le osservazioni sono riferite alla seguente documentazione:

- 1- REL 00_00 Riscontro richieste integrazioni Ministeri, limitatamente alle richieste del Mic
- 2- REL 18_01 Relazione Paesaggistica, per gli aspetti strettamente archeologici.
- 3- REL 01_01 Valutazione preventiva dell'interesse archeologico (VPIA)

1- Riscontro alle richieste di integrazione del Mic (REL 00_00)

11 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

11.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2

“...di incrementare significativamente la documentazione delle percorrenze che da Isola Sacra conducono alle aree di intervento, con riguardo a valutare la visibilità delle opere dai punti di interesse paesaggistico, o storico/archeologico, presenti nell'area vasta; ai fini della corretta percezione dell'intervisibilità delle opere si chiede di fornire a titolo esemplificativo e non esaustivo, almeno le viste di seguito elencate: ... punti significativi dei beni archeologici e storico testimoniali presenti nell'area vasta”.

11.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 2

Le integrazioni richieste sono state riportate nel seguente elaborato:

- P0031150-D-0-MP00-AM-REL-28_00, denominato “Dossier Fotografico – Quadro Conoscitivo”.

Nell'elaborato presentato tutte le prime immagini sono relative ai punti di vista dal mare e da terra verso l'area del porto crocieristico che, ovviamente, risulterebbe visibile per un lungo tratto e nasconderebbe interamente sia i bilanciamenti che il faro, quest'ultimo sottoposto a tutela sia per la struttura in se stessa, sia per la visuale da e verso il faro, che deve essere libera a 360°.

Spostandosi verso l'interno l'area del nuovo porto è visibile da: via Trincea delle Frasche, via Costalunga, via Scagliosi, via Ballerini, via degli Aliscafi, da tutte le visuali del Porto di Ostia, dal centro habitat Mediterraneo LIPU, Tor Boacciana, via delle Chiglie, via del Faro; inoltre l'area del porto sarebbe visibile da diversi edifici ubicati all'interno degli scavi di Ostia antica: Terme dei Sette Sapienti, il Teatro romano, Portico di Nettuno, Casa di Diana Insula.

Appare evidente come il porto crocieristico andrebbe ad interferire pesantemente con l'idea alla base delle leggi che tutelano il paesaggio, che mirano a lasciare completamente libera la vista da e verso le straordinarie testimonianze archeologiche che rendono queste zone un *unicum* e che devono essere rispettate nella loro interezza, anche visiva.

12 VERIFICA DI CONFORMITÀ CON IL PTPR E COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

12.1 PREMESSA

“...Il progetto proposto non può che essere necessariamente inquadrato come una variante ad un progetto esistente e soprattutto già autorizzato mediante apposito atto concessorio”.

Nonostante quanto più volte espresso la Mic e dalle Soprintendenze territoriali competenti, si prosegue a definire il progetto del porto crocieristico una “variante” del precedente progetto di porto turistico già autorizzato, ignorando volutamente le giuste osservazioni del Mic nella nota n. 23735 del 8.2.2024“...questo Ministero ritiene opportuno evidenziare 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" per la quale risulta necessaria una approfondita valutazione degli aspetti di competenza di questo Ministero**”;

12.8 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 3g

“...Per quanto sopra dovranno essere effettuate specifiche verifiche relativamente: alla conformità degli interventi rispetto agli strumenti urbanistici e paesaggistici attualmente vigenti, alla compatibilità degli stessi rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dai vincoli e di conseguenza alla coerenza con gli obiettivi di tutela e di miglioramento della qualità del paesaggio individuati dal PTPR Lazio per il bene paesaggistico interessato dalle trasformazioni (tenuto conto della natura prescrittiva della normativa d'uso

del paesaggio – “paesaggio naturale” di cui all’art. 21 delle NTA – resa cogente sia dal vincolo *ope legis* di protezione della fascia costiera marittima che dal vincolo dichiarativo DM del 22.5.1985 che interessa parzialmente l’area d’intervento)”

P0031150-D-0-MP00-AR-PLA-23_00 – Planimetria Generale Sovrapposizione PTPR - Tav. B;

Alla specifica richiesta del Mic nella nota n. 36253 del 05.12.2019, alla quale si fa riferimento nella citata nota del 8.2.2024, la Società proponente allega, tra le altre cose, la sovrapposizione del progetto del porto crocieristico sulla tav. B del PTPR (PLA-23_00) dalla quale appare evidente come il nuovo porto andrebbe a posizionarsi in area tutelata con vincolo *ope legis* e con il vincolo di cui al DM 1985.

9. Per quanto riguarda la seguente indicazione:

Nella sopracitata nota n. 36253/2019 di questo Ufficio, veniva evidenziato: “considerata la fragile condizione naturale e paesaggistica dell’insenatura compresa tra il molo esistente e la costa, contraddistinta non solo dalla visuale che offre ma anche dalla presenza di manufatti storici quali il faro realizzato nel 1946 sul preesistente distrutto, e gli antichi trabucchi-palafitte in legno, sistemi insediativi e produttivi tipici della storia e della tradizione locale, si ritiene che questi siano assolutamente meritevoli e debbano essere oggetto di uno specifico progetto di recupero e valorizzazione. Tenuto conto che il progetto presentato prevede, viceversa, la collocazione del Terminal Crociere — ortogonalmente alla linea di costa - proprio a chiusura della suddetta insenatura, e che la costruzione con il suo volume sembrerebbe alterare, oltre che ostacolare, la percezione di tale contesto e la visuale da e verso il mare, si ritiene necessaria l’elaborazione di una soluzione progettuale alternativa che mantenga libera la prospettiva verso il faro e il mare aperto e quindi salvaguardi e valorizzi quegli aspetti significativi e caratteristici del paesaggio e del patrimonio identitario e storico di questi luoghi, tanto da essere tutelati con il DM 22/05/1985. Contemporaneamente si chiede di valutare opportunamente la scelta di introdurre nuove funzioni coerenti e compatibili negli edifici che si intendono conservare e riqualificare”.

Alle specifiche richieste del Mic sopra riportate, in particolare riguardo una soluzione progettuale diversa, che mantenga libera la visuale verso il Faro e il mare aperto, nonché il recupero e la destinazione finale dei trabucchi che mantenga coerenza e compatibilità con l’unicità degli stessi e con la loro tradizione storicizzata, la Società proponente si limita a spiegare come il progetto in esame sia da considerare migliorativo rispetto al precedente progetto del porto turistico. La Società quindi non propone alcuna soluzione alternativa per andare incontro alle richieste avanzate dal Mic.

10. Per quanto riguarda la seguente indicazione:

“Benché l’opera in progetto non sia direttamente interferente con strutture antiche note, la sua posizione a qualche centinaio di metri dal Parco di Ostia Antica e dalla Necropoli di Isola Sacra merita una più che attenta valutazione della pressione che la sua realizzazione sicuramente comporterà sul patrimonio e sul paesaggio archeologico. Il rischio archeologico non è dato solo dall’opera in sé, ma anche dalle infrastrutture ad essa collegate (strade in primis, ma anche cavidotti, fognature, smaltimento dei rifiuti, ecc.), necessarie per il suo funzionamento. Il prevedibile impatto è infatti quello di una più marcata cesura tra antico e moderno, con un paesaggio sempre più disarmonico ed avulso dalla propria storia. Si chiede pertanto che la valutazione tenga conto di tutto il progetto e che la carta del rischio venga estesa anche oltre i limiti della struttura portuale e degli edifici ad essa connessi. Per quanto riguarda il patrimonio subacqueo nel giugno 2022 è stata effettuata una campagna di prospezione sottomarina dell’area nearshore interessata dal progetto, seguita sotto il profilo archeologico dal dott. Sandro Lorenzatti. Dalle indagini effettuate non è emersa alcuna presenza di manufatti antichi, o comunque di interesse strettamente archeologico. Sarà però necessaria l’assistenza archeologica alle opere di dragaggio, al fine di verificare l’eventuale presenza di elementi di piccole dimensioni potenzialmente presenti nel fondale, non rilevabili dalle indagini già effettuate”.

Proprio in accordo alle richieste degli enti in fase di Scoping VIA (che trovano sostanziale replica sul progetto presentato), si può notare come il progetto in variante abbia accuratamente tenuto in considerazione gli aspetti di corretto inserimento paesaggistico e ambientale, così come abbia accuratamente evitato di insistere su aree potenzialmente rilevanti da un punto di vista archeologico. Si noti infatti che tutte le viabilità, nonché le infrastrutture di servizio (ridotte al minimo grazie a elevati standard di progettazione sostenibile) sfruttano e valorizzano percorsi esistenti. Su tutte le aree di intervento sono state eseguite, in accordo alle norme di settore (o previste, in relazione alla fase di progetto più appropriata), apposite indagini e analisi sia per le aree a mare, sia per le aree a terra.

Di conseguenza, si ritiene di avere operato la migliore ottimizzazione del progetto proposto, nonché di avere dato doverosa evidenza di avere pedissequamente tenuto in considerazione le indicazioni fornite in fase di avvio della progettazione e di confronto con gli enti.

Di tutti i punti sottolineati si parlerà nei capitoli successivi.

13 RELAZIONE PAESAGGISTICA

“In particolare si chiede di fornire elaborati grafici complessivi e con stralci di approfondimento di quanto già elencato nel paragrafo “4.3 CARATTERIZZAZIONE STORICO-ARCHEOLOGICA” della Relazione Paesaggistica, con l’obiettivo di individuare elementi per il miglioramento dell’inserimento del progetto nel contesto:

- di conoscenza e valutazione del sistema dei beni culturali e paesaggistici e degli elementi di rilevanza storica, archeologica paesaggistica del comparto di “isola Sacra”, compresi gli assi viari e le prospettive di inquadramento e avvicinamento all’area interessata dal progetto, da valorizzare. Dovrà essere presentata una planimetria in scala adeguata con tutte le preesistenze archeologiche, monumentali e culturali presenti nell’ambito di area vasta con l’indicazione delle distanze dall’area portuale;

-sulla base della precisa e dettagliata rappresentazione dei perimetri dei vincoli paesaggistici interferiti o prossimi alle opere e quanto emerso ai punti precedenti, la verifica di conformità, e compatibilità di tutte le opere previste alle norme di tutela del PTPR, con particolare riferimento a quanto specificato ai punti precedenti della presente richiesta, in relazione alle norme del PTPR”

Relazione paesaggistica AM-REL-18_01

NB- In rosso sono riportate le integrazioni rispetto alla precedente Relazione paesaggistica, riportata in nero

1.1 Stato attuale delle aree

“...Gli elementi di maggior pregio paesaggistico dell’area sono costituiti dal Faro di Fiumicino e dai “bilancioni” (strutture in legno su palafitte usate per la pesca) situati in prossimità dell’attuale porticciolo (“Porto del Faro”), in corrispondenza della riva destra della foce. Come dettagliato nei seguenti paragrafi (e nella documentazione di progetto allegata), entrambi questi elementi saranno ripristinati ed integrati nel progetto di variante proposto e ne costituiranno elementi caratterizzanti”.

Si rileva ancora una volta che il progetto presentato, e oggi integrato, continua a essere considerato una “variante” del progetto di porto turistico approvato nel 2010, nonostante più voci, compreso il Mic, abbiano più volte sottolineato che, trattandosi di un progetto del tutto nuovo, con caratteristiche assolutamente diverse rispetto al precedente, il progetto del porto crocieristico debba considerarsi un NUOVO progetto e, come tale, debba rispondere a caratteristiche ben precise e non possa sfruttare i pareri positivi già espressi.

1.2 Descrizione del progetto

“La realizzazione dell’intervento, prima con le opere funzionali al Giubileo 2025 e poi con i suoi stralci successivi fino al completamento nel 2035 che ne suggellerà la vocazione a destinazione di prestigio, permetteranno di recuperare e di restituire all’uso pubblico un’area attualmente degradata, sulla quale si estenderà un grande parco urbano lineare di circa 150.000 mq, al tempo stesso spina dorsale del progetto e confine denso, naturale e permeabile, che agisce da filtro nel passaggio dalla città al mare. Il parco, punteggiato di servizi che ne supportano la fruibilità, accompagnerà e metterà in connessione senza soluzione di continuità la rinnovata area sud, ricca di identità culturale (il Vecchio Faro, i Bilancioni), e l’area nord, più legata al tessuto urbano contemporaneo della città di Fiumicino, passando per il centro infrastrutturale del porto, dedicato alla crocieristica e ai cantieri nautici, e per quello turistico-ricreativo, caratterizzato da spazi per eventi all’aperto, dall’edificio circolare dove sono stati concentrati i servizi alla marina, e l’hotel/aparthotel, per terminare con un’area parcheggio inserita nel verde e con gli spazi vocati alla nautica sociale e alla scuola velica.”

“L’esistente porticciolo in subconcessione verrà spostato nell’area nord del porto, dove sorgerà anche la scuola velica. Il **vecchio faro** sarà ristrutturato e messo a disposizione del Comune di Fiumicino come area espositiva, i **bilancioni** verranno rivisitati mantenendone la peculiare tipologia architettonica e convertiti in spazi ricreativi, associativi e di ristorazione.”

“Via del Faro viene interamente adeguata e dotata di **parcheggi** pubblici nel tratto tra il faro e la Rotatoria Falcone, mentre ampie aree parcheggio sono previste nell’area in concessione, applicando un concetto *green* caratterizzato da superfici permeabili e alberature per ombreggiamento. Il drenaggio dell’area in concessione è improntato strettamente ai criteri dell’invarianza idraulica e del riuso. In generale, la progettazione è orientata alla conservazione delle risorse naturali attraverso strategie *net-carbon* e di **autosufficienza energetica** ed alla minimizzazione degli impatti residui. Oltre 12 milioni di euro sono previsti quale contributo speciale per interventi nell’area di Isola Sacra prevalentemente dedicati alla **viabilità**, da concordare con il Comune di Fiumicino in sede di *Convenzione Urbanistica*”

Nessun cambiamento rispetto alla precedente documentazione. Saltano agli occhi immediatamente due aspetti: il primo riguarda i “bilancioni” per i quali si continua a prevedere la conversione in “spazi ricreativi, associativi e di ristorazione”, ignorando completamente quanto richiesto del Mic *“si ritiene necessaria l’elaborazione di una soluzione progettuale alternativa che mantenga libera la prospettiva verso il faro e il mare aperto e quindi salvaguardi e valorizzi quegli aspetti significativi e caratteristici del paesaggio e del patrimonio identitario e storico di questi luoghi, tanto da essere tutelati con il DM 22/05/1985. Contemporaneamente si chiede di valutare opportunamente la scelta di introdurre nuove funzioni coerenti e compatibili negli edifici che si intendono conservare e riqualificare”*.

Non sono state introdotte le nuove funzioni coerenti e compatibili con le strutture, i “bilancioni” appartenenti al patrimonio identitario e storico dei luoghi.

Il secondo aspetto riguarda la viabilità esterna: nulla è cambiato rispetto alla proposta precedente, resta quindi l’affermazione che detta viabilità sarà da “concordare con il Comune di Fiumicino in sede di Convenzione urbanistica”, nonostante il Mic in più punti delle proprie osservazioni abbia richiesto indicazioni più precise sulla viabilità esterna all’area in concessione, che in ogni caso appare strategica affinché il porto crocieristico possa entrare in funzione. Nella relazione paesaggistica, come pure in quella archeologica, si ripete continuamente che la viabilità esterna al perimetro in concessione non rientra nel progetto in esame e che sarà realizzata a cura dell’ANAS spa.

Sembra quasi che la Società proponente voglia “sfilarsi” dal problema della viabilità giacché uno dei nodi sostanziali sia proprio questo: come far muovere i crocieristi, non certo una comitiva di 100 persone, da e per il nuovo porto, tenendo conto che l’unica viabilità utilizzabile ricade in area vincolata ed è densa di presente archeologiche, storiche e monumentali.

3.3.2 Cold Ironing

Secondo le regole dell’Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambienti (ARERA) potenze fino a 10 MW sono alimentabili in Media Tensione da parte del Distributore competente per territorio, mentre potenze superiori devono essere alimentate in Alta Tensione dalla rete di Terna. Per questi motivi il progetto prevede la realizzazione dei seguenti impianti elettrici:

allaccio alla rete di Terna a 132 kV;

installazione del sistema di conversione e alimentazione delle navi da crociera direttamente dalla banchina (Cold Ironing).

In particolare, si prevede:

dimensionamento sottostazione AT e quadri MT;

scelta degli spazi per le cabine elettriche idonee a contenere gli apparati di conversione di frequenza per l’alimentazione delle navi da crociera;

scelta dei percorsi e dimensionamento delle vie cavi idonee a realizzare la configurazione dell’impianto.

“Per i dettagli si rimanda alla fase di progettazione esecutiva che comunque trattandosi di opere sotterranee e sottoservizi si può notare che le infrastrutture che vengono interessate non risultano rilevanti per un’interferenza con il paesaggio, in ogni caso, si sfruttano percorsi esistenti (Via del Faro) ad una quota dal piano campagna ragionevolmente già interessata da indagini per sottoservizi”.

L'impianto dunque ad oggi ancora non è stato definito, ma si rinvia alla progettazione esecutiva; si accenna che gli scavi per la posa in opera dei cavi di media e alta tensione correranno lungo via del Faro, che rientra nell'area vincolata, ma non sono definiti i percorsi, gli spazi, le quote di profondità e l'estensione degli alloggiamenti per le cabine elettriche.

E' ovvio che queste infrastrutture previste non risultino "rilevanti per un'interferenza con il paesaggio". Il problema in questo caso saranno le interferenze con le eventuali presenze archeologiche celate nel sottosuolo che, "ragionevolmente", potrebbe non essere ancora stato utilizzato, in tutto o in parte, per il passaggio di precedenti sottoservizi.

Vale la pena rammentare che rinvenimenti archeologici ai margini di strade in aree ampiamente urbanizzate sono all'ordine del giorno; spesso, in aree vincolate, si cerca sempre di deviare i tracciati dei sottoservizi già in fase di progettazione proprio per evitare probabili interferenze.

3.4 VIABILITÀ ED ACCESSIBILITÀ AL SITO

L'accessibilità al sito è affidata a due percorsi principali su strade locali collegati alla viabilità regionale. In particolare, i percorsi individuati sono i seguenti:

Il primo percorso, a partire dal porto, segue via del Faro, procede fino a viale Danubio e poi prosegue per via Frassinetti, via Bezzi e via Trincea delle Frasche fino all'incrocio con via delle Scafa per poi alla rotatoria imboccare via Redipuglia e quindi via dell'Aeroporto;

Il secondo percorso prevede di percorrere via del Faro sino a via della Scafa, percorrere tale via sino ad immettersi in Via dell'Aeroporto. In alternativa, si può percorrere via di Villa Guglielmi, ma non per il tragitto in ingresso al porto. Un terzo percorso potrà essere valutato con l'amministrazione Comunale e potrebbe seguire via del Faro (oppure viale Danubio e via Moschini, nel tratto compreso tra largo Falcone e largo dello Scoutismo), via Coni Zugna, via Redipuglia, via Santos Dumont (in senso opposto via della Scafa). In questo caso le viabilità sono a doppio senso di marcia, in alcuni casi anche con due carreggiate separate con due corsie per senso di marcia; tuttavia, questo percorso attraversa il centro di Fiumicino ed è fortemente influenzato dal traffico urbano.

Nessuna novità rispetto alla precedente relazione paesaggistica: le strade di connessione con il porto crocieristico sono le stesse, d'altra parte non potrebbe essere diversamente, vista la mancanza di altri percorsi più validi all'interno del comune di Fiumicino per raggiungere l'area del Porto crocieristico. I lavori stradali che certamente dovrebbero essere eseguiti per adeguare l'attuale viabilità a un traffico enorme di mezzi pesanti (camion, pullman ecc) connesso con la funzionalità del porto, andrebbero a coinvolgere direttamente, oltre le aree archeologiche vincolate localizzate a ridosso della via Flavia severiana, (Iseo di Porto, resti di costruzioni romane, Necropoli di Porto, Complesso S. Ippolito, terme di Matidia) che verrebbero interessate dalla viabilità "esterna al progetto", anche il Casale "Le Fornaci"; la Villa Guglielmi; la Chiesa del Crocifisso; la Torre diruta o dello Sbirro; il Casale Podere Oslava e i terreni a questi immediatamente adiacenti, probabilmente mai indagati e, quindi, a elevato rischio.

3.4.2.2 Destinazioni principali e accessibilità

In questo paragrafo si prendono in considerazione alcune ipotesi di viabilità alternative che rientrano nella Convenzione Urbanistica sottoscritta a maggio del 2010 tra Comune di Fiumicino e la Società IP per l'accessibilità al Porto turistico. Nella relazione paesaggistica si continua a fare riferimento alla progettazione preliminare approvata e a considerare il porto crocieristico in esame una sua diretta variante.



Figura 3.57: Schema degli Interventi sulla Viabilità inseriti nella Convenzione Urbanistica del Porto Turistico di Fiumicino

Alla luce della Convenzione Urbanistica del comparto "Porto Turistico di Fiumicino" in variante al PRG, sottoscritta il 20 Maggio 2010 dal Comune di Fiumicino e dalla società IP - Iniziative Portuali Porto Romano, per consentire un'adeguata accessibilità stradale al porto nella configurazione di progetto – tra le altre opere di urbanizzazione – si include l'adeguamento ed il completamento a strada extra urbana di tipo C delle vie Monte Cadria e Costalunga (articolo 5, comma 3, punto 10):

la **realizzazione di una viabilità dedicata di accesso al porto**, lungo le vie Monte Cadria e Costalunga in modo tale da non interferire con la viabilità urbana per l'accesso alla rete stradale di interesse regionale (SR296), come descritto di seguito;

il **contributo alla realizzazione di altri interventi in programma nel Comune**, quali ad esempio lo svincolo a livelli sfalsati all'intersezione tra la SR296 Della Scafa (Via dell'Aeroporto di Fiumicino) e via Trincea delle Frasche.

Per quanto riguarda la realizzazione della viabilità dedicata di accesso al porto, gli interventi approvati a livello di progettazione preliminare sono articolati come segue (si faccia riferimento alla figura):

1-un nuovo tratto stradale tra via della Scafa e via Dente del Pasubio, parallelo a via Monte Cadria, tratto da realizzare all'esterno dell'argine del fiume Tevere (attualmente via Monte Cadria è all'interno dell'argine);

2-ampliamento di via Costalunga (già collocata all'esterno dell'argine) da via Dente del Pasubio fino a via Passo della Sentinella;

3-un nuovo tratto stradale, all'esterno dell'argine, da via Costalunga a via del Faro.

La rete stradale indicata nella figura 3.57, inserita della convenzione urbanistica sottoscritta nel 2010, ricade nella fascia di rispetto PTPR del fiume Tevere e coinvolge via Monte Candria e via Costalunga. Il primo tratto, contrassegnato nella figura con il n. 1, prevede la realizzazione di una nuova strada tra via della Scafa e via Dente del Pasubio, parallelo a via Monte Candria.

I sondaggi eseguiti nel 2010 lungo via Monte Candria (S7-S8-S9) hanno dato esito positivo, evidenziando tracce archeologiche non ulteriormente indagate, come riportato nelle schede MOSI allegate alla relazione archeologica preliminare. Tali rinvenimenti sono stati confermati nel corso del Portus Project (Survey Keay 2020) con un approfondimento dell'area immediatamente a nord dei tre saggi sopra indicati che ha restituito materiali di età romana.

Inoltre, nel territorio di Ostia Antica, quindi a nord della via Flavia severiana, nell'alveo del Tevere sono state rinvenute strutture murarie subacquee riferibili a magazzini, già emersi sulla sponda del fiume, e ad una banchina in opera quadrata lunga quasi 22 metri. Sempre nel fiume Tevere, come nella fossa Traiana, sono stati individuati diversi relitti, alcuni certamente moderni, ma altri con buona probabilità riferibili ad età romana. Detti rinvenimenti, riportati nelle schede MOSI allegate alla relazione archeologica preliminare, indicano chiaramente come, in epoca romana, il fiume Tevere e il canale traiano (individuato con più chiarezza nel corso del Portus Project e del Survey 2020) fossero utilizzati per gli spostamenti di merci da Ostia a Portus e da Ostia verso il mare.

Grandi opere a ridosso delle sponde del Tevere, oltre che essere in conflitto con il vincolo PTPR che tutela la fascia di m. 300 per lato, risulterebbero ad elevatissimo rischio archeologico per la presenza di ulteriori strutture di età romana che certamente furono create anche lungo gli argini del fiume verso il mare, nel settore a sud della via Flavia severiana. D'altra parte la presenza del tracciato viario antico, sottoposto a vincolo (che dalla via Flavia andava verso il mare e che entra nel perimetro dell'area in concessione del porto crocieristico), che corre quasi parallelamente al corso del fiume Tevere e se ne distacca più a sud, indica chiaramente la necessità di raggiungere il mare via terra e, con molta probabilità, anche via fiume.

Nella Convenzione Urbanistica è altresì indicato un contributo straordinario a favore del Comune di Fiumicino per la realizzazione degli svincoli fra via Trincea delle Frasche e via della Scafa (4), come da progetto preliminare approvato con Deliberazione n° 1 del 2010 dal Consiglio Comunale, in variante delle previsioni del PRG.

La realizzazione degli svincoli tra via Trincea delle Frasche e via della Scafa (punto 4 della figura 3.57), come già più volte detto, che ricadrebbero in area tutelata con vincoli di PTPR e vincoli imposti con Decreti Ministeriali, avverrebbero mediante la costruzione di un incrocio a due livelli sfalsati con la realizzazione di una rotonda inferiore per la viabilità locale e di un viadotto alto ca 6,5 mt. Nelle immediate vicinanze dell'area di questo intervento sono segnalate aree di frammenti ceramici, due tratti della antica via Flavia con murature di contenimento in opera reticolata su entrambi i lati, nonché l'area del rinvenimento dei due relitti, che disterebbero così pochi metri dal previsto raccordo stradale.

Per quanto riguarda il tratto n° 3, essendo stata disposta ed attuata da ARDIS (Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo) la realizzazione di un nuovo argine che si distacca da quello esistente in corrispondenza di via Giorgio Labò e raggiunge la via del Faro, includendo al suo interno la zona SIC IT6003024, occorre prevederne una modifica del tracciato (5) conformemente a quanto già indicato dalla Regione Lazio nel 2012 nella "Proposta di Piano di Assetto delle aree contermini al nuovo Porto turistico di Fiumicino e tracciato della viabilità di accesso".

La modifica del tracciato del tratto n. 3 si è resa necessaria poiché lo stesso ricadeva all'interno della zona SIC (Sito di interesse comunitario) "Isola Sacra". Il tracciato variato si colloca nell'area interessata dal percorso della via antica tutelata con vincolo PTPR più volte citata, che più o meno segue lo stesso percorso nella parte verso il mare

Tale viabilità dovrà essere raccordata alla rotatoria (6) prevista dalla Perizia di Variazione - ex art. 24 del Regolamento di attuazione del Codice della Navigazione - delle opere incluse nel progetto definitivo del Porto Turistico relativa ai lavori necessari al prolungamento Lungomare della Salute dalla rotatoria esistente alla via del Faro nel Comune di Fiumicino. L'assetto viario previsto a progetto è coerente con la pianificazione vigente al momento dello sviluppo della progettazione. Sarà cura del proponente, nelle successive fasi di progettazione, coordinare e armonizzare il progetto con eventuali nuovi strumenti di pianificazione che ampliaranno il futuro quadro di riferimento, quali ad esempio il PUMS attualmente in corso di definizione da parte della Città Metropolitana. In una configurazione futura, quindi prendendo in considerazione i lavori in programma appena descritti sono state ipotizzate 3 alternative che sono rappresentate nella figura seguente.



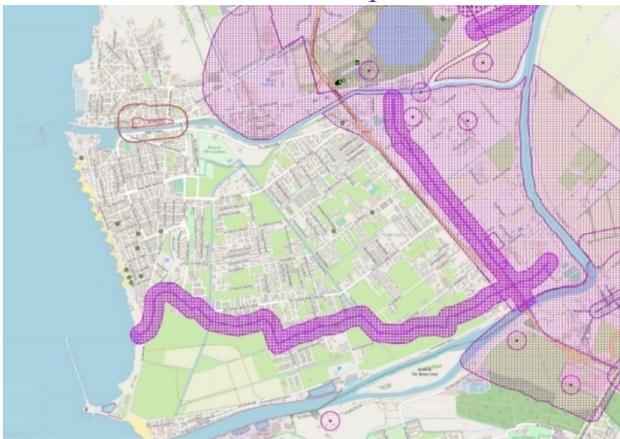
Figura 3.58: Schematizzazione delle possibili alternative future per raggiungere il sito oggetto di studio

La prima alternativa prevede di percorrere via del Faro e successivamente percorrere la nuova strada realizzata sull'argine per poi percorrere via Costalunga fino ad imboccare via della Scafa e quindi raggiungere via Trincea delle Frasche e grazie alla nuova intersezione imboccare via dell'aeroporto.

La seconda alternativa si differenzia dalla precedente perché da via Costalunga si imbocca via dell'aeroporto attraverso il ridisegno dell'incrocio di Via della Scafa.

La terza alternativa, invece, prevede di percorrere in parte la strada sull'argine e la realizzazione di un collegamento tra questa e Via Trincea delle Frasche. Il percorso attraversa via delle Frasche e grazie alla nuova intersezione sarà possibile imboccare direttamente via dell'Aeroporto.

Le tre alternative proposte nella fig. 3.58 sono il risultato di quanto sopra riportato: come è facilmente riscontrabile le prime due vie indicate con 1 e 2 corrono in buona parte in adiacenza della sponda del fiume Tevere, tutelata per m. 150 di fascia di rispetto dal PTPR, eccetto per la parte più verso il mare, dove è stata prevista una variazione del tracciato per la presenza del SIC "Isola Sacra"; ma non è tutto, perché tale modifica del tracciato andrebbe ad incidere in più punti sulla strada antica tutelata con vincolo di PTPR più volte citata, come si può verificare dallo stralcio della tav B del PTPR sotto riportata



Ovviamente anche il tracciato della strada proposta n. 3 avrebbe lo stesso problema per la parte verso il mare.

Le tre strade alternative procedono poi verso nord fino ad arrivare a via della Scafa e quindi in area tutelata con vincolo PTPR e con DM 1985

3.4.2.3 Nuovo ponte della Scafa

Il nuovo ponte della Scafa, come riportato nella seguente figura, è previsto nel contesto dell'allargamento a 4 corsie della via dell'Aeroporto di Fiumicino (SR296) per tutto il suo sviluppo interno a Isola Sacra fino alla sua confluenza in via Guido Calza e via di Tor Boccaccia. L'intervento prevede anche una nuova viabilità di collegamento con svincoli situati a Fiumicino e ad Ostia che consentiranno la connessione della nuova infrastruttura con la viabilità esistente.



Figura 3.59: Schema progettuale del nuovo Ponte della Scafa

Anche il nuovo ponte della Scafa previsto nel progetto si colloca in area ad elevato rischio archeologico per la presenza della via Flavia severiana e delle strutture antiche ad essa connesse, tutte tutelate con i vincoli più volte evidenziati.

3.4.2.4 Incrocio Via Trincea delle Frasche – Via dell’Aeroporto

Per risolvere queste criticità, il Comune di Fiumicino ha elaborato e sottoposto alla valutazione di ANAS uno studio di fattibilità per la costruzione di un incrocio a livelli sfalsati (Figura 3.59), legato alla realizzazione della nuova viabilità di via dell’Aeroporto, che diventerà a due corsie in entrambi i sensi di marcia. Il semaforo di Trincea delle Frasche sarà rimosso e al suo posto sarà realizzato un viadotto alto circa 6 metri e mezzo; al di sotto verrà costruita una rotonda dedicata all’utenza locale, che metterà in comunicazione via Monte Cengio con via della Scafa e via Trincea delle Frasche.



Figura 3.59: Schema progettuale dello Svincolo a Livelli sfalsati per l’Intersezione tra Via dell’Aeroporto di Fiumicino e Via Trincea delle Frasche

L’intersezione tra via dell’aeroporto e via Trincea delle Frasche si è detto più volte che ricade in area vincolata sia ai sensi del PTPR che ai sensi di specifici Decreti Ministeriali. L’incrocio a livelli sfalsati, l’ampliamento di via dell’Aeroporto a 4 corsie e la realizzazione del viadotto alto circa m. 6 comporteranno uno stravolgimento dell’attuale stato dei luoghi e delle presenze archeologiche certamente esistenti in questo settore, poiché riscontrate in più indagini eseguite nel tempo, anche molto recentemente (Survey 2020).

Tutte le opere stradali previste andranno ad incidere sulla fragilità di questa porzione di territorio e, soprattutto, andranno a spezzare la continuità oggi esistente tra Ostia antica, Portus e gli antichi porti di Traiano e Claudio, dunque in totale antitesi con la logica che ha consentito di tutelare l’intera area come un unico quadro d’insieme, un unico perimetro che racchiude aree archeologiche e monumentali, integrate da particolari forme del suolo e dalla vegetazione, che fanno di questi luoghi delle unità di paesaggio assolutamente eccezionali, per le quali si impone una rigorosa tutela del loro valore, non solo come somma di singoli beni ma soprattutto come quadro d’insieme, e delle visuali che di essi e che da essi si godono. Per queste aree è intervenuta la dichiarazione di notevole interesse pubblico, con DM 22 maggio 1985, proprio al fine di non interrompere la continuità di queste particolarissime aree archeologiche, giustamente classificate dalla normativa vigente come “beni d’insieme”.

4.3 CARATTERIZZAZIONE STORICO-ARCHEOLOGICA

Nell'area dell'eventuale intervento v. Aeroporto / v. Scafa, è stata rilevata la presenza di frammenti di anfore in strato limoso di deposito fluviale e a Nord, punti con ritrovamenti occasionali di un busto di Settimio Severo, e di un impianto termale. La struttura identificata come *Iseo di Porto* scoperta nel 1969 e parzialmente scavata tra 1975 e 1989, era probabilmente la più vicina alla linea di costa, consisteva in una serie di ambienti ai lati di un tracciato stradale, e comprendeva un portico davanti un grande ambiente trapezoidale collegato ad altre strutture in parte prodotte da successivi restauri e modifiche: gli autori degli scavi proposero di riconoscerci un impianto termale della fine del II secolo d.C. e un complesso culturale della metà del IV secolo d.C., con rifacimenti nel secolo successivo.

Il complesso archeologico denominato Iseo di Porto ma anche il complesso termale di età romana, oltre alle diverse aree in cui si sono riscontrati frammenti fittili, si troverebbero in adiacenza con l'intervento stradale previsto in via dell'Aeroporto-via della Scafa, che ricade nell'area tutelata con vincolo di PTPR e con DM 1985

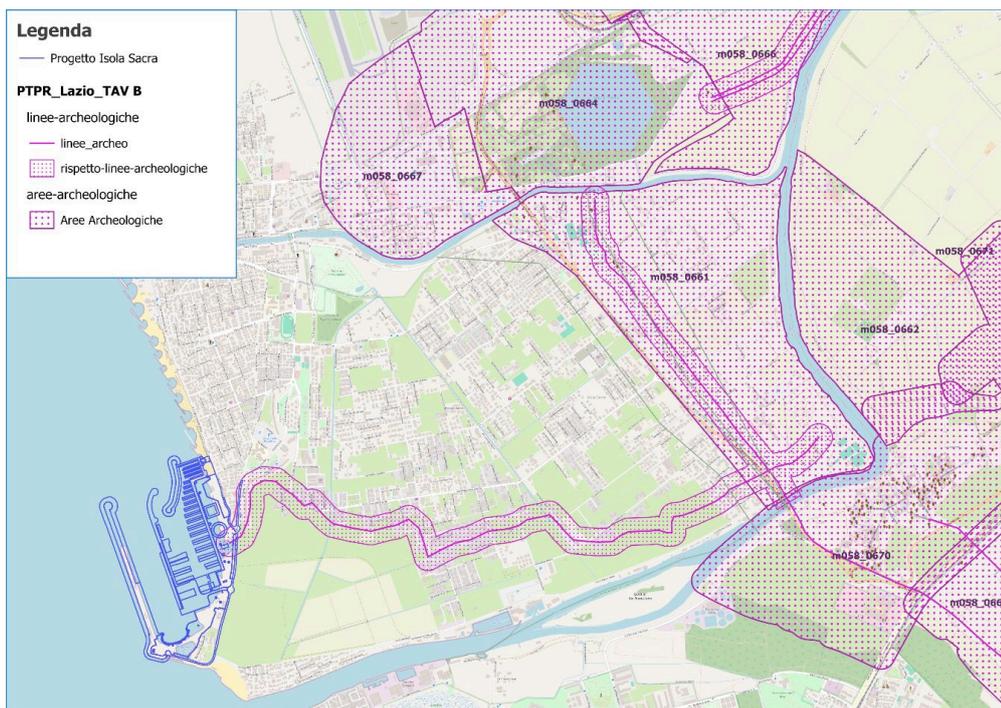


Figura 4.24: Stralcio PTPR Tav B per Aree archeologiche in relazione all'area di progetto

Dall'analisi dello stralcio della Tavola B del Piano Paesaggistico Regionale del Lazio, come accennato in precedenza, risulta che l'area di progetto dista tra i 3 e i 4 Km circa da ciascuna delle aree archeologiche considerate ma che comunque non impatti la visuale dai siti. Si elencano, pertanto, tali aree con i relativi siti che saranno contestualizzati in ambito storico-archeologico:

m058_0664 e m058_0667: Aree del *Porto di Claudio e Traiano* distante circa 3,7 km NE dall'area di progetto ai sensi dell'art 42 delle NTA del PTPR della Regione Lazio;

m058_0661: Area delle *Necropoli di Porto, della Basilica di Sant'Ippolito, del Tempio di Iside e delle Terme di Matidia* distante circa 3,8 km ENE dall'area di progetto ai sensi dell'art 42 delle NTA del PTPR della Regione Lazio;

m058_0670: Area di *Ostia Antica, Tor Boacciana* distante circa 3,7 km E dall'area di progetto ai sensi dell'art 42 delle NTA del PTPR della Regione Lazio;

ml_0371: Fascia di rispetto della *Via Flavia Severiana* distante circa 4,1 km ENE dall'area di progetto ai sensi dell'art 42 delle NTA del PTPR della Regione Lazio.

Si prosegue nell'errore di considerare gli interventi stradali al di fuori del progetto del porto crocieristico. Tutti sappiamo bene che il solo porto in progetto non incide direttamente sulle importanti aree archeologiche note (Ostia antica, Portus, Porto di Claudio e di Traiano, la via Flavia severiana, il complesso di S. Ippolito, le terme di Matidia, il complesso dell'Iseo di Porto), ma tutte le infrastrutture ad esso connesse inevitabilmente andranno a interferire con le suddette aree archeologiche che rappresentano, o meglio, dovrebbero rappresentare il fiore all'occhiello di questo territorio.

Quindi, anche se il porto risulterà adeguatamente distante dalle aree archeologiche di primaria importanza, non lo saranno le infrastrutture direttamente connesse con il funzionamento del porto in progetto, in primis la rete stradale prevista affinché il porto crocieristico possa funzionare.

5.2 VERIFICA DI CONFORMITÀ CON IL PIANO TERRITORIALE PAESAGGISTICO REGIONALE (PTPR)

5.2.3 Progetto del Porto turistico-crocieristico di Fiumicino Isola Sacra

Tenuto conto delle richieste del SOPPNRR del Ministero della Cultura con particolare riferimento all'art. 14, comma 1, lett. d) si può affermare che riguardo all'opera Portuale, essendo la stessa prevista nel PTPG (vedi par. 5.6) e nel Piano Regolatore di Fiumicino (vedi par. 5.7), la stessa è conforme agli strumenti di pianificazione territoriale e comunque, in quanto intervento incluso nel PNR, oggetto di concessione in atto, questo è da considerarsi opera di pubblico interesse, ai sensi del citato art. 14 del PTPR, e quindi in ogni caso rispondente ai requisiti derogatori della pianificazione territoriale e paesaggistica.

In accordo a quanto sopra riportato:

riguardo alle opere di viabilità, considerato che in base alla tabella B dell'art. 22 delle Norme: non sarebbe "consentita la realizzazione di nuova viabilità locale (punto 7.2.1 della tabella B) e di grande viabilità (punto 7.2.3 della tabella B), rientrando questa tipologia di intervento fra le opere pubbliche, si deve riferimento all'art. 12 delle stesse Norme, riscontrando il rispetto della conformità.

E' qui d'obbligo la considerazione che non è chiaro in base a quale normativa si consideri il porto privato turistico crocieristico un'opera di pubblico interesse, tanto più che lo stesso DPCM dell'8 giugno 2023 e la sua riproposizione del giugno 2024, lo inseriscono tra gli interventi "essenziali" per il Giubileo, ma che sono così definiti dallo stesso DPCM: *interventi inclusi nel Programma dettagliato che hanno effetto durevole per il territorio e/o che migliorano la qualità della vita al cittadino e ai pellegrini, completati in tempo utile per lo svolgimento delle celebrazioni del Giubileo o, in subordine, tenuto conto dello stato di consistenza dei procedimenti e delle relative coperture finanziarie, dei quali, entro il medesimo termine, è assicurata la fruizione anche per stralci funzionali (...)*". Peraltro, la concessione che regola gli investimenti e la gestione portuale presenta caratteristiche disciplinate dalla normativa propria del settore demaniale marittimo, che presenta caratteristiche del tutto difformi dalla concessione di opera pubblica.

In ogni caso, in presenza di vincoli imposti con Decreti ministeriali integralmente recepiti dal PTPR qualsiasi opera, pubblica o privata, deve sottostare alle norme di tutela e alle disposizioni dell'organo istituzionale preposto.

7.3.2 Programmazione opere strategiche quadrante Isola Sacra Fiumicino

Di seguito si rappresentano gli interventi programmati, previsti, in via di definizione o in corso di realizzazione sul territorio del Comune di Fiumicino limitatamente al quadrante Isola sacra- Fiumicino che riguardano la pianificazione territoriale a più livelli al fine di una visione unitaria degli interventi a livello di Pianificazione Territoriale come riportato dal Comune di Fiumicino stesso nella Relazione Illustrativa Sulla Programmazione Delle Opere Strategiche Sul Quadrante Isola Sacra – Fiumicino in appendice allo Studio di Impatto Ambientale Doc. N° P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01_01.

Come indicato sopra, le opere ritenute "strategiche" per il porto crocieristico sono illustrate in appendice allo Studio di Impatto Ambientale (AM-REL-01_01 Appendice C) redatta a cura del Comune di Fiumicino – Area Strategia del Territorio, della quale ovviamente si è presa visione. Di seguito le osservazioni relative ai contenuti indicati nell'Appendice C limitatamente a quegli interventi che possono destare preoccupazione per la tutela del territorio.

Interventi di diretto interesse per il progetto

Per quanto non eseguiti nell'ambito delle opere in concessione, i seguenti interventi sono stati considerati all'interno delle valutazioni presenti in questo progetto, ed in particolare nell'ambito dello studio trasportistico, in quanto particolarmente rilevanti per la risoluzione delle criticità del quadrante di Isola Sacra:

"Adeguamento e potenziamento della tratta stradale S.S. 296 – Via della Scafa" - Svincolo Trincea delle Frasche.

L'opera, una volta realizzata, consentirà al traffico locale di Isola Sacra di avere un efficace interconnessione con Viale dell'Aeroporto (S.S.269) e quindi con la viabilità principale che collega Fiumicino a Roma e Ostia, con il passaggio in quota della S.S.296 adeguata a categoria C1 e la realizzazione di una rotonda a raso in grado di gestire sia i flussi della viabilità locale, sia l'immissione con la S.S.269. La convenzione siglata il 26/04/2016 tra la Regione Lazio, Comune di Fiumicino ed ANAS Spa, è attualmente in corso di conversione in protocollo d'intesa per la realizzazione dell'opera. I flussi di traffico generati dal Porto di Fiumicino Isola Sacra, tanto in fase di cantiere quanto in quella di esercizio, sono gestiti attraverso lo svicolo immediatamente a sud del Viadotto dell'Aeroporto e quindi non saranno direttamente interessati dai lavori sopra descritti, mentre viceversa riceveranno un sostanziale beneficio, come tutto il traffico locale, dalla sua realizzazione



Di questo intervento stradale si è già parlato sopra, in commento al punto 3.4.2.4, si conferma pertanto quanto detto circa la presenza di aree archeologiche sottoposte a tutela diretta e di PTPR. A conclusione della relazione si legge *“in corso di perfezionamento un protocollo d'intesa tra la Regione Lazio, Comune di Fiumicino ed ANAS Spa, ad integrazione di convenzione siglata il 26/04/2016 per la progettazione e realizzazione di questo intervento”* propedeutico all'indizione di una Conferenza dei Servizi per il rilascio dei pareri e nulla osta da parte di tutti gli enti interessati. Al momento dunque l'opera non ha ancora ottenuto le autorizzazioni dal parte del Mic

Sorge spontanea una domanda: per un intervento di tale portata da realizzare in area sottoposta a vincolo con DM 1985 e integralmente tutelata dal PTPR, si sarà preliminarmente sentita la Soprintendenza competente per territorio al fine di esaminare a monte le criticità di un'opera che andrebbe ad alterare e distruggere un paesaggio tutelato e le presenze archeologiche all'interno di tale paesaggio?

“Recupero, riqualificazione e interventi di arredo urbano con realizzazione di una rotonda della piazza Madonnella in località Isola Sacra”

L'intervento unifica in un'unica rotonda di maggior sviluppo un sistema caratterizzato da rotonda e viabilità tangente ad essa inefficace nella gestione delle manovre dirette o provenienti dalla S.S. 269. Anche in questo caso, data la dimensione dell'intervento e lo stato procedimentale, si ritiene che l'intervento potrà essere terminato prima dell'avvio dei lavori di realizzazione del Porto di Fiumicino Isola Sacra, consentendo una migliore gestione dei flussi veicolari generati dall'opera portuale.

Questo intervento, secondo quanto scritto nell'appendice C dello Studio di Impatto Ambientale (AM-REL-01_01 Appendice C), sembrerebbe aver concluso positivamente il suo iter burocratico. Prevede l'allargamento della rotonda e la maggiore fruibilità degli incroci tra Via della Scafa-Via Coni Zugna-Via Redipuglia, tutte strade che nel tempo hanno restituito resti archeologici di diversa importanza.

Interventi di miglioramento della accessibilità alla viabilità principale

I seguenti interventi sono relativi alla realizzazione di svincoli e viabilità finalizzata ad una migliorata interconnessione con la viabilità principale di collegamento tra Fiumicino e Roma.

Si tratta di interventi che non insistono sull'area di Isola Sacra, ma che, una volta realizzati, potranno migliorare il drenaggio dei flussi veicolari da e per l'abitato di Fiumicino, con evidenti benefici, benchè indiretti, per tutto il quadrante. Al tempo stesso si tratta di interventi ancora non posizionabili chiaramente nell'orizzonte del progetto per valutarne la sovrapposizione, dei quali non è ipotizzabile la contemporaneità e di dimensione proprie di interventi di scala locale.

Nuova Rotatoria Via Lago di Traiano –Corridoio C5 – Fiumicino”, in fase avanzata di progettazione

L'intervento, considerato “essenziale” per il Giubileo 2025 e proposto da Aeroporti di Roma, ricade totalmente in area vincolata con DM 1985 e con PTPR. E' ancora in fase di progettazione, quindi difficilmente sarà terminato per il Giubileo.

Realizzazione e apertura nuovo svincolo sulla Autostrada Roma-Fiumicino, prevista in PRG

Opera che verrà gestita direttamente dalla Regione Lazio e da Aeroporti di Roma. In fase di progettazione e di reperimento fondi

Realizzazione ed apertura al traffico Nuovo Svincolo sulla autostrada Roma Civitavecchia A12 Rotatoria su via Geminiano Montanari”, in attesa di finanziamento per appalto integrato

In fase di progettazione e reperimento fondi

Ristrutturazione, ampliamento di Via Corona Boreale - collegamento tra gli svincoli A12-A91, PFTE

In fase di progettazione da parte dell'ARSIAL

Interventi di miglioramento della mobilità urbana

I seguenti interventi hanno carattere diffuso o locale, e sono tutti volti al miglioramento diffuso della mobilità a scala urbana, sia attraverso l'adeguamento della viabilità secondaria esistente, sia tramite la realizzazione di nuova viabilità locale, che tramite la previsione di opere di mobilità pubblica o dolce. Per loro natura si tratta di interventi da gestire in considerazione delle caratteristiche locali dell'intervento e delle condizioni al contorno presenti al momento. Menzione specifica merita la previsione di una linea tramviaria che consentirebbe la gestione su ferro di parte dei flussi attualmente attuati con veicoli privati e su gomma.

Attuazione del PUMS Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di CMRC di Città Metropolitana di Roma Capitale

Piano di indirizzo integrativo della pianificazione settoriale e territoriale di area Vasta e metropolitana, ha superato la Valutazione Ambientale Strategica ed ha acquisito le osservazioni del Percorso Partecipativo. Alcune proposte sono state già finanziate e attuate, altre sono in fase di progettazione e proposta di finanziamento, altre ancora rimangono nelle previsioni dei piani di settore.

Nuovo corridoio di mobilità Ostia – Fiumicino – Aeroporto - Fiera di Roma – Tramvia

Roma Capitale ha convocato un tavolo tecnico per l'individuazione delle interferenze di progetto, tenutosi il giorno 5 Febbraio 2024 presso il Comune di Fiumicino. E' stato presentato un elaborato grafico con le alternative di progetto che possono sostanzialmente essere riassunte così:

Alternativa 1. tracciato tramviario per la connessione tra la Stazione ferroviaria esistente di Fiera di Roma e la Stazione ferroviaria Lido Centro di Ostia Lido, attraverso Isola Sacra.

Ovviamente il tracciato tramviario attraverserebbe aree vincolate tagliando Isola Sacra per arrivare poi a Ostia attraversando il Tevere.

Alternativa 2: non attraverserebbe Isola Sacra ma, come si legge nell'appendice, “Questo tracciato andrebbe in conflitto con il succitato progetto “Nuovo Ponte della Scafa e relativa viabilità di collegamento” e poiché avrebbe anche interferenze con altri impianti esistenti di Italgas Reti, IP Industrial-raffineria di Roma Acea acqua spa, presenti al tavolo, si è rinviato l'incontro a nuova data, ma con quasi totale certezza si adotterà l'alternativa 1, quella più complessa per la tutela archeologica, giacché le interferenze con il patrimonio culturale di Fiumicino sembrano essere di poco conto.

Ristrutturazione Viale Traiano 2° stralcio: Riassetto della darsena e collegamento della ciclabilità con il Lungomare della Salute e Via del Faro

Opera approvata in Conferenza dei Servizi a marzo 2024 dopo diverse modifiche al progetto originario.

Nuovi collegamenti Viabilità Quadrante Isola Sacra

Si tratta di nuovi interventi di edificazione da attuare mediante interventi indiretti di Piani di Lottizzazione convenzionati. In fase di elaborazione progettuale.

Nuovo Ponte della Scafa e relativa viabilità di collegamento

La S.S 296 Via dell'Aeroporto presenta in corrispondenza di Via Guido Calza e dell'esistente Ponte della Scafa evidenti fenomeni di congestione del traffico che costituisce un elemento di criticità del sistema viario locale e principale, dovuto alle ridotte dimensioni del ponte ed alla inefficiente gestione delle manovre con la viabilità interferente. L'intervento nasce nel 2004 come semplice adeguamento strutturale del ponte esistente, poi abbandonato sia perché non ritenuta ammissibile dal punto di vista idraulico e archeologico, sia perché non risolveva i punti critici (intersezioni a raso) a monte ed a valle del Ponte esistente. Le soluzioni progettuali presentate successivamente prevedevano tutte la realizzazione di una nuova infrastruttura stradale in variante all'esistente, a valle della stessa (ovest), per uno sviluppo di circa 2,1 km e posta obliquamente rispetto all'asta fluviale e non hanno avuto sviluppo in quanto ritenute non idonee dalla Soprintendenza ai beni architettonici e paesaggistici (2005), per problemi geologici e per necessità di adeguamento normativo e funzionale (2018-2020), per la sopravvenuta inefficacia del pronunciamento e successivo esito negativo della Conferenza dei Servizi (2021, 2023).

L'intervento relativo al Nuovo Ponte della Scafa e relativa viabilità di collegamento è attualmente inserito nel DPCM 8 Giugno 2023 (approvazione del programma dettagliato degli interventi connessi al giubileo della chiesa cattolica del 2025) alla scheda ID n. 133 ed è in corso l'adeguamento del progetto. Come già detto per l'adiacente Svincolo Trincea delle Frasche, i flussi di traffico generati dal Porto di Fiumicino Isola Sacra, tanto in fase di cantiere quanto in quella di esercizio, sono gestiti attraverso lo svincolo immediatamente a sud del Viadotto dell'Aeroporto e quindi non saranno direttamente interessati dai lavori sopra descritti, mentre viceversa riceveranno un sostanziale beneficio, come tutto il traffico locale, dalla sua realizzazione.

L'opera in oggetto è inserita nel DPCM 8 Giugno 2023, *(approvazione del programma dettagliato degli interventi connessi al giubileo della chiesa cattolica del 2025)* alla scheda ID n. 133, quale intervento essenziale del Giubileo della Chiesa Cattolica 2025. Ci troviamo di fronte ad un'ulteriore forzatura per un'opera difficile da realizzare proprio per le presenze archeologiche esistenti nell'area sottoposte a stringente tutela.

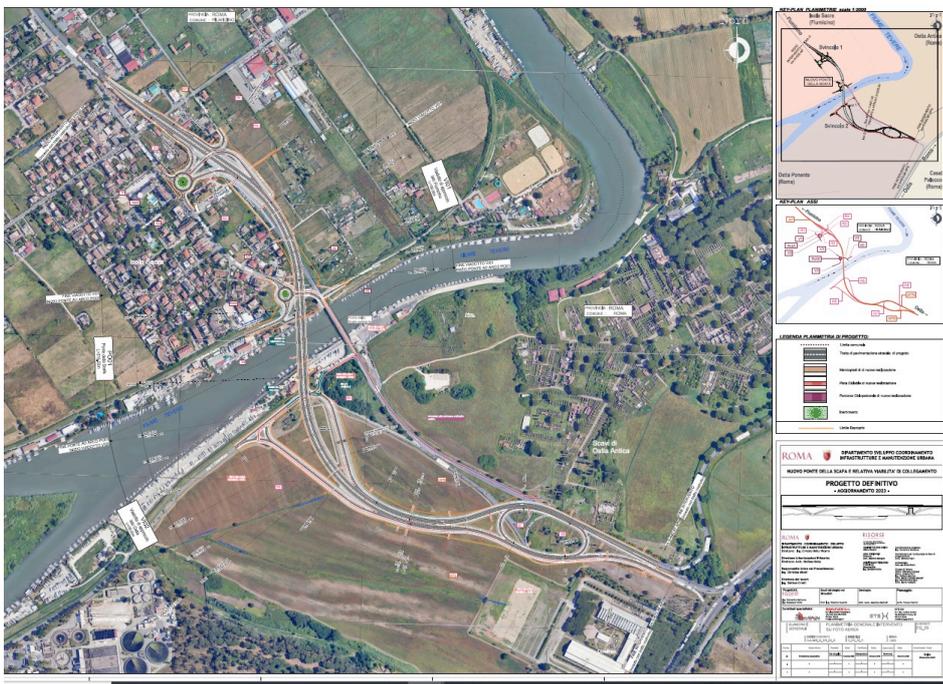
Si tratta di una nuova infrastruttura stradale che si sviluppa per km. 2 realizzata in variante plano altimetrica all'esistente via dell'Aeroporto-Via della Scafa, in corrispondenza dell'attraversamento del fiume Tevere, che attualmente avviene mediante il "ponte della Scafa", tra i comuni di Roma e Fiumicino. Un primo progetto presentato dal Comune di Roma nel 2004 fu poi abbandonato poiché fu ritenuto inammissibile dal punto di vista idraulico e archeologico. Nel 2005 fu presentato un nuovo progetto ritenuto però non idoneo dalla Soprintendenza ai beni architettonici e paesaggistici; nel 2007 quindi fu presentato un nuovo progetto definitivo che fu approvato in Conferenza dei Servizi ma con prescrizioni. Nel 2018 fu necessario effettuare una nuova campagna di indagini geognostiche nelle aree interessate dall'intervento che hanno rilevato alcuni aspetti problematici tali da dover modificare nuovamente il progetto.

Le modifiche apportate nel 2019-20 allo schema strutturale dell'opera sono state oggetto di una nuova Conferenza dei Servizi (dato il tempo intercorso dalla precedente del 2009), nel giugno 2021 relativa non più solo al "nuovo ponte della Scafa" ma anche alla "relativa viabilità di collegamento", che si è conclusa con un ulteriore parere negativo della Soprintendenza per l'area metropolitana di Roma e per la provincia di Rieti; del Parco Archeologico di Ostia Antica; della Commissione di Riserva della Riserva Naturale Statale del "Litorale Romano".

La Conferenza dei Servizi è stata quindi chiusa con esito negativo con Determinazione Dirigenziale n. QN/832/2023 del 28/06/2023, nella quale tra l'altro si da atto che " 4. si procederà alla predisposizione di un nuovo progetto, per la redazione del quale, si terrà conto delle prescrizioni necessarie ai fini del superamento dei pareri negativi e per il quale verrà indetta una nuova Conferenza dei Servizi.... "

A oggi, dunque, questo progetto non è ancora stato approvato e il parere negativo rilasciato dai diversi uffici del Mic si fonda sostanzialmente sugli argomenti citati in più parti della presente

relazione, dove sono state evidenziate problematiche di tutela che appaiono insormontabili proprio per la presenza di quel particolare vincolo archeologico e paesaggistico che definisce tutta l'area un unico "bene d'insieme" che non può essere modificato, separato e alterato.



Ponte della Scafa e relativa viabilità di collegamento

L'immagine parla da sola: l'enorme opera andrebbe a inserirsi tra gli scavi di Ostia antica, sulla destra, e Isola Sacra sulla sinistra, lambendo le strutture archeologiche di Ostia antica e ponendosi al di sopra delle strutture già note di Isola Sacra, in primis la via Flavia severiana.

Poiché la suddetta relazione si conclude con la frase *“L’opera in progetto attualmente è una infrastruttura strategica di interesse nazionale: è inserita nel DPCM 8 Giugno 2023, al n.ro 133, quale intervento essenziale del Giubileo della Chiesa Cattolica 2025 in capo a Roma Capitale. Si è quindi provveduto nell’anno 2023, alla elaborazione di un aggiornamento progettuale che consentisse l’ottemperanza alle prescrizioni ricevute nella Conferenza dei Servizi 2021-22, il superamento, per quanto possibile, dei pareri negativi e l’aggiornamento alle vigenti normative.*

Tutto ciò, però, non ha mutato la sostanza della soluzione progettuale originaria. Indetta nuova conferenza di servizi” si comprende chiaramente la motivazione che spinge anche il Comune di Fiumicino a ritenere l’opera essenziale per il Giubileo 2025, pur sapendo che gli eventuali lavori potrebbero essere completati ben oltre il 2025, al fine di ottenere un parere positivo dal Mic per un’opera che negli anni precedenti ha già ricevuto più pareri negativi.

18 ASPETTI ARCHEOLOGICI

“Si chiede di integrare l’elaborato “P0031150-D-0-MP00-IS-RE10100”, RELAZIONE ARCHEOLOGICA PRELIMINARE AI FINI DI ASSOGGETTABILITA' DELLA VERIFICA PRELIMINARE DELL'IMPATTO ARCHEOLOGICO (VPIA)”

-rielaborando la documentazione archeologica, conformemente alle Linee guida approvate con DPCM del 14 febbraio 2022, (pubblicate nella Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 88 del 14 aprile 2022), completa del template GIS, ai sensi dell’art. 1, c. 2 dell’Allegato I. 8 al D.Lgs. 36/2023;

-estendere l’ambito di indagine per la valutazione del rischio in considerazione di tutte le infrastrutture di progetto (strade in primis, ma anche cavidotti, fognature, smaltimento dei rifiuti, ecc.), necessarie per il suo funzionamento.”

18.1 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 9a

Si chiede di integrare l'elaborato "P0031150-D-0-MP00-IS-RE10100", RELAZIONE ARCHEOLOGICA PRELIMINARE AI FINI DI ASSOGGETTABILITA' DELLA VERIFICA PRELIMINARE DELL'IMPATTO ARCHEOLOGICO (VPIA)":

rielaborando la documentazione archeologica, conformemente alle Linee guida approvate con DPCM del 14 febbraio 2022, (pubblicate nella Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 88 del 14 aprile 2022), completa del template GIS, ai sensi dell'art. 1, c. 2 dell'Allegato I. 8 al D.Lgs. 36/2023;

18.1.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 9a

È stato integrato l'elaborato "P0031150-D-0-MP00-IS-RE-10_01 – VALUTAZIONE PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO (VPIA)" conformemente alle Linee guida approvate con DPCM del 14 febbraio 2022, (pubblicate nella Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 88 del 14 aprile 2022), completa del template GIS, ai sensi dell'art. 1, c. 2 dell'Allegato I. 8 al D.Lgs. 36/2023. Si rimanda all'elaborato per maggiori dettagli.

18.2 RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 9b

Si chiede di integrare l'elaborato "P0031150-D-0-MP00-IS-RE10100", RELAZIONE ARCHEOLOGICA PRELIMINARE AI FINI DI ASSOGGETTABILITA' DELLA VERIFICA PRELIMINARE DELL'IMPATTO ARCHEOLOGICO (VPIA)":

estendendo l'ambito di indagine per la valutazione del rischio in considerazione di tutte le Infrastrutture di progetto (strade in primis, ma anche cavidotti, fognature, smaltimento dei rifiuti, ecc.), necessarie per il suo funzionamento.

18.2.1 RISCONTRO ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE 9b

È stato integrato l'elaborato "P0031150-D-0-MP00-IS-RE-10_01 – VALUTAZIONE PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO (VPIA)" ed è stato esteso l'ambito di indagine ma si fa presente che non sono previste infrastrutture di progetto esterne all'area portuale. Per maggiori dettagli si rimanda all'elaborato di dettaglio.

"P0031150-D-0-MP00-IS-RE-10_01 – VALUTAZIONE PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO (VPIA)"

NB: l'elaborato nell'elenco del MASE è indicato con la sigla IS-REL-01_01, mentre nella documentazione presentata è indicato con la sigla IS-RE-10_01.

La valutazione preventiva dell'interesse archeologico (VPIA) è stata rielaborata tenendo conto delle linee guida approvate con DPCM del 14.2.2022.

Va evidenziato che l'area di progetto ricade tra il vincolo PTPR della costa (m. 300 di rispetto) e il vincolo denominato "Isola Sacra e Casale di Santa Lucia" (sottoposto a tutela con DM 22.5.1985) al quale è in gran parte tangente.

Descrizione delle opere in progetto:

punto 4: adeguamento via del Faro (fig. 6) – Nella breve descrizione è riportato ciò che già era stato scritto nella precedente relazione, quindi l'adeguamento di via del Faro, il prolungamento del Lungomare della Salute fino a via del Faro e la creazione di rotatorie di collegamento delle due strade, nonché la realizzazione di viabilità interna al perimetro in concessione.

Lungo la viabilità, in particolare via del Faro, è previsto l'adeguamento o la nuova realizzazione dei sottoservizi, con particolare riferimento alla rete fognaria e allo smaltimento delle acque meteoriche che necessiteranno di vasche di aggotamento e di sollevamento, che saranno ubicate in corrispondenza delle rotatorie.

Si tratta di opere che prevederanno consistenti movimenti di terra, soprattutto per la rete fognaria, localizzate, per la parte relativa a via del Faro, all'interno dell'area vincolata. Tutta l'area in concessione è adiacente e tangente l'area tutelata con DM 1985.

Punto 5: Area e viabilità di cantiere – Nessuna variazione rispetto alla precedente relazione, per la viabilità di cantiere si useranno due percorsi, uno in entrata e uno in uscita:

-via del Faro-viale Danubio-via Frassinetti-via Bezzi-via Trincea delle Frasche fino all'incrocio con via della Scafa.

-via dell'Aeroporto e via della Scafa fino a via del Faro, percorso che ricade interamente nell'area sottoposta a vincolo PTPR e ai vincoli imposti con distinti Decreti Ministeriali, o, in alternativa, si percorrerà via di villa Guglielmi.

Punto 6: Cavo alimentazione cold-ironing (media tensione) fig. 6

Si utilizzerà la cabina di trasformazione esistente, incrocio via della Fontana-via del Faro e i cavi interrati seguiranno il percorso di via del Faro. Sono previsti due cavidotti diam. cm. 20 per una lunghezza di km 2,5.

Punto 8: Altri interventi di viabilità fuori progetto, da realizzarsi a cura dell'ANAS

-Svincolo via dell'Aeroporto-via della Scafa: si prevede allargamento della sezione stradale e rimodulazione della scarpata di sostegno

-Intersezione via Trincea delle Frasche-Via dell'Aeroporto: realizzazione di un incrocio a due livelli sfalsati con rotonda.

I due interventi ricadono all'interno di "Aree archeologiche" sottoposte a vincolo (art. 42 PTPR) per la presenza del tracciato della Via Flavia severiana e delle aree archeologiche note (il complesso archeologico di S. Ippolito, il sepolcreto del Portus Traiani e gli edifici contigui, il complesso dell'Iseo di Portus con l'edificio termale, murature e ambienti di età romana localizzati a via Rombon, le Terme di Matidia con i pochi resti dell'omonimo ponte) sottoposte a vincolo diretto con DM a partire dal 1957.

CARATTERI AMBIENTALI STORICI

Nella relazione VPIA si riportano una serie di cartografie storiche territoriali fino ad arrivare alle tavole della Carta dell'Agro e del PTPR.

PTPR- CARTA DELL'AGRO: Isola Sacra

Qui si dichiara:

- che l'area di progetto intercetta il percorso verso il mare di una strada antica vincolata, ma non vengono indicate possibili soluzioni alternative.

- che l'intera area di progetto è adiacente e tangente l'area vincolata "Isola sacra e Casale di Santa Lucia"

- che gli interventi di viabilità previsti lungo via del Faro ricadono all'interno della stessa area vincolata con DM 1985

-che gli eventuali interventi esterni al progetto (Svincolo via dell'Aeroporto-via della Scafa e Intersezione via Trincea delle Frasche-Via dell'Aeroporto) ricadono totalmente in area vincolata (vedi sopra punto 8).

La Carta dell'Agro evidenzia, inoltre, che i lavori di media e alta tensione Terna si collocano nelle vicinanze dei siti denominati Casale "Le Fornaci"; Villa Guglielmi; Chiesa del Crocifisso; Torre diruta o dello Sbirro"; Casale. Podere Oslava.

Tutti i punti sopra riportati erano già stati evidenziati da Carteinregola nel corso del convegno dello scorso 22 marzo a Fiumicino.

Nella relazione seguono poi una serie di schede UT relative a ricognizioni di superficie eseguite nel gennaio di quest'anno.

Dalla lettura delle schede si evince che le ricognizioni sono state del tutto insufficienti dal momento che sono avvenute lungo strade asfaltate, in aree urbanizzate con costruzioni residenziali, in aree recintate con impossibilità di accesso e visione solo dall'esterno, in aree agricole non accessibili, aree incolte non accessibili, terreni arati inaccessibili. Tali schede, dunque, non rivestono alcuna utilità e non forniscono ulteriori e più utili dati archeologici rispetto a quelli già in possesso del Mic. Solo una scheda UT10 relativa alla ricognizione svolta a ridosso di via della Scafa ha dato esito positivo, confermando la presenza di frammenti fittili, corrispondenti ad area già segnalata dalla Carta dell'Agro.

Le schede successive sono relative alle indagini svolte dalla Soprintendenza di Ostia a partire dal 2007 e dalla British School at Rome in collaborazione con la stessa Soprintendenza negli anni 2019-2020-2021 nell'ambito del Progetto "Portus Project" finalizzato all'esame più approfondito del Porto di Claudio e di Traiano; l'area esaminata ricade nel territorio di competenza della Soprintendenza di Ostia e solo in piccola parte è interessata dai lavori connessi con il Porto crocieristico di Fiumicino, in particolare l'attuale via della Scafa, che ricalca in alcuni punti il tracciato dell'antica via Flava, sarà interessata dagli adeguamenti stradali già citati sopra. Gli esiti di tali indagini confermano la validità dei dati segnalati dalla Carta dell'Agro e dal PTPR e ne ampliano il perimetro con nuovi rinvenimenti.

Nella relazione archeologica si ribadisce spesso che i lavori stradali sono al di fuori del perimetro in concessione e che le ipotesi di progetto di adeguamento di tale viabilità prese inizialmente in considerazione, sono state poi abbandonate, evidentemente per i problemi connessi con le presenze archeologiche che risultano, come più volte detto, particolarmente dense nelle uniche aree utilizzabili per mettere in comunicazione il porto crocieristico con la viabilità a scorrimento veloce attualmente esistente.

Nelle schede MOSI relative ai siti archeologici riscontrati nei settori immediatamente adiacenti al perimetro in concessione troviamo:

-Sito IP_06 – il tracciato viario sottoposto a vincolo che corre perpendicolare al tracciato della via Flavia e nella parte verso il mare entra nel perimetro del porto crocieristico. La distanza dalle opere in progetto viene calcolata da 0 a 10 metri, ma sia il potenziale (l'effettiva presenza della strada antica) che il rischio connesso vengono definiti "bassi"

-Sito A02 Porto- Area archeologica di Porto, bacini portuali antichi e complesso di S. Ippolito – La distanza dalle opere in progetto è indicata dai 500 ai 1000 metri, potenziale alto ma il rischio è definito basso

-Sito A03 Isola – Isola Sacra, Necropoli di Porto, via Flavia Severiana – La distanza con la opere in progetto è indicata dai 200 ai 500 metri, il potenziale alto ma il rischio è definito basso

-Sito A04 Tevere – Tevere e Fossa Traiana – Rinvenimenti archeologici subacquei nel fiume e nella fossa traiana (Tratti di murature, banchine antiche, piloni di ponti, blocchi marmorei e probabili relitti antichi). La distanza dalle opere in progetto è indicata dai 50 ai 100 metri, il potenziale è alto ma il rischio è definito basso.

Sebbene la relazione archeologica sia stata eseguita rispettando le linee guida approvate con DPCM del 14.2.2022 non apportano alcuna novità di rilievo, non migliorano la precedente Relazione anzi, in qualche caso dimostrano come il progetto del Porto crocieristico, nel suo insieme, vada ad incidere pesantemente sul Patrimonio archeologico del comprensorio Ostia antica-Portus.

Associazione Carteinregola

www.cartainregola.it
laboratoriocartainregola@gmail.com
info@cartainregola.it