

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

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

I sottoscritti ANNA MARIA LONGO e PARCO PAPI – COMITATO DIRETTIVO ITALIA NOSTRA LITORALE ROMANO

Il/La Sottoscritto/a _____
in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

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

PRESENTA

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

- Piano/Programma, sotto indicato
 Progetto, sotto indicato

(Barrare la casella di interesse)

ID: 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)
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
 Altro (specificare) _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

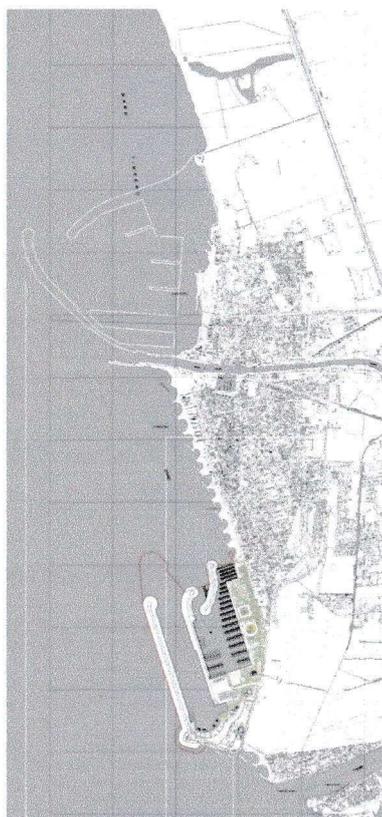
(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- X Atmosfera
- X Ambiente idrico
- X Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- X Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- X Salute pubblica
- X Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (specificare) _VALUTAZIONE COSTI/BENEFICI, COMPARAZIONE CON PORTO COMMERCIALE, INQUINAMENTO LUMINOSO

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Con riferimento al progetto ed in particolare alle integrazioni pubblicate lo scorso 11/06/2024 dalla società proponente Fiumicino Waterfront e dal Comune di Fiumicino, i sottoscritti in rappresentanza e su mandato dell'associazione **ITALIA NOSTRA APS sezione LITORALE ROMANO**, presentano le seguenti osservazioni, che si aggiungono a quelle presentate da ITALIA NOSTRA APS e da Italia Nostra Roma. Si ribadiscono qui le nostre precedenti osservazioni inviate IL 15/12/2023, che riportiamo in allegato. Condividiamo e sosteniamo le preoccupazioni espresse da altre associazioni per le criticità che il progetto in oggetto, se approvato, potrebbe portare al litorale di Fiumicino dal punto di vista ambientale, paesaggistico, della salute, della qualità della vita dei cittadini, nonché per le ripercussioni sul prezioso e vastissimo patrimonio culturale e archeologico dell'area. Notiamo l'assenza di attenzione al problema dell'inquinamento luminoso e all'impatto visivo dell'imponente sistema di illuminazione connesso al porto, alle edificazioni e alle infrastrutture collegate. Consideriamo inoltre la mancanza, nei materiali pubblicati dai proponenti ed esecutori, di uno studio comparato sulla prevista presenza di ben due porti per grandi navi sul litorale di Fiumicino.

1 - LA COMPRESENZA DI DUE PORTI PER GRANDI NAVI A FIUMICINO – MANCA UNO STUDIO COMPARATO



Nella Relazione Paesaggistica si dichiara che *“Il porto turistico-crociéristico di Fiumicino Isola Sacra andrà ad integrare la capacità complessiva del Sistema Portuale Laziale”*. Nessun accenno però è rivolto a come si potrebbero andare a integrare il porto in oggetto, quello di Isola Sacra, e quello denominato *“Porto Commerciale di Fiumicino”* previsto dall’Autorità Portuale a Nord del Canale di Traiano, anch’esso destinato a ospitare navi da crociera - nonché cargo. Due imponenti infrastrutture a una distanza di 1,5 Km, con funzioni in parte duplicate, che evidentemente non dovrebbero né potrebbero ignorarsi a vicenda. Quali le possibilità di interazione? E, soprattutto, quali le dimensioni dell’impatto sul mare (col movimento di grandi navi e traghetti), sul territorio (con le grandi opere infrastrutturali, il traffico stradale, l’inquinamento)? Quali le conseguenze sulla vita dei cittadini, e anche sulla stessa capitale, già afflitta da un turismo di massa, mordi e fuggi, non sostenibile per la città?

Constatiamo l’assenza di uno studio comparato che illustri nel dettaglio gli aspetti operativi, economici, logistici, e le conseguenze che la duplicazione degli approdi e del traffico navale produrrebbe sull’area, da tutti i punti di vista.

2- EROSIONE MARINA – MANCANO PREVISIONI

L'erosione a Fregene, secondo gli studi dell'ISPRA, è molto aumentata tra il 2000 e il 2020 ed è destinata ad estendersi progressivamente verso Nord. Le cause, come è noto, sono legate soprattutto alla progressiva riduzione dei sedimenti che arrivano al mare **(in Allegato n. 3 comunicato stampa con i dati ISPRA)**. Nel caso di Fiumicino, già il molo del porticciolo esistente presso il Vecchio Faro – pur nelle sue attuali dimensioni – costituisce un significativo ostacolo. **Ma la mega struttura del Porto Turistico-Crocieristico di Isola Sacra andrebbe ad azzerare completamente la dinamica naturale alla foce del Tevere, con conseguenze deleterie su tutto il litorale di Fiumicino.**

Peraltro, l'ulteriore modifica della conformazione della costa potrebbe cambiare ulteriormente il trasporto dei sedimenti che arrivano alla foce del Tevere con il rischio di peggiorare la situazione dal punto di vista di allagamenti e alluvioni a Passo della Sentinella, area già soggetta a tali fenomeni **(si veda le nostre Osservazioni del 15/12/2023 – Allegato 4)**

Le stesse considerazioni valgono per il Porto Commerciale previsto a Fiumicino Nord, che, oltre alla darsena pescherecci, unica sezione già avviata, prevede traffici di cargo e, anche qui, di navi da crociera (navi fino a 330 metri di lunghezza). L'insieme, poi, delle due grandi opere, a pochissima distanza (meno di due chilometri fra le due strutture), costituisce uno scenario estremamente preoccupante in termini di inquinamento e di cementificazione.

3 – DRAGAGGI E RICOSTRUZIONE ARENILI – QUALI LE PROSPETTIVE?

La Relazione Paesaggistica e relative integrazioni fornisce accurati dettagli nella sezione **3.2.7 Attività di ricostruzione degli arenili di Fregene e rinaturalizzazione della riserva di Macchiagrande**. Quanto esposto annuncia un importante intervento “lungo circa 5 km, andando ad utilizzare la quota parte idonea dei sedimenti ottenuti dal dragaggio del bacino di realizzazione del porto turistico-crocieristico di Fiumicino Isola Sacra”. Ciò costituirebbe certamente un grande contributo al recupero di una situazione gravemente compromessa, proprio dalla cementificazione e da operazioni passate orientate a proteggere le aree assegnate agli stabilimenti privati, senza la necessaria attenzione alle aree di foce (per esempio nel caso della foce dell'Arrone). **Ma manca uno studio sull'evoluzione della situazione, a interventi fatti.** E' necessario sapere quanto dureranno gli effetti degli interventi in presenza delle grandiose modifiche del litorale a seguito della costruzione del Porto di Isola Sacra e del Porto Commerciale di Fiumicino Nord. Anche da questo punto di vista, **andrebbe applicato il principio della valutazione costi/benefici.** Non è possibile,

infatti, soprattutto per chi amministra ma anche per chi progetta – come si dichiara – con attenzione alla sostenibilità e al benessere collettivo, impostare una politica di “sviluppo” tutta basata su logiche commerciali che privilegiano il beneficio immediato, senza valutare quale sia la prospettiva innescata dalle edificazioni e dall’apporto di inquinamento ambientale, nonché luminoso (vedi più avanti). Non risultando dunque possibile escludere in questa sede, proprio a causa della mancanza di documentazione al riguardo, la reiterazione e/o l’aggravamento del problema erosione, non solo a Fregene, ma su tutto il litorale, resta da immaginare che saranno necessarie nuove operazioni di dragaggio e posizionamento dei sedimenti. Peraltro, gli stessi dragaggi si renderanno necessari per impedire l’insabbiamento – fenomeno noto dai tempi degli imperatori Claudio e Traiano. Ma che materiali si potranno estrarre da uno/due porti per grandi navi? **si tratterebbe evidentemente di materiali inquinati, in gran parte non utilizzabili per ricostruire gli arenili.** E' quel che capita al Porto di Carrara, frequentato dai cargo dal grande pescaggio che trasportano il marmo: i materiali dragati devono essere trattati o trasferiti in discariche autorizzate.

4 – MANCATA ADERENZA ALLE STRATEGIE EUROPEE CONTRO IL CONSUMO DI SUOLO

L’Unione Europea ha stabilito una Strategia per il Suolo. Ecco quanto riporta il sito del MASE:

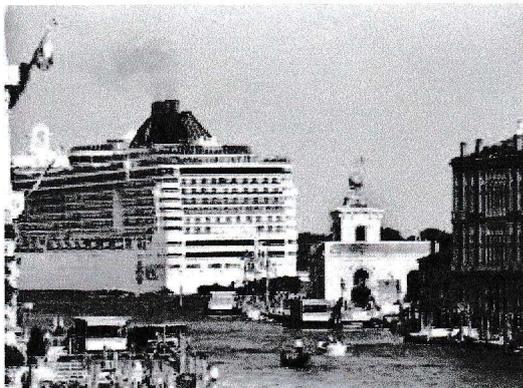
*Con l’adozione della **nuova Strategia per il suolo il 17 novembre 2021**, la Commissione ha definito una visione comune in relazione al raggiungimento di una condizione sana di tutti gli ecosistemi del suolo dell’UE entro il 2050, ed ha definito quadro politico e azioni concrete da intraprendere entro il 2030. I suoi obiettivi sono collegati alle grandi sfide globali, come la mitigazione e l’adattamento ai cambiamenti climatici, il sequestro di carbonio organico nel suolo, l’economia circolare, la biodiversità del suolo, le risorse idriche, la gestione sostenibile del suolo, il degrado del suolo, la desertificazione, l’inquinamento del suolo, il ripristino dei suoli degradati e la bonifica dei siti contaminati. Gli obiettivi principali includono l’intensificazione degli sforzi per combattere la crescente minaccia della desertificazione e per raggiungere la neutralità del degrado del suolo entro il 2030, con l’introduzione di obiettivi di ripristino e con il miglioramento delle attività di monitoraggio, proteggere la fertilità del suolo e ridurre l’erosione e l’impermeabilizzazione del suolo, per aumentare la materia organica del suolo e ripristinare gli ecosistemi ricchi di carbonio, per proteggere e migliorare la biodiversità del suolo, per progredire nell’identificazione e nella bonifica dei siti contaminati e nella **riduzione dell’inquinamento diffuso, per ridurre il tasso di occupazione del suolo, dell’espansione urbana incontrollata e dell’impermeabilizzazione al fine di ottenere l’aumento netto pari a zero del consumo del suolo entro il 2050.***

I proponenti del progetto del Porto turistico-crociéristico di Isola Sacra, nel presentare una previsione di consumo di suolo molto importante, rilevano tuttavia che si andrebbe a produrre una relativa riduzione delle edificazioni residenziali rispetto al precedente progetto del Porto Turistico rimasto irrealizzato. Ciò – a nostro avviso – costituisce un elemento poco significativo, in quanto l'apporto di cemento sarà davvero imponente (e si andrebbe ad aggiungere a quello prodotto dal Porto Commerciale progettato a brevissima distanza), peraltro in un'area che – proprio alla luce delle disposizioni europee – meriterebbe assoluto rispetto e una riqualificazione basata sulla rinaturalizzazione, senza apporti inquinanti. **Rileviamo dunque che non appaiono prese in seria considerazione le suddette norme europee, in assenza di uno studio in cui si dimostri la compatibilità degli interventi previsti con quanto disposto al livello comunitario (https://environment.ec.europa.eu/strategy/soil-strategy_it).**

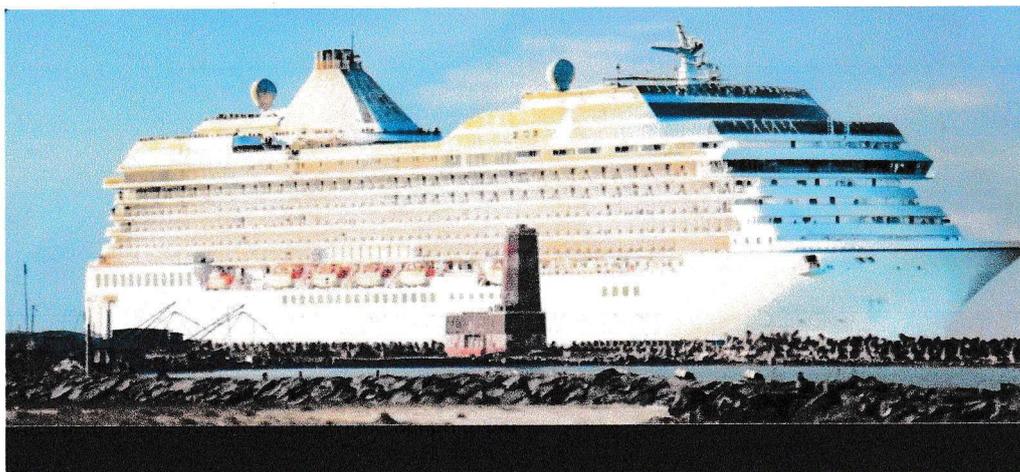
5 – MANCATA CORRISPONDENZA ALLA CONVENZIONE EUROPEA DEL PAESAGGIO

I proponenti mettono in evidenza come la **Convenzione Europea del Paesaggio** riconosca il paesaggio con un insieme di natura e cultura. E' vero che difendere il paesaggio non deve significare necessariamente imbalsamarlo o opporsi a qualunque intervento umano. Tuttavia, la stessa Convenzione prescrive – come correttamente riportato nella Relazione Paesaggistica del progetto – che i cambiamenti futuri vanno accompagnati ***“riconoscendo la grande diversità e la qualità dei paesaggi che abbiamo ereditato dal passato, sforzandoci di preservare, o ancor meglio, di arricchire tale diversità e tale qualità, invece di lasciarle andare in rovina”***. Ci chiediamo dunque come si possa immaginare che un grande porto delle dimensioni e funzioni previste possa riuscire ad arricchire la qualità del paesaggio del litorale romano che abbiamo ereditato, la quale qualità, evidentemente, si riferisce ai valori naturali, agli arenili, alle dune, alle presenze identitarie e culturali. Come si può immaginare che un'infrastruttura di grandi dimensioni e tutta l'edificazione correlata possano migliorare il luogo? Non si tratta piuttosto di snaturare completamente un'area di pregio, solo in parte abbandonata al degrado? E il degrado si può risolvere solo cementificando? Non piuttosto rinaturalizzando? E per fare un parco, come giustamente progettato dai proponenti, c'è bisogno di fare un porto? Sono riflessioni che scaturiscono immediate al solo pensiero di quello che si va ipotizzando, al di là del corposo apparato tecnico presentato, tuttora carente in più punti nonostante le integrazioni. Oltre alle strutture e infrastrutture, va considerato l'impatto dei “palazzi del mare” sul paesaggio costiero, appunto. Una presenza che per le enormi dimensioni andrebbe a mortificare lo stesso faro che si vorrebbe riqualificare (il faro è alto 32 metri, una nave da crociera circa il doppio) e a penalizzare la vista anche da terra, ingombrando l'orizzonte. Non si spiegherebbe altrimenti perché fece tanto scandalo la presenza

delle navi da crociera a Venezia, la cui grandiosità irriverente è stata bene illustrata nelle foto di Gianni Berengo Gardin:



Le fotografie di Venezia di Gianni Berengo Gardin a confronto con una ricostruzione della zona del Faro di Fiumicino a cura dei Tavoli del Porto



Come è noto, il passaggio delle grandi navi fu vietato a Venezia nel 2021. Il litorale di Fiumicino-Isola Sacra ha conservato finora un paesaggio prevalentemente incontaminato, abbellito dal Faro e ai bilanciamenti. Non merita di essere invaso dai “giganti del mare”. Stesso discorso varrebbe per il Porto Commerciale che andrebbe a coprire la visuale della pineta di Coccia di morto, al confine con la Pineta di Focene, Area 1 della Riserva naturale Statale del Litorale Romano. **Si ritiene pertanto che i materiali prodotti e le integrazioni non corrispondano affatto alle prescrizioni della Convenzione Europea del Paesaggio.**

6 - INQUINAMENTO LUMINOSO

Sulla questione illuminazione relativa all'infrastruttura portuale, alle banchine, al parco, alla Via del Faro e a tutte le opere di edificazione e stradali, non si esplicita nella Relazione Paesaggistica **alcuna attenzione agli effetti di alterazione estetica che verrebbero a prodursi, né al prevedibile apporto di inquinamento luminoso**. La costa di Fiumicino è già gravemente afflitta da tale fenomeno, a seguito di impianti pubblici non sempre adatti all'ambiente (si veda i 90 lampioni immediatamente adiacenti alla Riserva Naturale Statale del Litorale Romano sul Lungomare di Maccarese) e della presenza di numerosi impianti privati con fari a led a luce fredda. **Manca una progettazione accurata e dettagliata dell'illuminazione prevista, che adotti le normative in vigore, a partire dalla legge regionale 13/3/2000 n.23 "Norme per la riduzione e prevenzione dell'inquinamento luminoso" e relativo Regolamento attuativo n. 8 del 2005. Mancano inoltre riscontri di compatibilità con i GPP (Green Public Procurement) dell'Unione Europea, che aggiornando i criteri ambientali per l'illuminazione stradale e pubblica prescrive l'uso di sorgenti di luce con temperature di colore non oltre i 3000 K (da ridurre ulteriormente nei casi di luoghi di particolare valore paesaggistico) e di corpi illuminanti con emissione zero verso il cielo. Si ricorda peraltro la pericolosità di una illuminazione eccessiva e non regolamentata per la navigazione marina, per il volo, per la salute umana, per la preservazione degli equilibri naturali di flora e fauna.** Anche per questo importante aspetto, **manca uno studio comparato relativo agli effetti complessivi che si andrebbero a produrre dalla compresenza di due imponenti infrastrutture portuali distanti tra loro solo un chilometro e mezzo**, vale a dire questo porto turistico-crocieristico di Isola Sacra e quello commerciale per cargo e grandi navi a Fiumicino Nord.

CONCLUSIONI

Nonostante le integrazioni dell'11/06/2024, il materiale prodotto da Fiumicino Waterfront e dal Comune di Fiumicino per il progetto Proto Turistico-crocieristico di Fiumicino Isola Sacra, ID 10397, si rivela a nostro avviso **carente e contraddittorio su vari aspetti:**

- manca uno studio comparato sulla interazione con il progetto del Porto Commerciale di Fiumicino Nord e sulle possibili conseguenze per il territorio litoraneo, la popolazione di Fiumicino e la città di Roma;
- manca una previsione e una valutazione costi/benefici per quanto riguarda l'erosione marina e le ipotesi di soluzione;
- non è chiaro cosa si pensa di fare in futuro di fronte al prevedibile insabbiamento del porto, e cosa si potrà fare con i materiali dragati, presumibilmente inquinati;
- mancata aderenza alle strategie europee contro il consumo di suolo;
- mancata corrispondenza alla Convenzione Europea del Paesaggio;
- assenza di progetto dettagliato su Inquinamento luminoso e effetti dell'illuminazione sul paesaggio, come previsto dalle norme regionali e europee.

in generale manca l'approccio della valutazione costi/benefici, che tenga a riferimento l'insieme delle qualità presenti nel territorio (come sottolinea la CEP) e che non ignori anzi esplori attentamente le relazioni e le conseguenze dell'ipotizzata realizzazione del Porto Commerciale a meno di 2 chilometri di distanza da quello progettato a Isola Sacra. Manca e continua a mancare una visione d'insieme che tenga a riconoscere le "qualità ereditate" di questo territorio, la cui vocazione rimane quella del turismo balneare e culturale, e di una economia basata sulla sostenibilità.

ITALIA NOSTRA sezione LITORALE ROMANO, rappresentata dai sottoscritti, ribadisce che il progetto di Porto Turistico-crocieristico di Isola Sacra non risulta ammissibile per i motivi sopra esposti.

I sottoscritti dichiarano di essere consapevoli 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 dei soggetti che presentano l'osservazione

Allegato 2 - Copia dei documenti di riconoscimento in corso

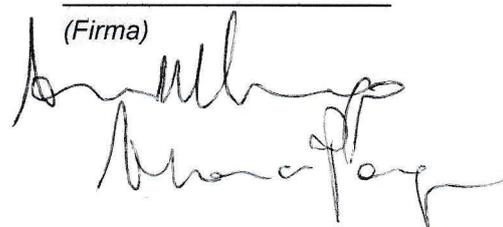
Allegato 3 - Comunicato stampa Erosione e porti

Allegato 4 - Osservazioni Italia Nosta Litorale Romano del 15/12/2023

Luogo e data Roma 26/06/2024

(inserire luogo e data)

I dichiaranti

(Firma)


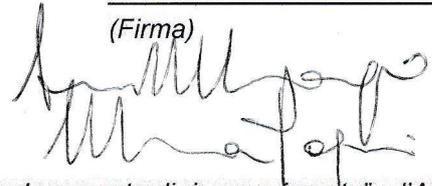
TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 13 del D.Lgs. 196/2003 dichiaro di essere informato che i dati personali forniti saranno trattati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in qualità di titolare del trattamento, anche mediante strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale le presenti osservazioni sono presentate e per il quale la presente dichiarazione viene resa. Dichiaro inoltre che sono informato circa la natura obbligatoria del conferimento dei dati e che mi sono garantiti tutti i diritti previsti dall'art. 7 "Diritto di accesso ai dati personali ed altri diritti" del D.Lgs. 196/2003 e del GDPR (Regolamento UE 2016/679).

Luogo e data Roma 26/06/2024
(inserire luogo e data)

La dichiarante

(Firma)



L'Allegato 1 "Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione e documento di riconoscimento" e l'Allegato 2 "Copia del documento di riconoscimento" non 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).

COMUNICATO STAMPA

EROSIONE COSTIERA A FIUMICINO NON SARANNO I PORTI PER GRANDI NAVI A SALVARCI!

Come le due grandi opere portuali nascondono uno scenario preoccupante per il litorale romano

L'erosione costiera sul litorale di Fiumicino impone già interventi per 4 milioni di euro, e intanto il fenomeno si estende sempre di più.

I promotori del nuovo porto per navi da crociera da realizzare a Fiumicino-Isola Sacra, alla foce del Tevere, affermano che i loro interventi produrrebbero effetti positivi alimentando i ripascimenti, ed evidentemente cercano così di mostrarsi sensibili ai problemi ambientali. Ma le cose sono più complesse e anzi cresce l'allarme sugli effetti diretti delle enormi strutture portuali progettate a Fiumicino.

L'erosione a Fregene, secondo gli studi dell'ISPRA, è molto aumentata tra il 2000 e il 2020 e si estenderà progressivamente verso Nord. Le cause, come è noto, sono legate alla progressiva riduzione dei sedimenti che arrivano al mare (i dettagli in coda al comunicato). Nel caso di Fiumicino, già il molo del porticciolo esistente presso il Vecchio Faro costituisce un significativo ostacolo. **Ma la mega struttura del Porto Turistico-Crocieristico di Isola Sacra andrebbe ad azzerare completamente la dinamica naturale alla foce del Tevere, con conseguenze deleterie su tutto il litorale di Fiumicino.**

Peraltro, l'ulteriore modifica della conformazione della costa potrebbe cambiare ulteriormente il trasporto dei sedimenti che arrivano alla foce del Tevere con il rischio di peggiorare la situazione dal punto di vista di allagamenti e alluvioni a Passo della Sentinella, area già soggetta a tali fenomeni.

Le stesse considerazioni valgono per il Porto Commerciale previsto a Fiumicino Nord, che, oltre alla darsena pescherecci, unica sezione già avviata, prevede traffici di cargo e, anche qui, di navi da crociera (navi fino a 330 metri di lunghezza).

L'insieme, poi, delle due grandi opere, a pochissima distanza (meno di due chilometri fra le due strutture), costituisce uno scenario estremamente preoccupante in termini di inquinamento e di cementificazione, con i 180mila metri cubi della struttura alberghiera e di altri edifici previsto dal progetto.

DRAGAGGI, UNA TOPPA CHE E' PEGGIO DEL BUCO

Ma si dice che i dragaggi produrranno materiali per i ripascimenti e che questa sarebbe un'ottima soluzione al problema erosione. Tuttavia, purtroppo, l'esperienza, dice il contrario. A Fregene un ripascimento d'emergenza eseguito a luglio 2020 aveva già perso i suoi effetti ad agosto dello stesso anno.

https://www.ansa.it/canale_ambiente/notizie/acqua/2020/08/04/balneari-fregenemareggiata-ha-gia-compromesso-ripascimento_4f1ece32-fbca-49a0-8130-9d3d1b6c12d6.html

Ci riprovano nel 2022, avviando un ripascimento protetto da una barriera soffolta, cioè sommersa. Ma i lavori vanno a rilento e, dopo vari problemi, nel gennaio 2024 sono stati sospesi per controlli tecnici.

<https://www.comune.fiumicino.rm.it/index.php/notizie/comunicati-stampa/item/4268-lavori-per-barriera-soffolta-di-fregene>

Ora, sul Porto di Royal Caribbean a Isola Sacra, l'AD della società controllata Fiumicino Waterfront Galliano Di Marco, in audizione in Commissione Giubileo alla Regione Lazio, ha detto che con il dragaggio necessario per la costruzione saranno tirati fuori 3,1 milioni di metri cubi di sabbie e detriti, di cui 1,6 saranno destinati al ripascimento (equivalenti a più o meno 3 milioni di tonnellate, a seconda della granulometria e delle condizioni in cui queste sono trasportate).

Questa operazione potrebbe in teoria portare vantaggi nell'immediato, ma solo a condizione di trovare materiali adatti e di poter usufruire di una barriera soffolta completa ed efficiente. Negli anni si renderebbe necessario ripetere i dragaggi, producendo così altri materiali. **Ma si tratterebbe di materiali inquinati, perché prelevati all'interno del bacino del porto. Non sarebbero perciò utilizzabili per il ripascimento.** E' quel che capita al Porto di Carrara, frequentato dai cargo dal grande pescaggio che trasportano il marmo: i materiali dragati devono essere trattati o trasferiti in discariche autorizzate.

Un alto costo in termini di inquinamento sarebbe quello generato dai trasferimenti via mare, su chiatte, dei materiali dragati per una distanza tra i 7 e i 10 chilometri.

Anche queste considerazioni valgono sia per un Porto Turistico-Crocieristico come quello progettato dai privati della Royal Caribbean, che per un Porto Commerciale come quello programmato dallo Stato a Nord del Canale di Fiumicino.

Insomma, mentre da parte degli esperti e dei cittadini di tutto il mondo si reclama la riduzione dei combustibili fossili, le grandi società di navigazione e le nostre istituzioni incentivano le navi da crociera. Vale la pena di ricordare che secondo uno studio di Transport&Environment, le circa 200 lussuose navi da crociera circolanti in Europa emettono oltre 4 volte più inquinanti di tutte le automobili del continente, che sono oltre 250 milioni.

Per tutte queste ragioni, non risultano convincenti le ottimistiche previsioni dei progettisti. La creazione del Porto di Isola Sacra non porterà vantaggi sul problema dell'erosione marina, né tanto meno avremmo esiti positivi da questo punto di vista con il grandioso Porto Commerciale. E' anzi prevedibile che gli squilibri ambientali causati dalle grandi opere di cementificazione produrrebbero nel tempo effetti catastrofici, e una crisi progressiva delle attuali attività economiche, tanto da rendere inospitale e improduttivo il litorale di Roma.

I DATI UFFICIALI SULL'EROSIONE DI FREGENE

Indaghiamo la situazione consultando il **sito dell'Ispra (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale)**. L'Ispra produce e distribuisce gli strati informativi con le coperture che caratterizzano l'assetto costiero nazionale, i dati sono liberamente scaricabili dal **Portale delle Coste**

<https://sinacloud.isprambiente.it/portal/apps/sites/#/coste>

Gli studi su Fregene dimostrano che negli anni è aumentata l'erosione, in particolare a Fregene Sud, e che la tendenza è a una estensione progressiva verso nord.

Questo è determinato, qui come altrove, da alcuni fattori ricorrenti:

- dall'imbrigliamento dei corsi d'acqua, con i bacini artificiali e le briglie che servono a diminuire gli impatti delle piene ma poi limitano drasticamente il trasporto dei sedimenti a mare;
- dai prelievi degli stessi sedimenti a fini edilizi;
- dallo stravolgimento della configurazione della costa, con parte delle strutture di difesa costiera che bloccano il naturale distribuirsi dei sedimenti che si depositano alla foce dei fiumi;
- dalla cancellazione delle dune costiere particolarmente importanti proprio come riserva di materiale e protezione dell'entroterra in caso di mareggiate eccezionali

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)

II/ La Sottoscritto/a

ANNA MARIA LONGO E MARCO PAPI

COMITATO DIRETTIVO DI ITALIA NOSTRA LITORALE ROMANO

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

II/ La Sottoscritto/a

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

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

PRESENTA

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

- Piano/Programma, sotto indicato
 Progetto, sotto indicato

(Barrare la casella di interesse)

ID: 10397

PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DEL PORTO TURISTICO-CROCIERISTICO
DI FUMICINO-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)

- 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) SICUREZZA PUBBLICA

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

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

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Alle Osservazioni presentate dalla sezione di Roma e dalla Presidenza Nazionale, **Italia Nostra Litorale Romano**, in virtù del suo radicamento del territorio, aggiunge il presente documento, soffermandosi su un aspetto che desta particolare preoccupazione: il rischio alluvione e i pericoli per gli abitanti alla foce del Tevere. Seguono le nostre considerazioni generali.

IL RISCHIO ALLUVIONE

Il nuovo porto crocieristico è progettato per svilupparsi nell'area a mare dell'Isola Sacra a lato della foce del fiume Tevere.

Tale scelta rimane a nostro avviso decisamente inadeguata.

La foce di un fiume è normalmente dinamica e tale sarà fintanto che c'è un fiume. Costruire su un'area in costante sviluppo dinamico è assolutamente rischioso, oggi nessuno costruirebbe mai su un'area a pericolo frana, e precedenti più o meno devastanti di interventi che hanno ignorato le specifiche fragilità del territorio pensando di dominarle hanno segnato la nostra storia. Non si può cercare di dominare la Foce del Tevere. Gli apporti di materiale, per il fluire verso mare del fiume, sono immensi e costanti e determineranno nel tempo la necessità di continue rimozioni con spese,

verosimilmente collettive, causate da un porto privato.

La nostra preoccupazione riguarda soprattutto **la sicurezza e l'incolumità della popolazione, in particolare degli abitanti della località Passo della Sentinella**. Tale insediamento si sviluppa in un'area delicatissima ad enorme rischio allagamento e alluvione, come è ripetutamente successo e continua ad avvenire in caso di eventi eccezionali, eventi comunque destinati a ripetersi o ad aggravarsi anche in considerazione delle alterazioni climatiche (si ricorda la terribile alluvione di Isola Sacra del gennaio 2014). Tanto che si sono resi necessari nel tempo ripetuti interventi sugli argini e sul sistema delle idrovore e altri sarebbero necessari. Realizzare la nuova edificazione prevista per il porto determinerebbe, in automatico, la presenza di uno sbarramento per il deflusso delle acque meteoriche. Sbarramento che andrebbe, insieme con l'argine del Tevere, a creare una sorta di bacino tale da mettere in serio pericolo l'insediamento citato. In considerazione di quanto segnalato, sarebbe necessario a nostro avviso alleviare detto pericolo e non renderlo ulteriormente gravoso.

CONSIDERAZIONI GENERALI

Tutta l'area di Isola Sacra e del Vecchio Faro di Fiumicino è fragile e delicata, ricca di bellezze naturalistiche, e di ricchezze archeologiche, storiche e identitarie, che meriterebbero di essere prese in considerazione, salvaguardate e valorizzate. Proprio da qui bisognerebbe partire quando si devono prendere decisioni importanti, nella consapevolezza che interventi imponenti come quello qui progettato andrebbero a modificare in modo irreversibile il territorio, nel suo assetto e nel suo aspetto estetico.

Sappiamo che il progetto ricade parzialmente all'interno della Rete Natura 2000: Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto (ZSC IT6030023); Riserva Naturale Statale del Litorale Romano (EUAP0086 Città di Fiumicino e Roma Capitale); Isola Sacra – sito non direttamente coinvolto nel progetto ma adiacente alle aree interessate dall'intervento (SIC IT 6030024 Città di Fiumicino).

L'Isola Sacra, compresa fra i rami del Tevere, accoglie l'importante Necropoli di Porto, nonché la Basilica di Sant'Ippolito, entrambi siti che fanno parte del Parco Archeologico di Ostia Antica, e potrebbe contenere altre presenze archeologiche ancora non rilevate. Lo stesso Faro, realizzato nel 1946, è considerato il simbolo di Fiumicino.

Di fronte a tutto ciò, il progetto del Porto crocieristico di Isola Sacra, pur richiamando concetti quali "ecosostenibilità" o "integrazione con il territorio" sembra completamente indifferente alle conseguenze di ordine ambientale e idrogeologico che la grande opera verrebbe a determinare. Si fa pure riferimento a vari interventi di "riqualificazione", mancando però il dettaglio degli interventi stessi, relativi a beni vincolati e sottoposti alla competenza del Ministero della Cultura.

Abbiamo anche un certo numero di bilanci. In proposito, nella Relazione Illustrativa

del progetto si parla vagamente di “rinnovamento” e “rivisitazione”. Invece, secondo il MIBACT, oggi MIC, (Valutazione del 5/10/2019), queste antiche palafitte, “sistemi insediativi e produttivi tipici della storia e della tradizione locale, sono assolutamente meritevoli e devono essere oggetto di uno specifico progetto di recupero e valorizzazione”.

Quanto alle presenze archeologiche così diffuse a Isola Sacra, sarebbe necessaria l’indagine preventiva contestuale non solo sulle aree direttamente interessate, ma su tutto il territorio coinvolto nell’opera di infrastrutture al servizio delle costruzioni da realizzare, portuali, residenziali, commerciali.

Sappiamo che l’erosione della costa è un problema molto serio sul litorale di Fiumicino, e sappiamo che la cementificazione produce effetti drammatici da questo punto di vista, creando squilibri che nessuna operazione di contrasto riesce ad arginare nel tempo. Sappiamo che i fondali sono bassi, e che il porto crocieristico richiederebbe grandiosi interventi. Il pensiero va, con le dovute differenze, ai fallimenti dei porti imperiali romani, per non parlare delle difficoltà affrontate, in tempi ben più recenti, dal Porto Turistico di Ostia.

Esiste poi il valore Paesaggio, Tutelato dalla Convenzione Europea del Paesaggio del 2000. La grande infrastruttura del Porto crocieristico al Faro andrebbe ad alterare irrimediabilmente l’armonia di quest’area, sopravvissuta finora alla cementificazione. Resta peraltro da valutare il rischio di procedure d’infrazione da parte dell’Unione Europea, particolarmente sensibile alla salvaguardia delle coste.

Piuttosto che di porti per grandi navi (un altro porto, commerciale e crocieristico, pubblico, e a differenza di questo compreso nella pianificazione generale, è previsto a pochissima distanza a Fiumicino Nord), con il conseguente apporto di cementificazione diretta e collaterale, di traffico e di inquinamento, il litorale di Isola Sacra e in generale di Fiumicino avrebbe bisogno piuttosto di una politica orientata alla sostenibilità, volta a favorire forme di fruizione e di economia compatibili con le vocazioni del territorio, in grado di creare un modello di prosperità resistente nel tempo. Il modello proposto determinerebbe invece flussi di transito mordi e fuggi diretti a Roma, proprio il tipo di turismo che lascia poco al territorio da cui soprattutto le grandi mete cercano di difendersi. Senza rischiare di formulare affermazioni che possano apparire ideologiche, ci sentiamo peraltro di ricordare che, di fronte alla generale preoccupazione per il riscaldamento climatico, il mondo si sta mobilitando contro il ricorso ai combustibili fossili. Perfino i paesi più refrattari hanno dovuto condividere la decisione di fuoriuscita se pur graduale da questo tipo di energia, come stabilito dal Vertice di Dubai del dicembre 2023. E oggi la crocieristica ha purtroppo grandi responsabilità da questo punto di vista. Riportiamo qui un estratto da un articolo di “Milano Finanza” del 15

giugno 2023:

Le navi da crociera inquinano più delle auto circolanti in Europa. Le 218 navi per il turismo marittimo di lusso hanno emesso nel 2022 **4,4 volte più inquinanti di tutte le automobili** del continente (253 milioni). È pur vero che rispetto al 2019, il numero di navi da crociera, il tempo trascorso nei porti e il carburante consumato sono aumentati di circa un quarto (23-24%) e ciò ha comportato un aumento delle emissioni nocive nell'atmosfera. Questa la fotografia scattata dal nuovo rapporto della lobby **Transport & Environment**, che è stata decretata la principale **influencer** dell'agenda green dell'Unione europea nel 2022. Il Paese europeo più inquinato dalle navi da crociera risulta l'**Italia**, che sorpassa quest'anno anche la Spagna.

Ribadiamo inoltre anche noi – con le altre numerose associazioni e comitati che seguono la vicenda – l'assoluta incongruenza del progetto con le opere del Giubileo 2025. Il Cronoprogramma attesta infatti la conclusione delle opere per l'attracco delle navi da crociera al 29 ottobre 2025, vale a dire due mesi prima della chiusura dell'anno giubilare. E va notato anche che i soggetti proponenti dichiarano che l'attività crocieristica si verrebbe a svolgere da aprile a ottobre, quindi? Interrogandoci su quale utilità tutto questo potrebbe avere in funzione del Giubileo, **si chiede lo stralcio dell'opera dal DPCM 8 giugno 2023.**

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli 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 XX - _____ (inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente e unicamente in formato PDF)

Luogo e data ROMA 15/12/2023
(inserire luogo e data)

I dichiaranti

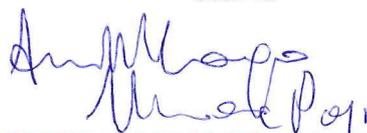
TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 13 del D.Lgs. 196/2003 dichiaro di essere informato che i dati personali forniti saranno trattati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in qualità di titolare del trattamento, anche mediante strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale le presenti osservazioni sono presentate e per il quale la presente dichiarazione viene resa. Dichiaro inoltre che sono informato circa la natura obbligatoria del conferimento dei dati e che mi sono garantiti tutti i diritti previsti dall'art. 7 "Diritto di accesso ai dati personali ed altri diritti" del D.Lgs. 196/2003 e del GDPR (Regolamento UE 2016/679).

Luogo e data Roma 15/12/2023
(inserire luogo e data)

I dichiaranti

(Firma)



L'Allegato 1 "Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione e documento di riconoscimento" e l'Allegato 2 "Copia del documento di riconoscimento" non 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).