

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.

La sottoscritta Barbara Bonanni in qualità di Consigliera
Comunale di Fiumicino

PRESENTA

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

Piano/Programma, sotto indicato

Progetto, sotto indicato:

ID: **Codice procedura:** 10397

Opera: Porto turistico-crocieristico di Fiumicino - Isola Sacra

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

Proponente: Comune di Fiumicino

Tipologia di opera: Opere portuali e vie navigabili

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di carattere generale
 Aspetti programmatici
 Aspetti progettuali
 Aspetti ambientali
 Altro: ASPETTI PROCEDURALI

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

TESTO DELL' OSSERVAZIONE:

VEDI DOCUMENTO ALLEGATO

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 2 – TESTO OSSERVAZIONE

Fiumicino 25 giugno 2024

La dichiarante
Barbara Bonanni



VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE - Codice procedura: 10397 - Opera: Porto turistico-crociéristico di Fiumicino - Isola Sacra - Progetto: Progetto per la realizzazione del Porto turistico- crociéristico di Fiumicino - Isola Sacra - Proponente: Comune di Fiumicino - Tipologia di opera: Opere portuali e vie navigabil

ULTERIORI OSSERVAZIONI PORTO TURISTICO GIUGNO 2024

CONSIDERAZIONI A CARATTERE GENERALE

PORTATA DEL PROGETTO – SEMPLICE VARIANTE O NUOVO PROGETTO

L'introduzione della variante crociéristica nel progetto, che originariamente era dedicato all'uso esclusivo del turismo da diporto, si configura quale una variante essenziale del progetto approvato dalla Conferenza di Servizi oggetto della concessione demaniale rilasciata nel 2010, e quindi deve essere attuata la procedura prevista dal Codice dei contratti per questa tipologia di opere, così come peraltro già chiarito dal Ministero della Cultura nel parere rilasciato durante la fase di scoping conclusasi nel 2019, le cui conclusioni sono state condivise dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale presso il Ministero dell'Ambiente nel parere emesso (n. 3220 del 13.12.2019), del quale si riporta un estratto:

La valutazione effettuata dal MIBAC sulla documentazione progettuale del 3.12.2019 acquisiti al prot. ~~DVA~~ n° 31761 del 5.12.2019 in cui segnala:

- che dall'analisi della documentazione presentata, è apparsa subito chiara la nuova configurazione data all'intero intervento mediante un nuovo layout architettonico, caratterizzato da un diverso linguaggio formale e stilistico; tenuto conto della modifica sostanziale derivante dall'inserimento della funzione crociéristica e delle sue conseguenze sul resto delle originali previsioni sull'area concessoria (ad esempio in termini di destinazioni d'uso) anche in relazione al mutato assetto dei luoghi e del territorio nonché alle iniziative di trasformazione programmate da Enti e privati negli ultimi 10 anni (ad oggi in via di progettazione o realizzazione), 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;

Il proponente anche nelle integrazioni prodotte continua a sostenere che il progetto in esame non è che una variante al progetto già approvato ed autorizzato, in palese contrasto con quanto rilevato dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale nel 2019.

Trattandosi invece come chiarito di un nuovo progetto, devono essere messe in campo tutte le azioni previste dal Codice dei Contratti.

DIBATTITO PUBBLICO - INOTTEMPERANZA ALLE DISPOSIZIONI DEL CODICE DEI CONTRATTI PUBBLICI (DLGS 3672023)

L'articolo 40 del Codice dei contratti pubblici: "Dibattito pubblico" prevede che per le opere inserite nell'allegato I.6 è obbligatorio il "dibattito pubblico". L'art. 1, comma 1 dell'allegato I.6 precisa che sono soggette a dibattito pubblico obbligatorio le opere di cui alla Tabella 1. Tra le tipologie di opere inserite nella tabella 1 troviamo: *"Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1.350 tonnellate. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei*

prodotti collegati con la terraferma e l'esterno dei porti, che possono accogliere navi di stazza superiore a 1.350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse.”, aventi le seguenti soglie dimensionali: “Opere che comportano una superficie interessata dall'intervento superiore a 150 ha e comunque con un valore di investimento complessivo superiore a 200 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.”

E' evidente che il porto oggetto della presente procedura rientra a pieno titolo tra le opere da assoggettare a dibattito pubblico obbligatorio.

L'indizione del dibattito pubblico è compito della stazione appaltante e gli enti concedenti devono individuare il soggetto titolare del potere di indire il dibattito pubblico, che deve svolgersi nelle fasi iniziali di elaborazione di un progetto dell'opera; per come disposto dall'art. 23, comma 1, lett. g), d.lgs. n. 152/2006, il dibattito pubblico deve necessariamente svolgersi prima della valutazione di impatto ambientale.

Neppure le modifiche normative introdotte per garantire il rispetto della tempistica imposta dal P.N.R.R. hanno eliminato l'obbligo di assoggettare a dibattito pubblico le opere che hanno le caratteristiche tipologiche e dimensionali sopra precisate.

Ciò premesso, in base al Regolamento sull'esercizio dei poteri di cui all'articolo 220, commi 2, 3 e 4 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (Legittimazione straordinaria) approvato dal Consiglio dell'Autorità Nazionale Anticorruzione con delibera n. 268 del 20 giugno 2023, l'omesso svolgimento del dibattito pubblico obbligatorio è ricompreso tra le gravi violazioni del codice, che legittimano l'Autorità ad emettere un parere motivato e, in caso di esito negativo, a ricorrere al giudice amministrativo.

TEMPISTICA GIUBILARE

Già nel momento della prima pubblicazione era evidente il notevole ritardo nella tempistica di approvazione/realizzazione del progetto in relazione all'inserimento dell'opera nel programma giubilare. Adesso, essendo trascorsi altri sei mesi per la sola produzione di materiale progettuale integrativo, sempre a livello di progettazione preliminare, diventa insostenibile mantenere il porto turistico-crociéristico di Fiumicino nel programma giubilare.

Anche il proponente si è reso conto di quanto sopra e nella documentazione prodotta viene infatti chiarito che il progetto prevede due step principali, il primo prevede la sola realizzazione delle opere funzionali al Giubileo e poi con gli stralci successivi fino al completamento nel 2035. Il primo step comprenderà la diga foranea (Molo Traiano), le parti funzionali del molo sottoflutto (Molo Adriano) e del molo di spina e di approdo crociéristico (Molo Claudio), le opere di dragaggio, la colmata a terra e il ripascimento (previsto a Fregene Nord, a completo carico del progetto e in aggiunta agli oneri di urbanizzazione), il risanamento del Vecchio Faro di Fiumicino e la realizzazione della parte meridionale del parco pubblico, pari a circa un terzo del totale, e delle principali opere di urbanizzazione e lo spostamento della marina in sub-concessione.

Emerge chiaramente che le difficoltà connesse alla realizzazione del progetto sollevate in sede di osservazioni e nei pareri pervenuti per la maggior parte afferiscono proprio alle opere che dovrebbero essere funzionanti (più che funzionali!) per il Giubileo. Il cronoprogramma presentato è, e ogni giorno diventa di più, un vero e proprio libro dei sogni.

Le suddette considerazioni non sono peregrine e anche i proponenti nella documentazione integrativa presentata inseriscono la previsione della realizzazione di un terminal temporaneo (pontile galleggiante!) per l'accoglienza dei pellegrini, bypassando il vero problema che non è il pontile quanto la mancata attivazione del cold ironing nonché tutta l'attività di dragaggio e riposizionamento dei sedimenti.

Si torna a chiedere lo stralcio dell'opera dal programma degli interventi da realizzare per il Giubileo 2025.

RITORNO AL PROGETTO DEL PORTO TURISTICO APPROVATO NEL 2009

Si contesta quanto sostenuto dal proponente e dall'Amministrazione Comunale che precisano che qualora non fosse approvato il progetto oggi in esame tornerebbe in auge la realizzazione del progetto precedentemente approvato, quello del porto turistico oggetto della concessione rilasciata nel 2010 alla I.P.: tutti i pareri ambientali acquisiti nell'ambito della procedura conclusasi con l'Accordo di Programma nel 2009 ormai sono superati e andrebbero nuovamente acquisiti, ma con la situazione vincolistica attuale, nonché in base alla vigente normativa in materia di tutela ambientale, non è per nulla scontato che le conclusioni della procedura di approvazione del progetto sarebbero le medesime.

COMPATIBILITA' E SINERGIE CON STRUTTURE ANALOGHE

Il proponente sostiene che il nuovo porto crocieristico sarebbe compatibile con l'altra struttura portuale crocieristica laziale esistente, quella di Civitavecchia, e con l'approdo crocieristico già approvato da realizzare all'interno del Porto Commerciale dell'Autorità Portuale a Fiumicino nord, scommettendo sulla futura sinergia che si dovrebbe sviluppare tra le tre strutture analogamente alla sinergia che, a parere del proponente, si realizza in altre regioni e viene fatto l'esempio dei tre porti liguri di Genova, Savona e La Spezia.

Tutto ciò sembra essere smentito dai dati sul traffico crocieristico, che vede il 2024 essere un anno difficile per i porti di Genova e Savona che subiranno cali a due cifre (articolo del Sole 24 Ore del 19 febbraio 2024 a seguito dell'analisi sui flussi nei singoli porti messa a punto dalla società Risposte Turismo nel suo Speciale Crociere 2024).

Poiché i dati a disposizione non attestano la saturazione delle capacità ricettive del Porto di Civitavecchia, semplicemente il traffico passeggeri verrebbe in parte trasferito da Civitavecchia a Fiumicino senza sviluppare alcuna sinergia e/o effetto compensativo. La competizione poi di una struttura privata con una struttura pubblica, date le condizioni sopraesposte, costituirebbe un danno per la struttura preesistente, quella pubblica, e per l'altra struttura pubblica in corso di realizzazione. Si potrebbe addirittura profilare un danno erariale che dovrà essere imputato al soggetto attuatore.

ULTERIORI RILIEVI A SEGUITO DELLE CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI GIÀ PRESENTATE E DELLE INTEGRAZIONI PROGETTUALI

PREVALENZA DI PORTO NAUTICO RISPETTO ALL' ACCOSTO CROCIERISTICO

Più volte nei diversi documenti viene ribadita la compatibilità della previsione di una struttura di accosto crocieristico all'interno di un porto turistico quale funzione complementare non prevalente rispetto a quella prioritaria del diporto nautico, ma questo assunto non viene in alcun modo dimostrato.

Da questo assunto non dimostrato deriverebbe a parere del proponente la compatibilità della realizzazione del porto crocieristico con la normativa nazionale vigente.

Nelle controdeduzioni è stato semplicemente ribadita la prevalenza della funzione diportistica sotto il profilo quali-quantitativo rispetto a quella crocieristica. Quanto asserito andrebbe dimostrato in termini non solo numerici, benché neppure questo sia stato fatto, ma soprattutto in base ad una approfondita analisi di tipo economico-finanziaria. L'attività prevalente di una qualsiasi impresa infatti non può essere determinata seccamente dai numeri della produzione ma dall'importanza economica dei diversi prodotti/attività presenti all'interno del bilancio aziendale.

Poiché quanto sostenuto non è stato dimostrato, non può in alcun modo essere fatto riferimento alla normativa vigente, in particolare alla L. 84/94 che riserva la competenza in materia di porti commerciali allo stato.

VIOLAZIONE NORMATIVA SULLA CONCORRENZA

La modifica sostanziale della concessione a suo tempo rilasciata alla IP comporta la necessità di un nuovo bando pubblico per l'individuazione del concessionario. Qualora non venisse svolta prima dell'approvazione del nuovo progetto, la consultazione pubblica dovrà essere avviata una volta che dovesse essere approvata la variante progettuale oggetto del procedimento di VIA, in caso contrario ci si porrà in evidente contrasto con la normativa europea in materia di libero mercato. (N.B. la direttiva Bolkestein non si applica ai porti, ma il complesso normativo in materia di libero mercato e libera concorrenza ha un respiro molto più ampio). Tutto questo è già stato segnalato all'autorità competente.

Nelle controdeduzioni fornite il proponente sostiene che assumerà l'obbligo di rendere l'accosto crocieristico accessibile a tutti gli operatori del settore. Questa affermazione è semplicemente ridicola, in presenza di un unico attracco questa disponibilità astrattamente dichiarata sarà messa a dura prova, per non dire che sarà impossibile da concretizzare. La posizione dominante rispetto alle eventuali concorrenti è oggettivamente incontestabile.

Nelle integrazioni in merito non si dice nulla di nuovo.

MANCATO ESPERIMENTO PROCEDURA DI VAS

Circa il mancato esperimento della procedura di VAS nelle controdeduzioni alle osservazioni è stato sostenuto quanto segue: *“E' quindi opinione del proponente che il documento sia stato sviluppato nel pieno rispetto delle linee guida del MASE”*. Un'opinione resta tale se non viene dimostrata, e non appare condivisibile quanto sostenuto. Infatti, anche il Ministero della Cultura, nella richiesta di integrazioni, considerata la realizzazione in itinere del Porto Commerciale di Fiumicino da parte dell'Autorità Portuale a poco più di un chilometro di distanza dal progetto oggetto della VIA, *“chiede inoltre di considerare il cumulo degli impatti causati dalla presenza ravvicinata di due porti (oltre il piccolo porto di Ostia) ed in particolare dalla realizzazione di due moli per le navi di crociera che, per le specifiche esigenze di tale attività, prevede lo scavo del fondale e la realizzazione di edifici a servizio dei passeggeri”*.

Appare quindi decisamente sostenibile la richiesta di sottoporre il progetto alla VAS, chiamata a fornire un quadro più complesso e articolato del territorio interessato, valutando più parametri rispetto alla VIA, prendendo in esame il territorio interessato nel suo complesso e prevedendo gli effetti potenziali di più progetti nel loro insieme, con un processo maggiormente articolato e garantista della tutela ambientale.

Nelle integrazioni progettuali non è emerso nessun elemento utile a confutare questa lettura della procedura da attuare.

CRITICITA' VIABILISTICHE E DELLA MOBILITA'.

Rispetto alla mobilità nelle controdeduzioni fornite il proponente sostiene che il problema non è legato alle infrastrutture in se ma ad alcune intersezioni e innesti viari. Quindi declina le responsabilità circa la realizzazione di infrastrutture alternative demandando al Comune l'individuazione delle soluzioni da realizzare con il contributo straordinario che sarà versato in base agli accordi convenzionali.

Nella documentazione integrativa vengono finalmente forniti alcuni elementi conoscitivi suddivisi nelle due fasi di cantiere e di esercizio, col risultato di evidenziare come la progettazione consegnata in prima battuta sia caratterizzata da enorme superficialità.

Si contestano però le conclusioni degli studi effettuati dai quali risulterebbe che: *“attualmente la maggior parte delle strade all'interno dell'area di studio ha una capacità notevolmente superiore ai valori di flusso assegnati. La quasi totalità della rete è interessata da livelli di sotto- saturazione*

medio-bassi (i.e. criticità media=0,59), che rendono la circolazione abbastanza scorrevole. La velocità media risulta essere prossima ai 40 km/h. e uniche sezioni stradali interessate da una congestione maggiore sono quelle in prossimità del Ponte della Scafa e del Ponte 2 Giugno, per la ristretta capacità di quest'ultimo. Il modello evidenzia anche un flusso elevato su via Portuense all'altezza di via del Faro. In definitiva, dalle analisi effettuate emerge che, pur nell'ora di punta più gravosa e nell'ipotesi di massimo carico, le arterie stradali all'interno dell'area di studio sono dotate di una notevole capacità residua che permette di accogliere l'incremento di traffico senza generare problemi di congestione. Le analisi delle prestazioni hanno inoltre evidenziato la sussistenza di condizioni di traffico generalmente ottime per tutte le strade".

La congestione delle viabilità principali di Fiumicino e Isola Sacra per essere dimostrata non ha bisogno di studi del traffico, basta guardarsi intorno. Non a caso il programma dell'attuale Sindaco in più punti ha esaminato la questione, e tra le sfide da affrontare in relazione ad alcuni macro-obiettivi c'è proprio quella di fluidificare il traffico per rendere la città più salubre e meno inquinante.

CONTRIBUTO STRAORDINARIO E GRANDI OPERE

Il proponente nelle controdeduzioni fornite, nell'affrontare la questione della mobilità, conferma che dovrà essere versato il contributo straordinario a favore del Comune di Fiumicino: a tale proposito si rileva che l'importo di tale contributo, nella malaugurata ipotesi che si dovesse giungere alla realizzazione del progetto, dovrebbe essere rivisto in quanto dalla stipula della precedente convenzione urbanistica sono passati oltre 14 anni, e tutto quanto ivi concordato, sempre nella malaugurata ipotesi che il progetto venga approvato, va certamente rivisto e rinegoziato. Ogni responsabilità circa l'effettiva realizzazione delle infrastrutture previste (comunque non sufficienti) da realizzare, presumibilmente, con il contributo straordinario viene demandata alle amministrazioni pubbliche.

Anche nella documentazione integrativa, pur se vengono forniti alcuni elementi di studio aggiuntivi circa il traffico esistente e quello indotto dal porto crocieristico sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, non si affronta in alcun modo la tempistica relativa alla realizzazione delle infrastrutture da realizzare (comunque insufficienti), e anche questa responsabilità viene demandata alle diverse amministrazioni coinvolte: Comune, Regione – Astral, Anas.

VINCOLI AEROPORTUALI

Sia nelle controdeduzioni che nella documentazione integrativa l'incompatibilità con i vincoli aeroportuali relativa all'altezza delle navi da crociera non è stata proprio affrontata, limitandosi a rimandare il problema all'ottenimento di una futura autorizzazione come previsto dal Codice della Navigazione.

DRAGAGGI E RIUTILIZZO DEI MATERIALI

Le criticità dei dragaggi e del riutilizzo dei materiali, segnalate in numerose delle osservazioni presentate, in fase di controdeduzioni sono state affrontate solo genericamente.

Nelle integrazioni progettuali il proponente in merito alla questione dei dragaggi ha ritenuto di dover riconsiderare il posizionamento del canale di avvicinamento al porto, soprattutto per evitare le interferenze con gli oleodotti preesistenti. Opinione di chi scrive è che la necessità di modificare il tracciato per risolvere le interferenze con gli oleodotti preesistenti, è ancora una volta un chiaro segnale della superficialità con la quale è stata affrontata la progettazione di questa struttura così impattante per il territorio.

La riduzione del materiale dragato conseguente alla suddetta modifica del tracciato del canale di avvicinamento non risolve il tema centrale della *"caratterizzazione dei sedimenti"* e delle possibili opzioni di utilizzo dei materiali di escavo all'interno del bacino portuale. Infatti, neppure la

documentazione integrativa prodotta ha risolto la questione, e a pagina 218 della “Sintesi non tecnica” al paragrafo 4.4.8.1 il proponente scrive: *“Vanno tuttavia evidenziate, in alcuni campioni, concentrazioni di metalli pesanti e IPA superiori ai livelli normativi di riferimento. Le concentrazioni di idrocarburi policiclici aromatici, in particolar modo nell’area di progetto interna all’esistente barriera frangiflutti, hanno influenzato la classificazione del pericolo chimico, risultato per alcuni campioni “MOLTO ALTO”... omissis...Le caratteristiche geomorfologiche dell’area di studio e la diga foranea presente favoriscono l’accumulo di sedimenti e quindi di contaminanti ad essi adsorbiti. La sua collocazione in prossimità di foci fluviali drenanti ambienti fortemente antropizzati ed industrializzati probabilmente favorisce l’accumulo di materiale alloctono e la rapida mutazione dello stato di qualità dei sedimenti nel tempo”*

Si ribadisce integralmente quanto precedentemente osservato, non essendo né le controdeduzioni né le integrazioni progettuali risolutive in ordine a questo aspetto.

EROSIONE COSTIERA

Circa l’erosione costiera in fase di controdeduzioni viene sostenuto senza documentare nulla che il completamento delle opere a mare oggi solo parzialmente realizzate avvierà un processo di ripascimento manutentivo programmato. Se questo fosse vero, resterebbe aperta la questione del collocamento del materiale dragato, che viene proposto come utile per il ripascimento morbido delle spiagge erose del nord del comune.

Nella documentazione integrativa presentata si afferma che sarà utilizzata per questa finalità unicamente la parte del sedimento risultato idoneo a seguito della caratterizzazione. In sostanza, il proponente sta scommettendo sulla quantità di materiale che risulterà idoneo al ripascimento senza avere alcun elemento valido per sostenere che tale quantità sarà sufficiente per compensare il fenomeno dell’erosione costiera.

In nessuna parte della documentazione complessivamente prodotta viene affrontata l’ulteriore criticità provocata dall’effetto delle onde generate dalle grandi navi da crociera, problema già verificatosi in altre città, per esempio a Venezia, criticità che potrebbe portare all’ulteriore aggravarsi del fenomeno dell’erosione costiera.

CUNEO SALINO

La questione del cuneo salino in fase di controdeduzioni è stata sostanzialmente glissata, sostenendo che qualora a seguito dell’istruttoria tecnica degli organi competenti emergesse la necessità di sviluppare ulteriori analisi di dettaglio si sarebbe proceduto con l’approfondimento in fase di progettazione esecutiva.

Neppure nella documentazione integrativa la questione viene affrontata in maniera risolutiva. Dalla Sintesi non tecnica pag. 194: *“Pertanto, sulla base dei dati disponibili a livello idrogeologico, non è possibile quantificare e descrivere con precisione l’intrusione salina nella falda in oggetto; tuttavia, in termini generali e qualitativi, il quadro idrogeologico complessivo e la descrizione del progetto, permettono di effettuare una valutazione realistica se l’opera in oggetto può determinare un aumento o meno dell’intrusione salina nella falda...omissis...In conclusione, sulla base dei dati disponibili, non è possibile definire in termini quantitativi, l’intrusione salina nella falda in oggetto, tuttavia gli elementi progettuali per il nuovo porto, determineranno un miglioramento dell’intrusione salina e di conseguenza un arretramento del cuneo salino”*. In base al principio di precauzione, una semplice valutazione realistica non supportata da studi di impatto con esito favorevole non è assolutamente sufficiente per consentire di approvare un progetto di questa portata.

COLD IRONING E INQUINAMENTO AMBIENTALE

Rispetto all'inquinamento ambientale nelle controdeduzioni il proponente, consapevole dell'enorme inquinamento ambientale derivante in particolare dalla presenza di una nave da crociera in porto, a ridosso della città, ha sostenuto che non è previsto l'attracco della nave da crociera senza il cold ironing.

Per realizzare il cold ironing occorre un sistema complesso di infrastrutture elettriche nel porto, per consentire il trasferimento di energia in sicurezza, e l'infrastruttura a terra va allacciata alla rete nazionale. Sono necessari quindi elementi come una sottostazione principale che collega il porto alla rete, un convertitore di frequenza e un trasformatore per adattare la tensione alle diverse tipologie di navi. E' inoltre necessario che giunga a destinazione, e cioè nel porto, la quantità necessaria di energia elettrica.

La rete elettrica che deve essere progettata per soddisfare i bisogni elettrici di una nave da crociera può essere paragonata a quella di una piccola città. Il Cold Ironing è ancora una tecnologia che non solo in Italia non decolla per la mancanza di un quadro normativo definito e a causa degli elevati investimenti necessari.

Trattandosi di opera inserita nel programma giubilare, e considerati i tempi di realizzazione del "cold ironing", già nella prima fase delle osservazioni sono stati manifestati dubbi sui tempi necessari per consentire la fruizione anche solo parziale della struttura compatibilmente con quelli dell'evento giubilare.

Tutto ciò premesso, si rileva la netta contraddizione tra quanto più volte dichiarato nei documenti prodotti, anche in quelli integrativi, e la previsione di realizzare l'opera pubblica in fasi distinte.

Il cold ironing, se fosse vero che nessuna nave da crociera attraccherà in sua assenza, dovrebbe essere inserito nella prima fase realizzativa.

Al contrario, il cold ironing è inserito solo al termine della seconda fase realizzativa, che da quanto dichiarato dal proponente avrà inizio nel mese di luglio 2026 e termine nel mese di dicembre 2028. *(N.B. In realtà nelle fasi è stata inserita la realizzazione del "locale cold ironing" ma non è chiaro quando nel locale realizzato sarà effettivamente trasportata l'energia elettrica necessaria al funzionamento della nave da crociera.)*

Solo questo tentativo di aggirare l'ostacolo confondendo gli elementi di analisi e di studio e sostenendo consapevolmente dati falsi, fuorvianti e contraddittori, dovrebbe essere sufficiente a far chiudere con esito negativo la procedura di VIA in corso.

Pertanto si rileva che già nelle audizioni tenutesi presso la regione Lazio il proponente ha dichiarato che non essendo compatibili i tempi del cold ironing con quelli del programma giubilare la questione sarà rimandata, ma che le navi da crociera attraccheranno, presumibilmente nel già citato terminal temporaneo galleggiante (!).

In nessun documento progettuale viene precisato quanto sarà effettivamente attivata la linea elettrica che consentirà la messa in funzione del cold ironing. Ma una volta che la struttura portuale sarà in funzione, è lecito dubitare che si tornerà indietro sospendendo le attività crocieristiche in attesa di questa.

DGR 2649/1999

Rispetto alle criticità idrogeologiche le controdeduzioni fornite alle osservazioni non appaiono risolutive, ma si riferiscono unicamente al rischio idraulico nelle aree adiacenti alla struttura da realizzare.

Si rileva che la documentazione prodotta in questa fase di integrazione, che dovrebbe rispondere anche alla specifica richiesta avanzata dalla regione Lazio, non è coerente con le Linee Guida approvate dalla regione Lazio per la redazione della documentazione geologica e vegetazionale in ottemperanza della DGR 2649/1999e ss.mm.ii., il che rappresenta un ostacolo difficilmente sormontabile.

PRINCIPIO DI PRECAUZIONE

Anche le controdeduzioni fornite alle osservazioni in ordine alla necessità di attenersi al principio di precauzione appaiono generiche e semplicemente si limitano a rimandare alla fase della progettazione esecutiva la verifiche necessarie. Ma il concetto alla base del principio di precauzione nel caso non ci siano elementi sufficienti a valutare la portata del rischio è proprio quello di preferire sempre la soluzione che comporta rischi minori per la popolazione, per il territorio, per l'ambiente nelle sue diverse componenti.

Nelle documentazione integrativa l'argomento non viene proprio affrontato.

Considerate tutte le criticità già evidenziate nella prima osservazione presentata, e alla quale si rimanda, nessuna delle quali sembra essere stata effettivamente risolta né nelle controdeduzioni fornite né dalla documentazione integrativa prodotta; considerata inoltre l'indeterminatezza delle conclusioni degli studi prodotti, già evidenziata nella precedente osservazione ed alla quale nuovamente si rimanda, si ribadisce la necessità di attenersi al principio di precauzione, in quanto non è possibile sostenere con certezza che le criticità relative all'opera progettata possano essere risolte senza creare problemi alla salute dei cittadini e alla salute pubblica.