

Alla CA

Giorgia Meloni
Presidente del Consiglio

Matteo Salvini
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Roberto Gualtieri
Commissario Straordinario di Governo per il Giubileo della Chiesa Cattolica 2025, Sindaco della Città Metropolitana di Roma e Sindaco di Roma Capitale

Francesco Rocca
Presidente della Regione Lazio
Giunta e Consiglio Regionale

Mario Baccini
Sindaco di Fiumicino
Giunta e Consiglio Comunale di Fiumicino

Mons. Rino Fisichella
Pro-Prefetto del Dicastero per l'Evangelizzazione della Santa Sede

E pc
Gilberto Pichetto Fratin
Ministro dell'Ambiente e Sicurezza energetica

Gennaro Sangiuliano
Ministro della Cultura

Daniela Santanchè
Ministro del Turismo

E pc
XIII Commissione Senato Territorio Ambiente Beni Ambientali
X Commissione Senato Industria Commercio Turismo
IX Commissione Camera Trasporti
VIII Commissione Camera Ambiente

E pc
Alessandro Ridolfi
Direzione Generale della Regione Lazio

Pasquale Ciacciarelli,
Assessore all'Urbanistica, alle Politiche abitative, alle Case popolari, alle Politiche del Mare
Regione Lazio

Elena Palazzo

Assessore Ambiente, Sport, Cambiamenti climatici, Transizione energetica, Sostenibilità

Fabrizio Ghera

Assessore Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio

Giorgio Simeoni

Presidente della Commissione Speciale “Giubileo 2025” Regione Lazio

Nazzareno Neri

Presidente Commissione Tutela del territorio, erosione costiera, emergenze e grandi rischi, protezione civile, ricostruzione Regione Lazio

Valentina Paterna

Presidente Commissione Agricoltura, ambiente Regione Lazio

Laura Corrotti

Presidente Commissione Urbanistica, politiche abitative, rifiuti Regione Lazio

Cosmo Mitrano

Presidente Commissione - Lavori pubblici, infrastrutture, mobilità, trasporti Regione Lazio

Marta Bonafoni

Presidente Commissione Trasparenza e pubblicità Regione Lazio

Consigliere e consiglieri Regione Lazio

E pc

Manuela Chioccia

Consigliere metropolitano delegato Viabilità, Mobilità e Infrastrutture

Rocco Ferraro – Consigliere metropolitano delegato Transizione ecologica, Ambiente, Aree Protette e Tutela degli animali

Damiano Pucci Consigliere metropolitano delegato Pianificazione urbanistica, Pianificazione strategica, Agricoltura e Difesa del suolo

Tiziana Biolghini – Consigliere metropolitano delegato Pari opportunità, Politica sociale, Cultura, Partecipazione, Trasparenza e Anticorruzione

Ernesto Tedesco

Sindaco di Civitavecchia
Giunta e Consiglio Comunale di Civitavecchia

Mario Falconi

Presidente X Municipio
Giunta e Consiglio X Municipio

E pc

Pino Musolino

Presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia (AdSP Mar Tirreno Centro-Settentrionale)

Rodolfo Giampieri

Presidente Assoporti

E pc

Eugenio Patanè

Assessore alla Mobilità di Roma Capitale

Giovanni Zannola

Presidente Commissione Mobilità di Roma Capitale

Dario Nanni

Commissione Speciale Giubileo 2025 di Roma Capitale

Federico Rocca

Presidente Commissione di Controllo, Garanzia, Trasparenza di Roma Capitale

Consigliere e consiglieri Roma Capitale

Ufficio di Supporto al Commissario

Straordinario di Governo per li Giubileo della Chiesa cattolica 2025

E pc

Direzione Regionale infrastrutture e Mobilità Regione Lazio

Roma, 30 novembre 2023

OGGETTO: Intervento N. 146 Porto turistico-crocieristico di Fiumicino Isola Sacra DPCM 8 giugno 2023 Giubileo 2025

Le scriventi associazioni fanno seguito alla precedente lettera del 24 luglio 2023 (allegata) per chiedere al Governo, al Sindaco Commissario per il Giubileo della Chiesa Cattolica 2025, al Sindaco di Fiumicino e a tutte le istituzioni preposte di **stralciare dall'elenco degli interventi "essenziali" del DPCM 8 giugno 2023 il progetto del porto turistico - crocieristico nell'Isola Sacra di Fiumicino**, della società "*Fiumicino Waterfront S.r.l.*" controllata dal gruppo *Royal Caribbean*.

Un intervento che a nostro avviso **non riveste alcun interesse pubblico** e avrà impatti devastanti sulla costa e il mare laziale, sulla politica portuale nel territorio regionale e nell'intero Paese, e conseguenze irreversibili sull'ambiente, sul paesaggio e sulla vivibilità del territorio.

Ma soprattutto, ci preme far notare, **è un intervento che non porterà alcun vantaggio alle celebrazioni del Giubileo 2025 e a coloro che intendono parteciparvi**, che tuttavia potrà usufruire delle accelerazioni e delle deroghe previste per gli interventi giubilari sottoposti ai poteri commissariali.

Secondo il DPCM dell' 8/6/2023 gli interventi essenziali sono "*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, che verranno approvati con successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri*".

Nella scheda n. 146 Porto turistico-crociéristico di Fiumicino Isola Sacra dell'allegato al DPCM si dichiara che “ *Durante il Giubileo 2025, il Porto e le sue strutture di standard di livello internazionale (es. gli spazi pubblici, l'hotel, il terminal), potranno quindi essere messi a disposizione della Struttura Commissariale e del Tavolo di lavoro per eventi o altre iniziative. Non solo: le navi da crociera sono state spesso usate quali 'città galleggianti', utili quando è necessario integrare l'offerta ricettiva*”.

Nel cronoprogramma della scheda 146 del Dpcm di giugno è indicata la fine settembre 2023 per la conclusione delle procedure del Giubileo 2025: della procedura VIA (giugno 2023) della conferenza dei servizi (agosto 2023) e l'accordo di programma (settembre 2023); ma già **nel luglio 2023 sarebbe dovuta iniziare la fase 1 di costruzione, con l'inizio del dragaggio a dicembre 2023 da concludersi nel giugno 2024, e anche la realizzazione di spazi pubblici e community hub, da avviare a giugno 2024 e concludere a dicembre 2024.**

Nel “Cronoprogramma di progetto”, capitolo 14 della Relazione illustrativa pubblicata il 17 novembre 2023 dal MITE nell'ambito della procedura di Valutazione Impatto Ambientale (PNIEC-PNRR) [elaborato P0031150-D-0-MP00-GE-REL-01_00] si legge che “*Il cronoprogramma è mirato al completamento del **primo lotto di opere funzionale agli obiettivi del Giubileo 2025 entro l'estate del 2025 (Lotto Giubileo)**, la realizzazione delle opere necessarie all'operatività della marina (Lotto Marina 1), alla logistica e alla gestione dei flussi crocieristici (Lotto Crocieristica) **entro l'estate del 2026, con il successivo completamento delle opere di servizio alla marina (Lotto Marina 2), dell'hotel e della banchina mega-yachts (Lotto Completamento) per il 2028** e ed il 2035 rispettivamente” [pag. 110] e ancora “... La parte centrale del parco con i relativi **communtty hubs, la piazza coperta e le aree parcheggio verranno completate entro ottobre dello stesso anno [2026]** e parallelamente verranno avviati gli interventi di soil improvement, tanto in colmata, che sul terreno in posto, **funzionali alla realizzazione degli edifici previsti, Circular Building e Cantiere Nautico, entro la fine del 2028. Hotel e Banchina Megayacht verranno realizzati nel 2035, quando le attività portuali saranno adeguatamente avviate per offrire questo tipo di servizi, propri di un porto con adeguato standing internazionale**”.*

Due cronoprogrammi a distanza di soli 6 mesi che prevedono una scansione temporale molto diversa, con un ritardo notevole sulle previsioni iniziali e di conseguenza con la rinviata realizzazione di opere che nel Dpcm erano indicate in funzione del Giubileo, come i previsti hotel e strutture ricettive.

Ma anche **l'approdo delle grandi navi**, secondo l'elaborato con il cronoprogramma delle fasi di cantiere [P0031150-D-0-MP00-CA-CRO-01-00] dovrebbe essere possibile dal 29 ottobre 2025, dopo la realizzazione di un “terminal crociera temporaneo”, che dovrebbe terminare il 26 aprile 2025, e soprattutto **dopo il completamento dei moli Traiano e Claudio, il 29 ottobre 2025. Un obiettivo quest'ultimo, che ci appare decisamente irrealistico**, dato che presuppone che le **opere di dragaggio** - con una profondità che raggiunge i 12 metri - **siano completate a tempo di record, in meno di un anno**, dal 18 ottobre 2024 al 18 ottobre 2025: a titolo esemplificativo facciamo presente che il dragaggio da 6 metri a 13,50 del porto di Salerno è stato portato a compimento in 7 anni, dal 2012 al 2019; a Civitavecchia per 2 mt in due anni, a Napoli per la parte commerciale del porto da 8 mt a 14,5, in 8 anni (procedure e lavori).

Ma anche se i tempi fossero rispettati, va fatto presente che il completamento dell'assetto logistico del terminal crocieristico entro l'estate del 2026 implica che l'operatività da fine ottobre 2025 sarebbe condizionata da un ancora più elevato grado di congestione, perché non sarebbero ancora disponibili quelle infrastrutture indispensabili alla migliore gestione dei flussi.

In ogni caso sarebbe inserito un intervento privato assai impattante per l'ambiente e il territorio nelle corsie preferenziali degli interventi giubilari **per soli pochi mesi di possibile servizio ai pellegrini**, tenendo presente che la stessa Relazione illustrativa precisa che "*Le opere di accosto crocieristico e la relativa logistica vengono infatti utilizzate a tale scopo per circa il 30% del tempo: sei mesi all'anno (maggio-ottobre) e, in questo periodo, a quattro giorni a settimana (giovedì-domenica)*".[pag. 19 Relazione illustrativa]

Chiediamo quindi che l'intervento sia stralciato dalle opere essenziali del Giubileo della Chiesa Cattolica 2025, e che si promuova un ripensamento sull'interesse pubblico dell'opera, anche in considerazione dei tanti argomenti già affrontati nella precedente nota del 24 luglio 2023 che alleghiamo.

In fede

Associazione Carteinregola

Comitato I Tavoli del Porto

Agenda Tevere

Cittadinanzattiva Lazio

Italia Nostra Roma

Italia Nostra Litorale Romano

Lipu/BirdLife Italia

Ass. Mare Libero di Ostia

Salviamo il paesaggio Roma e Lazio

VAS Verdi Ambiente Società

Riferimenti:

Anna Maria Bianchi Presidente Carteinregola 335/6930035
carteinregola@casellapec.com info@carteinregola.it

David Di Bianco portavoce I Tavoli del Porto 335/1856735 d.dibianco@gmail.com

Roma, 24 luglio 2023

OGGETTO: DPCM 8 giugno 20223 Giubileo 2025 - Intervento N. 146 Porto turistico-crociéristico di Fiumicino Isola Sacra

Le scriventi associazioni chiedono alle istituzioni preposte di abbandonare il progetto di costruire un terminal crocieristico nell'Isola Sacra di Fiumicino; tale progetto è inserito nel programma dettagliato per il Giubileo 2025, come "intervento essenziale", con Amministrazione proponente e soggetto attuatore il Comune di Fiumicino, con un costo totale dell'intervento di 439 milioni di euro a carico di "altre fonti di finanziamento". Il soggetto che ha avanzato la richiesta nel 2022 è la società "*Fiumicino Waterfront S.r.l.*" controllata al 100% dal gruppo *Royal Caribbean*, che ha acquisito all'asta la concessione del Porto Turistico di Fiumicino-Isola Sacra in seguito alla procedura concorsuale della Società in liquidazione *Iniziativa Portuali*.

L'intervento a nostro avviso non riveste alcun interesse pubblico, sia in generale, sia rispetto al Giubileo, anzi avrà impatti devastanti su un bene collettivo come la costa e il mare laziale, ed è soprattutto un grave errore, sia per motivi connessi strettamente all'impatto territoriale sia per considerazioni generali sulla politica portuale nel territorio regionale e nell'intero Paese.

Vogliamo evidenziare come risulti invece ulteriormente da rafforzare, nel quadro degli interventi necessari per il Giubileo, un efficiente e rapido collegamento tra il Porto di Civitavecchia – scalo pubblico, già attrezzato come porto crocieristico, nonché già oggetto di consistenti investimenti pubblici per il suo potenziamento – e Roma /Vaticano. In attesa di investimenti nella infrastruttura ferroviaria che lo rendano maggiormente fluido, sarebbe già oggi possibile attivare la connessione, mediante un cambio di banco o una manovra nella stazione di Roma Trastevere, per raggiungere la stazione di Roma San Pietro.

Cominciamo dal quadro strategico complessivo.

Sin ad oggi nel nostro Paese i terminal crocieristici sono stati condivisi dalle diverse compagnie armatoriali, consentendo per questa via, da un lato, una competizione equilibrata nel mercato, dall'altro, una ottimizzazione della capacità di approdo. Introducendo con questa iniziativa la possibilità di assegnare un terminal in uso esclusivo ad una delle compagnie si spezza questo equilibrio e si determinerà la richiesta di analoghe iniziative da parte di altri armatori.

Inoltre *Royal Caribbean* ha acquisito il controllo di una società in stato fallimentare, che aveva in pancia l'assegnazione della concessione per la costruzione di un porto turistico a fini diportistici. Certamente è poi necessario avviare le complesse procedure per la variante al piano regolatore portuale approvato nel 2004: non vi è dubbio, infatti, che l'occupazione ex novo di un consistente tratto di mare comporta, oltre a numerosi e dettagliati studi propedeutici tra cui la VAS per l'ambito portuale e la VIA per le opere infrastrutturali, l'avvio dell'iter approvativo con le modalità e le intese tra soggetti istituzionali previste dalla vigente normativa. Questa procedura non ci risulta nemmeno iniziata, mentre è chiaro che, per consentire l'attracco di navi da crociera, sarà necessario effettuare un dragaggio che cuba almeno tre milioni di metri cubi: un'opera che richiede un iter di autorizzazione presso il Ministero della Transizione Ecologica, che non sappiamo se sia stato avviato, né sappiamo se il costo di questa operazione sia a carico dello Stato, quindi con il beneficio a vantaggio di un singolo privato.

In ogni caso riteniamo che il combinato disposto tra gli adempimenti connessi alla modifica del Piano regolatore portuale e la procedura di autorizzazione e realizzazione del dragaggio determinerebbero l'impossibilità di rendere disponibile il terminal per l'avvio del Giubileo del 2025.

A nostro avviso l'interesse pubblico va in altra, opposta, direzione.

Il porto di Civitavecchia, denominato *Port of Rome*, è il secondo scalo crocieristico d'Europa, dopo Barcellona, per numero di passeggeri. Depotenziarne la funzione, realizzando un terminal vicino, riduce il valore degli investimenti pubblici, di quelli effettuati nel passato e di quelli che sono previsti in futuro per migliorarne i collegamenti con la città di Roma. Ed anche in questo caso a vantaggio di solo uno dei soggetti del mercato rispetto alla concorrenza.

Ma sarebbe grave anche l'impatto sul territorio di Fiumicino. Il sistema della mobilità, già messo a dura prova dall'aeroporto internazionale in quanto la città non è dotata di collegamenti ferroviari¹, subirebbe un collasso che non potrebbe essere evitato dalle opere accessorie che sono state ipotizzate (comunque su gomma) nell'ambito del progetto del terminal crocieristico.

Le grandi navi viaggiano con una capacità di 5.000 passeggeri e di 2.000 membri di equipaggio, e Roma costituisce una attrazione tale da determinare certamente un afflusso considerevole di clienti. La congestione che ne deriverebbe è destinata a creare, soprattutto in alcuni momenti dell'anno, la paralisi del territorio cittadino.

Una gestione razionale indurrebbe, piuttosto che costruire un nuovo terminal a Fiumicino, a mantenere il sistema crocieristico del Lazio concentrato sul porto di Civitavecchia, provvedendo, prima dell'inizio del Giubileo del 2025, a mettere in pista un collegamento ferroviario con la stazione di Roma San Pietro, tecnicamente possibile, con cambio di banco o operazione di manovra nella stazione di Trastevere, senza attendere la realizzazione degli investimenti necessari per la connessione ferroviaria diretta.

Ma ci sono molte altre allarmanti controindicazioni per le ricadute sul territorio, a partire dalle criticità ambientali su cui sarà predisposto uno specifico approfondimento.

Desto preoccupazione l'inquinamento addizionale che sarebbe determinato dalle grandi navi da crociera che sono, insieme alle porta container, i mezzi di trasporto più inquinanti del pianeta, assieme agli aeromobili. Secondo stime della UE, una sola nave inquina come 14.000 automobili. Tale inquinamento dell'aria si sommerebbe alle emissioni prodotte dagli aerei, così come l'inquinamento acustico.

Ma deve essere considerato anche il nuovo argine realizzato dalla Regione Lazio per contenere il rischio idraulico, con lo scopo di far espandere l'area golenale in caso di piena del Tevere. Per assurdo, proprio di fronte alla golena dovrebbe essere costruito il Porto con l'approdo crocieristico, le cui strutture potrebbero ostacolare il libero deflusso delle acque verso il mare.

Riteniamo inoltre importante considerare che l'approdo delle grandi navi alla foce del Tevere, i cui fondali sono bassi e fangosi, può determinare un serio rischio per la sicurezza della navigazione. Sempre in tema di sicurezza, ricordiamo che l'autorità per la sicurezza del volo, ha fissato in 48 mt l'altezza massima nell'area destinata al porto, mentre le grandi navi indicate da progetto superano i 70 mt.

¹ Il treno regionale proveniente da Roma o il Leonardo Express arrivano in aerostazione tagliando fuori il centro abitato di Fiumicino.

Infine, esprimendo stupore e rammarico per il fatto che un'area di grandissimo pregio potenziale, a pochi passi dalla Capitale d'Italia, sia stata lasciata per anni nel degrado fino a renderla una landa desolata e inospitale, chiediamo se siano state valutate le conseguenze irreversibili sul paesaggio della costa, sull'ambiente e sull'ecosistema marino e costiero per la realizzazione di un'opera non necessaria, né per il Giubileo, né per l'economia del Paese.

Chiediamo a tutti gli interlocutori istituzionali:

- se sia in corso e a che punto dell'iter si trovi la revisione del Piano regolatore del porto di Fiumicino
- se sia stato presentato dalla società proponente il progetto di dragaggio funzionale all'ingresso ed alla uscita delle navi da crociera
- quale sarà il soggetto istituzionale responsabile per la trasformazione della concessione, oggi limitata alla costruzione di un porto turistico, mentre il progetto prevede il suo cambiamento verso la costruzione e la gestione di un terminal crocieristico
- quali siano i tempi previsti per la realizzazione dell'investimento, secondo un cronoprogramma che tenga conto della approvazione della revisione del Piano regolatore e della esecuzione del dragaggio
- se sia stata effettuata una adeguata analisi sugli impatti del terminal crocieristico sulla mobilità di Fiumicino e sui collegamenti da e per Roma
- se sia stata effettuata una analisi costi benefici per valutare le conseguenze di questo investimento sul sistema portuale e territoriale del Lazio.

Le scriventi associazioni si battono per uno sviluppo economico sostenibile, che porti benessere ai territori senza "danni collaterali" per la natura, per i beni comuni e per la salute dei cittadini, e senza regali al profitto privati a detrimento delle risorse pubbliche. Vogliamo costruire soluzioni affermative, ma nell'interesse generale e nel rispetto dell'ambiente e delle persone.

In fede

Ass. Carteinregola - Comitato I Tavoli del Porto - Ass. Mare Libero di Ostia

Italia Nostra Nazionale - Italia Nostra Roma - Agenda Tevere -

VAS Verdi Ambiente Società - Lipu/BirdLife Italia

Riferimenti:

Anna Maria Bianchi Presidente Carteinregola 335/6930035 carteinregola@casellapec.com

David Di Bianco portavoce I Tavoli del Porto 335/1856735 d.dibianco@gmail.com