

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

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

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

La Sottoscritta

Anna Maria Bianchi

in qualità di legale rappresentante della Associazione Carteinregola

PRESENTA

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

Progetto, sotto indicato

ID:

Codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM): 10397

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

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

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

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

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

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

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

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

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

X Beni culturali e paesaggio

X Monitoraggio ambientale

Altro (specificare) _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

In premessa facciamo presente che riteniamo che il progetto proposto non possa ascrivere a una "variante" del precedente progetto del Porto Turistico, ma sia da considerarsi a tutti gli effetti un nuovo progetto; inoltre riteniamo che l'impatto della ulteriore destinazione crocieristica richieda che le procedure siano espletate nei tempi e con le norme previste per opere di questa portata, e che il ricorso alle accelerazioni e alle deroghe per gli interventi del Giubileo della Chiesa Cattolica 2025 non sia giustificato neanche dall'evento religioso, poiché dai cronoprogrammi pubblicati negli elaborati della VIA si evince che – se fossero rigorosamente rispettati i tempi indicati – le navi da crociera, di cui si ipotizzava l'uso al servizio dei pellegrini, potranno approdare al Porto solo negli ultimi 2/3 mesi, oltretutto invernali, dell'anno giubilare, mentre le strutture per l'accoglienza sarebbero programmate negli anni successivi.

Per le osservazioni si rimanda al documento allegato che comprende:

1. Osservazioni riguardanti le procedure
2. Osservazioni riguardanti la pianificazione dei trasporti ed il terminal crociere di Fiumicino
3. Osservazioni riguardanti gli aspetti paesaggistici
4. Osservazioni riguardanti gli aspetti archeologici

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

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

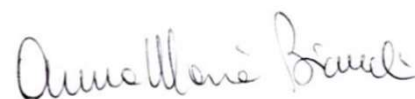
Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

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

Luogo e data Roma, 17 dicembre 2023

La dichiarante





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

Osservazioni dell'Associazione Carteinregola

Roma, 17 dicembre 2023

1. Osservazioni riguardanti le procedure
2. Osservazioni riguardanti la pianificazione dei trasporti ed il terminal crociere di Fiumicino
3. Osservazioni riguardanti gli aspetti paesaggistici
4. Osservazioni riguardanti gli aspetti archeologici

1. Osservazioni riguardanti le procedure

In premessa facciamo presente che riteniamo che **il progetto proposto non possa ascrivere a una “variante”** del precedente progetto del Porto Turistico, ma **sia da considerarsi a tutti gli effetti un nuovo progetto**, come indicato anche dal Mic con nota del dicembre 2019, richiesta accolta nel parere finale della Commissione Tecnica VIA e VAS del Ministro Ambiente nell’ambito della procedura di Definizione contenuti SIA (Scoping). Inoltre riteniamo che l’impatto della ulteriore destinazione crocieristica richieda che le procedure siano espletate nei tempi e con le norme previste per opere di questa portata, e che il ricorso alle accelerazioni e alle deroghe per gli interventi del Giubileo della Chiesa Cattolica 2025 non sia giustificato neanche dall’evento religioso, poiché dai cronoprogrammi pubblicati negli elaborati della VIA si evince che – anche se fossero rigorosamente rispettati i tempi indicati – le navi da crociera, di cui si ipotizzava l’uso al servizio dei pellegrini, potranno approdare al Porto solo negli ultimi 2/3 mesi, oltretutto invernali, dell’anno giubilare, mentre le strutture per l’accoglienza sarebbero programmate negli anni successivi.

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-crocieristico di Fiumicino Isola Sacra, intervento “essenziale” nell’allegato al citato 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*”**.

Nell'Avviso Pubblico *“Presentazione dell'Istanza per l'avvio del procedimento di valutazione di impatto ambientale”* (presentata dal Comune di Fiumicino il 10 ottobre 2023 al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, pubblicata il 17 novembre 2023) si legge: **“L'opera è stata identificata dal Governo Italiano, nel giugno 2023, come strategica per il Giubileo 2025 nell'ambito di intervento “Accoglienza per i pellegrini e visitatori” in ragione della sua funzione di ulteriore via di pellegrinaggio e “porta” di accesso a Roma”**.

Nel cronoprogramma della scheda 146 del Dpcm 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 dell'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 (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)”* e che *“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 communiti 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”*.

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 crociere temporaneo”, che dovrebbe essere pronto il 26 aprile 2025, e soprattutto **dopo il completamento dei moli Traiano e Claudio, il 29 ottobre 2025. Lo stesso cronoprogramma prevede 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.** Facciamo presente, a titolo esemplificativo, 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 l'intervento privato usufruirebbe delle accelerazioni e delle deroghe degli interventi giubilari **per soli pochi mesi di possibile servizio ai pellegrini**, tenendo presente che la stessa Relazione illustrativa (pag. 19) 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).*

Per questo l'Associazione Carteinregola, insieme ad altre associazioni ha chiesto al Commissario per il Giubileo, il Sindaco di Roma Roberto Gualtieri, e al Governo di stralciare dall'elenco degli interventi "essenziali" del DPCM 8 giugno 2023 il progetto del porto turistico – crocieristico nell'Isola Sacra di Fiumicino.

2. Osservazioni riguardanti la pianificazione dei trasporti ed il terminal crociere di Fiumicino

Della costruzione del terminal crocieristico a Fiumicino non si trova traccia in alcuno degli strumenti di pianificazione dei trasporti esistenti, né su scala nazionale né su scala regionale. L'ultimo documenti di programmazione nazionale dei trasporti e della logistica è stato approvato nel 2015.

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) emanato dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, già Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, stabilisce priorità e attività a livello nazionale, volte a massimizzare il valore aggiunto della risorsa mare per il cluster marittimo, portuale e logistico e per la ripresa economica dell'intero Sistema Paese.

Il Piano opera in modo sinergico rispetto alle priorità definite dall'Unione Europea per il settore dei trasporti e alle politiche marittime euro-mediterranee generali. In particolare, recepisce e tiene conto delle indicazioni contenute nel Libro Bianco del 2011, nel quale è ribadita l'importanza di investire su:

- modalità di trasporto sostenibili
- completamento delle reti infrastrutturali e di collegamento
- efficientamento dei sistemi di trasporto e logistici, anche grazie all'integrazione con le nuove tecnologie.

Il Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica della Regione Lazio è stato approvato a dicembre del 2020, ed anche in questo caso non si trova traccia della necessità di realizzare un terminal crociere a Fiumicino. Al contrario viene confermata la centralità del porto di Civitavecchia come nodo strategico della sistema portuale regionale per i collegamenti internazionali.

Ovviamente la data del Giubileo era nota sia all'epoca di approvazione del piano nazionale sia, ragion di più, nel momento della approvazione del piano regionale dei trasporti. Non esiste quindi nessun elemento straordinario che può essere considerato dirimente per porsi fuori dalla logica della programmazione per gli investimenti necessari al miglioramento della dotazione logistica e trasportistica per il nostro Paese.

L'assenza di alcun riferimento alla realizzazione del terminal crociere a Fiumicino negli strumenti di pianificazione trasportistica su scala nazionale e regionale non può essere considerata un fattore neutrale nella assunzione della decisione di realizzare questo investimento.

Già questo aspetto, di per sé, andrebbe valutato come sostanziale elemento di perplessità che rende dubitativa la scelta assunta dal Comune di Fiumicino, che non può essere considerato soggetto promotore di pianificazione delle infrastrutture trasportistiche di interesse nazionale.

Nell'ambito della procedura VIA i proponenti si occupano poi dei potenziamenti nelle infrastrutture stradali necessarie per assicurare i collegamenti tra il terminal crocieristico. E' già emblematico osservare che l'unica preoccupazione riguarda gli assi viari, e nulla si dice circa i collegamenti ferroviari. Si parte dall'assunto che non bisogna assolutamente percorrere la strada della intermodalità, perché evidentemente solo la modalità su gomma viene considerata lo strumento per assicurare il bisogno di mobilità.

L'area interessata dallo studio dei proponenti è il quartiere Isola Sacra che è delimitato dal Fiume Tevere a Sud e a Est, Dalla Fossa Traianea a Nord e del Mar Tirreno a Ovest, ha come unici punti di contatto con la rete viaria esterna:

- Il Ponte 2 Giugno, a Nord, che la mette in comunicazione la porzione più densamente popolata di Isola Sacra con il centro della città di Fiumicino;
- Lo svincolo bi-livello al Viadotto di Viale dell'Aeroporto, a Nord-Est, che permette di imboccare Viale dell'Aeroporto in entrambe le direzioni (Fiumicino e Ostia);
- Lo svincolo a raso al Ponte della Scafa, a Sud, che permette di imboccare Viale dell'Aeroporto nella sola direzione verso Ostia.

Dalle analisi effettuate dallo studio emerge, secondo i proponenti, 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 tranne possibili ingorghi che possono crearsi su via Portuense.

Le analisi delle prestazioni hanno inoltre evidenziato – sempre secondo i proponenti - la sussistenza di condizioni di traffico generalmente ottime per tutte le strade. Fenomeni di coda si registrano su via Portuense e sono provocati soprattutto dalla ristretta capacità del Ponte 2 Giugno.

Non pare però che lo studio abbia considerato gli elementi di congestione che si determinano per la contestualità dei flussi nelle medesime fasce orarie. Notoriamente, il traffico dei crocieristi ci concentra in modo molto intenso nella fase di discesa dei passeggeri dalla nave e poi nella fase di imbarco, al termine delle escursioni.. La presenza di un numero consistente di autobus turistici sostanzialmente in fila determina un effetto di congestione che non può essere paragonato al normale flusso veicolare.

3. Osservazioni riguardanti gli aspetti paesaggistici

Il progetto in esame, così come concepito, a nostro avviso si basa su un erroneo presupposto. Ovvero la convinzione che un porto turistico - crocieristico, come indicato nella titolazione, oltre a contemplare tutte le strutture tecniche di base e di supporto all'attracco, allo sbarco, alla sosta momentanea, all'amministrazione, alla cantieristica navale, includa anche strutture dedicate alle attività di commercio, ristorazione, alberghiere, abitative, attrezzature sportive, ricreative, uffici, centro affari e servizi. Si tratta di due sistemi differenti con caratteristiche e funzioni precipue, la cui distinzione è necessaria per capire i rispettivi rapporti con le normative di piano a cui devono rispondere. Il primo sistema costituisce un porto turistico - crocieristico, il secondo un centro polifunzionale, sostanzialmente un centro commerciale - alberghiero.

Facendo riferimento alla tabella 8 -1 pag.60 della Relazione illustrativa, che riporta elencate tutte le superfici per edificio e per funzione , si possono creare due elenchi separati ognuno dei quali include le funzioni e gli edifici afferenti ai due sistemi sopra individuati.

Pertanto il sistema porto turistico - crocieristico risulta così formato:

- edificio di accosto crocieristico	mq 18.160
- cantieri navali	3.000
- servizi alla marina	<u>3.893</u>
Tot	25.053

A questo sistema si aggiunge il centro commerciale alberghiero

- circular building	mq 10.614
- hotel – appart hotel	22.985

-	community hub	1.515
-	bilancioni	<u>1.781</u>
	Tot	36.885

Sistema commerciale – alberghiero che risulta notevolmente più ampio rispetto al primo sistema porto turistico – crocieristico, le cui strutture ricettive, come enunciato nella relazione illustrativa, sono dedicate “*anche e soprattutto a quelli in transito per l’aeroporto di Fiumicino e alla clientela che gravita sulla marina interessata al turismo locale e/o regionale*”. Palesemente non peculiare dell’attività portuale sulla cui area pur tuttavia gravitano.

L’imponente superficie prevista per questi due sistemi infrastrutturali ha comportato, di conseguenza, la progettazione di due vaste superfici di colmata che modificano completamente il profilo dell’arco portuale esistente il quale si raccorda alla spiaggia col suo retrostante abitato formando un continuum visivo. (La fascia costiera alla quale si agganciano le colmate è classificata dallo Stralcio della carta di uso del suolo del Geoportale Regione Lazio come “spiagge, dune e sabbia” fig.4.18)

Su queste colmate si posizionano le strutture edilizie dei due sistemi che con le loro notevoli cubature e compatte geometrie si pongono in netto contrasto con il minuto tessuto edilizio limitrofo creando una barriera visiva verso il mare. Ci si riferisce soprattutto al Centro commerciale alberghiero ricreativo sulla colmata a nord caratterizzato per la gran parte da due grandi edifici: uno a pianta circolare alta due piani e l’altro a pianta quadrata degradante dai quattro ai due piani. Entrambi stretti tra il tessuto minuto dell’abitato e il margine costiero della banchina nord determinano, con la loro massiccia e schematica struttura, una cesura ed un contrasto stridente con l’intorno.

E’ evidente che una struttura con funzioni commerciali alberghiero ricreativo, affiancandosi ad un polo portuale che attrae un consistente flusso di utenti, ne trarrà un grande vantaggio. Non potrà però la previsione di una tale struttura, denominandosi impropriamente Porto turistico – crocieristico, prevedere la realizzazione di un colmata su cui installarsi all’interno dell’area propriamente portuale.

Non potrà soprattutto godere delle deroghe previste per le attrezzature portuali (art. 34 delle NTA del PTPR).

Infatti l’area interessata dall’intervento ricade nella Fascia Costiera tutelata ai sensi dell’art. 142, comma 1, lett. A del D.Lgs 42/04

Per dette fasce si applica quanto prescritto all’**art. 34 comma 6 delle NTA del PTPR** in base al quale, come dichiarato a pag. 54 della Relazione Paesaggistica, “vige la **sostanziale ineditabilità a parte alcune deroghe** tra le quali quelle specificate dal comma 6 inerenti sia le opere pubbliche che le attrezzature portuali”.

Pertanto il Centro commerciale alberghiero progettato in parte sulla fascia costiera creata artificialmente con la colmata e in parte sulla fascia costiera originaria (fig 9.4 e 9.5 della Relazione Illustrativa) non può essere edificato poiché palesemente non rientra nella categoria delle attrezzature portuali né tantomeno in quella delle opere pubbliche.

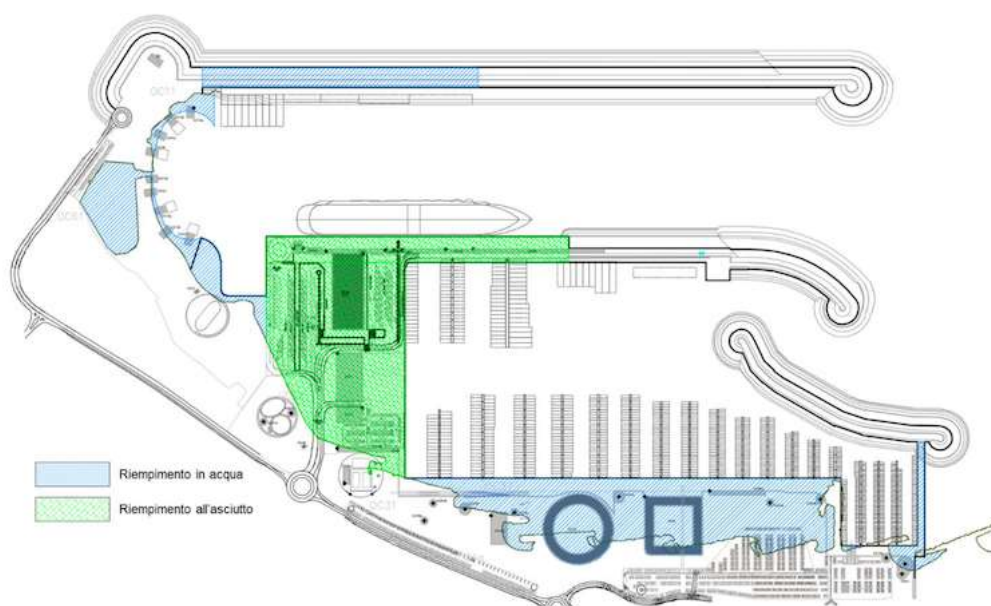


Figura 9.4: Individuazione delle diverse metodologie di riempimento

Passando ad esaminare il PTPG, si rileva che detto piano persegue, nelle sue linee di indirizzo, un obiettivo precisamente opposto a quello espresso dal progetto. All'articolo 43 delle NTA si afferma che *“il PTGP riqualifica in modo differenziato e coordinato le diverse parti della “città del mare” (residenziali, turistiche balneari, turistiche nautiche, turistiche culturali)”*.

Ed ancora il PTPG prevede che si debba *“organizzare un sistema di funzioni turistiche articolato su diversi modelli di fruizione: funzioni balneari di qualità, efficienti e compatibili con i valori ambientali (attrezzaggio lungomare, aree e percorsi natura, percorsi ciclabili, circuito della mobilità lenta) anche se relazionate a quelle della nautica (porticcioli attracchi) e a quelle della cultura (percorsi, aree archeologiche e siti archeologici)”*.

In base ad una concezione urbanistica moderna il PTPG mira a rafforzare l'individualità e il carattere delle parti di cui è costituito un agglomerato urbano contrastando la tendenza all'omogeneizzazione dando a ciascuna parte una caratterizzazione funzionale peculiare.

E in questo senso il progetto di Porto turistico – crocieristico è coerente con le previsioni del piano perchè caratterizza un'area della fascia costiera. Ma non lo è l'area costiera destinata alle funzioni commerciali alberghiere ed uffici poiché inserendosi nell'area portuale ne inficia la peculiarità caricandola di afflussi non inerenti alla funzione portuale, gravandone enormemente l'agibilità sia interna che esterna. Rischiando quindi di compromettere proprio la funzionalità portuale.

L'intervento è stato inserito nell'elenco degli interventi essenziali per il Giubileo 2025 soggetti alle accelerazioni procedurali e se si profilassero impedimenti come pareri contrari, il Sindaco commissario può superarli con i poteri speciali. **Sono però esclusi elementi ostativi legati alle normative di tutela del patrimonio culturale** D.Lgs 42/4 nel quale rientrano i beni paesaggistici ed in particolare i territori costieri art 142 lettera b.

4. Osservazioni riguardanti gli aspetti archeologici

Da un punto di vista strettamente archeologico e in linea generale sono condivisibili tutte le osservazioni e le richieste avanzate dal Mic con la nota del dicembre 2019, prima fra tutte la necessità

di considerare come “nuovo” il progetto del porto crocieristico di Fiumicino e non una variante del progetto del porto turistico approvato nel 2009. Tale richiesta è stata accolta nel parere finale della Commissione Tecnica VIA e VAS del Ministro Ambiente (dicembre 2019).

1- Il nuovo progetto **intercetta aree sottoposte a vincolo** (beni puntuali tutelati con PTPR): a) una porzione del progetto verso il mare intercetta un percorso viario antico, in fase di studio e di identificazione da parte della competente Soprintendenza; b) gli svincoli previsti da via dell’Aeroporto su via della Scafa e quello all’incrocio tra via dell’Aeroporto e via Trincea delle Frasche, **ricadono all’interno del vincolo areale** relativo a Ostia antica e a *Portus*, nonché **al vincolo del tracciato dell’antica via Flavia**; c) il Faro, realizzato nel 1946 sul preesistente distrutto, e i Trabucchi o Bilancioni, da considerare identitari della storia locale, ricadono nell’area del Terminal crociere: il nuovo progetto altera e ostacola la visuale del Faro da e verso il mare, contrariamente a quanto stabilito dal vincolo imposto con DM nel 1985, e prevede di ricostruire e riconvertire i Bilancioni in servizi/attività commerciali (pub, ristoranti etc.), destinazioni che non vengono certo migliorate dall’inserimento di una “biblioteca” a servizio del pubblico.

Il Mic ha richiesto un progetto di recupero e valorizzazione per questi ultimi e che siano “valutate anche nuove funzioni coerenti e compatibili” sugli edifici che si intendono conservare e riqualificare

2- Va considerato che l’intera opera prevista si estende a poca distanza dal Parco di Ostia antica e dalla necropoli di Isola Sacra, in un territorio dunque denso di presenze archeologiche solo in parte già individuate, come quelle segnalate nella *Carta dell’Agro* o nel più recente studio topografico “*The Isola Sacra Survey*” del 2020, presenze che ricadono lungo la prevista viabilità di progetto (vedi oltre).

Oltre alla viabilità andrebbero valutati preliminarmente sul terreno i tracciati dei sottoservizi da realizzare, con particolare riferimento ai collegamenti fognari e ai cavidotti, opere che ovviamente si estendono ben oltre il perimetro dell’area interessata dal progetto del porto crocieristico e che potrebbero intercettare presenze archeologiche non note, come già accaduto proprio a Fiumicino per i due relitti di età romana scoperti nel 2011 (a via dell’Aeroporto e tra questa e via Trincee delle Frasche) nel corso di scavi archeologici preliminari alla realizzazione del nuovo Ponte della Scafa.

3- Preoccupanti sono le imponenti opere di dragaggio previste per il movimento delle grandi navi: il rischio di intercettare resti archeologici sommersi è alto, considerato che il progetto ricade nelle immediate vicinanze del Porto di Traiano e delle strutture a mare ad esso connesse.

Nel giugno 2022 l’area di progetto a mare è stata sottoposta a una campagna di prospezione sottomarina che non ha rilevato la presenza di manufatti antichi: per esperienza diretta, proprio sul territorio del comune di Fiumicino, dette prospezioni sono risultate assolutamente inefficaci, poiché non avevano evidenziato la presenza di strutture archeologiche, scoperte grazie a estese indagini preventive eseguite nonostante l’esito negativo delle prospezioni.

Il Mic nel suo parere di massima ha chiesto “appropriate valutazioni relative al rischio archeologico del patrimonio sommerso” considerati i recenti rinvenimenti di relitti sia in mare che nel Tevere.

4- Viabilità

Nelle tavole di progetto disponibili, una sola è dedicata alla viabilità connessa al porto crocieristico (**tav. 005**): nella legenda è indicato che *l’accesso al cantiere sarà garantito tramite la viabilità esistente, mentre l’ulteriore viabilità dovrà essere confermata in fase di esecuzione, previo accordo di programma con il comune di Fiumicino.*

Nella relazione archeologica alcuni paragrafi sono dedicati proprio al delicato tema della viabilità: Paragrafo 2.1.4 Via del Faro; paragrafo 2.1.5 viabilità di cantiere; paragrafo 2.2.3 via del Faro; paragrafo 7 ipotesi progettuali allo studio

Nel primo paragrafo in esame (2.1.4) via del Faro si indica che il progetto *prevede l'adeguamento piano-altimetrico della viabilità esistente di Via del Faro, la realizzazione di un nuovo prolungamento della viabilità esistente del Lungomare della Salute e la realizzazione di nuove viabilità interne ed esterne all'area della struttura ricettiva turistica crocieristica a servizio dello stesso*, opere per le quali non viene fornita una planimetria dettagliata di riferimento, ma solo una schematica definizione del perimetro d'intervento e delle caratteristiche costruttive (larg. minima della carreggiata della nuova via del Faro sarà di m. 7, saranno inserite 3 rotatorie e *alcune viabilità di accesso e di servizio al terminal turistico – crocieristico che per tale motivo sono state inquadrate come strade a destinazione particolare assumendo il D.M. 05.11.2001 come riferimento per la progettazione.*)

Nel paragrafo relativo alla viabilità di cantiere (2.1.5), oltre alla viabilità esistente si prevede un terzo percorso, da valutare con l'amministrazione Comunale, *che potrebbe seguire via del Faro (oppure viale Danubio e via Moschini, nel tratto compreso tra largo Falcone e largo dello Scoutismo), via Coni Zugna, via Redipuglia, via Santos Dumont (in senso opposto via della Scafa)*. Le strade saranno a doppio senso di marcia, in alcuni casi anche con due carreggiate separate con due corsie per senso di marcia. Il suddetto tracciato non è indicato in cartografia, ma si deve sottolineare che nel 2020 in via Redipuglia sono state rinvenute numerose presenze archeologiche (*"The Isola Sacra Survey"*) Ancora via del Faro compare in un successivo paragrafo (2.2.3) dove vengono sommariamente indicate le lavorazioni previste sulla detta via e sul Lungomare della Salute e dove compare per la prima volta un accenno ai sottoservizi da realizzare o da adeguare (*Entrambe le viabilità saranno oggetto di adeguamento dei sottoservizi, in modo particolare la rete di fognatura delle acque sanitarie e la rete di smaltimento acque meteoriche prevederanno vasche di aggotamento e di sollevamento in corrispondenza delle nuove rotatorie.*) Dunque opere consistenti, non graficizzate in alcun modo.

Nel paragrafo 5.2 vengono prese in esame le presenze archeologiche che ricadono in prossimità delle aree interessate dagli interventi di viabilità.

La Carta dell'Agro (Foglio 29) segnala infatti:

J (probabile Iseo di Porto); G.K.I.L.M. (resti di costruzioni romane, ecc.); N (Necropoli di Porto); 31 (Area di frammenti fittili); 32 (Complesso S. Ippolito); 33 (Casale "Le Fornaci"); 37/O (Villa Guglielmi); 38 (Area di frammenti fittili); 40/P (Chiesa del Crocifisso); 43 ("Torre diruta o dello Sbirro"); 46 (Casale. Podere Oslava); 48 (Casale), dei quali J e 38 adiacenti all'intervento Scafa/Coni Zugna (fig. 1).



Figura 1 Carta dell'Agro

La tavola del PTPR mostra i vincoli archeologici esistenti, che inglobano le stesse presenze segnalate nella Carta dell'Agro e il tracciato della via Flavia Severiana, oltre alla strada antica che nella parte finale ricade all'interno dell'area di progetto. (fig. 2)

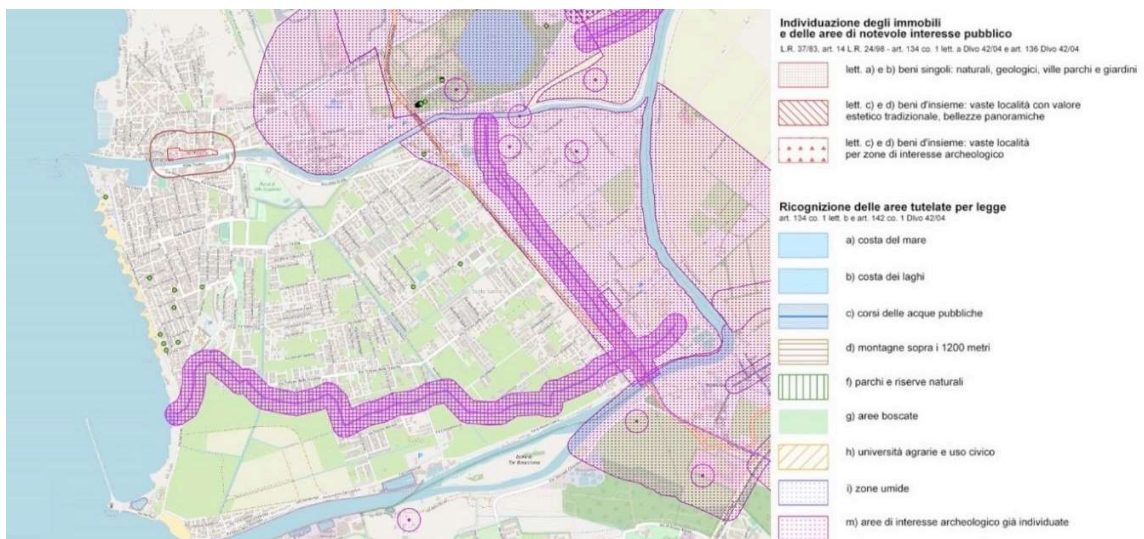
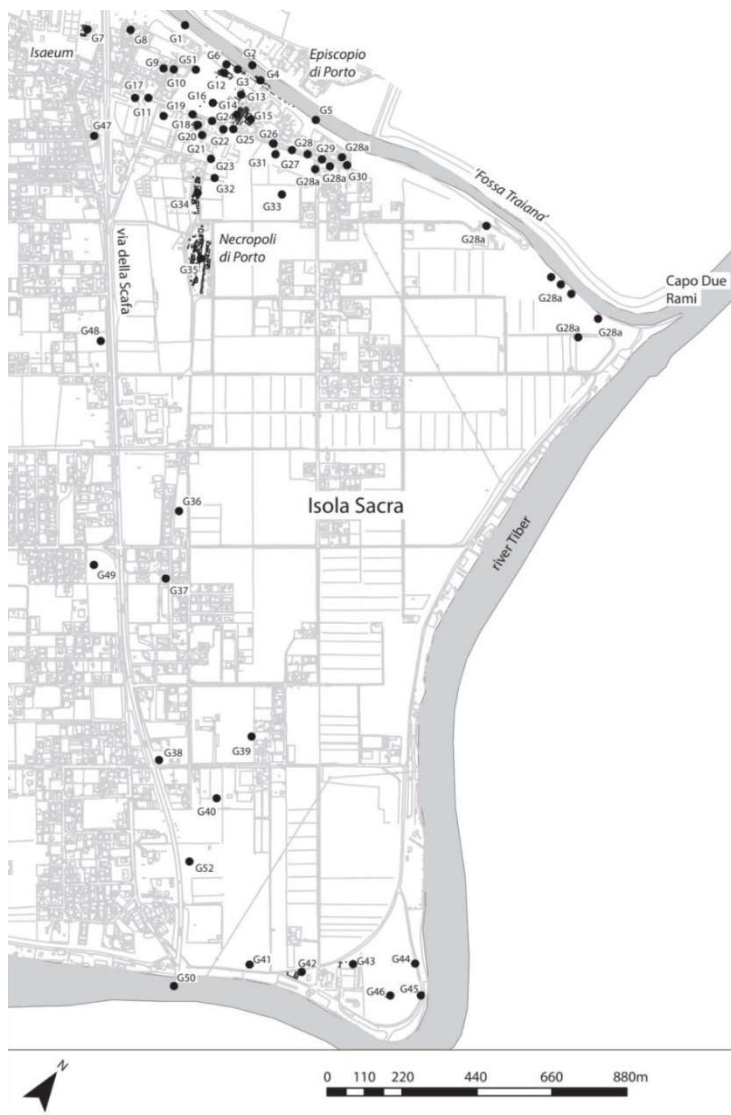


Figura 2 PTPR con vincoli



Le presenze archeologiche più recentemente emerse sono riportate nella tavola tratta da “*The Isola Sacra Survey*” del 2020 (fig. 3): alcune di queste ricadono nelle aree degli interventi di nuova viabilità.

Figura 3 *The Isola Sacra Survey*, 2020

v. Aeroporto / v. Scafa è indicato il punto G47 (frammenti di anfore) e a Nord, i punti G6 (ritrovamento occasionale di un busto di Settimio Severo) e G7 (impianto termale e Iseo di Porto)

v. dell’Aeroporto/Trincea d. Frasche viene indicato il punto G49 (frammenti archeologici sparsi). Circa 140 m a E viene indicato il punto G37 (Sezione della Via

Flavia, in area privata), e circa 180 m a NNE il punto G36 (frammenti in opera reticolata, forse altra sez. della Via Flavia)

La Via Flavia, seconda metà del I d.C., aveva un’ampiezza di m.10,5 a due carreggiate (separate da una spina centrale continua) contenute entro due muri in opera reticolata

L’andamento della linea di costa antica

potrebbe essere costituita dall’allineamento dei punti G6, G7, G47, G48, G38, G50.

A queste presenze vanno aggiunti: il **canale antico** (largo ca 35 m.) che attraversava l’intera isola da NO a SE, collegando l’area ostiense con *Portus*, con corso grosso modo parallelo alla *Via Flavia* e i **relitti** individuati nel 2011 a pochi metri di distanza da via dell’Aeroporto e dall’intersezione tra v. dell’Aeroporto e v. Trincea delle Frasche (G52)

Il paragrafo 7 prende in esame le ipotesi progettuali attualmente in fase di studio e, nella stessa relazione, viene evidenziato come gli approfondimenti sull’impatto del traffico provocato dal nuovo porto, sia in fase di cantierizzazione sia in fase di esercizio, stiano portando alla luce elementi puntuali di criticità. La prima ipotesi progettuale per l’accessibilità stradale al nuovo porto utilizza la viabilità esistente, strade locali che si agganciano alla viabilità regionale principale (SR296 della Scafa, denominata localmente come via dell’Aeroporto di Fiumicino), che a sua volta è connessa a nord con l’autostrada A91 Roma - Fiumicino ed a sud con le SP8 “via del Mare” ed 8bis “via Ostiense”.

I due interventi di viabilità possibili, che potrebbero riguardare l’adeguamento della rampa in uscita presso lo svincolo di via dell’Aeroporto in uscita su via della Scafa, e l’intersezione di via Trincea delle Frasche con via dell’Aeroporto, risultano però posizionati in area propriamente “archeologica”, oppure sulla probabile linea di costa antica (II d.C.?), e caratterizzati dal rinvenimento nelle immediate adiacenze di importanti manufatti archeologici.

4- Il progetto prevede tre macro-fasi di realizzazione:

- 1: realizzazione di tutte le opere marittime (diga foranea, banchine, colmate) e della marina sociale, gli interventi sul Faro e sui Bilancioni, le opere relative alla funzione crocieristica e alle infrastrutture (verde pubblico, viabilità, allacci), l'impianto di Cold Ironing e predisposta una struttura temporanea per l'accoglienza dei passeggeri.
- 2: realizzazione della struttura ricettiva e degli spazi annessi; completamento della marina per il diporto e messa in esercizio del cantiere nautico, e realizzazione dell'edificio servizio polifunzionale. Completamento delle aree adibite a parco.
- 3: completamento della banchina del molo dedicato ai mega yacht. Realizzazione dell'hotel.

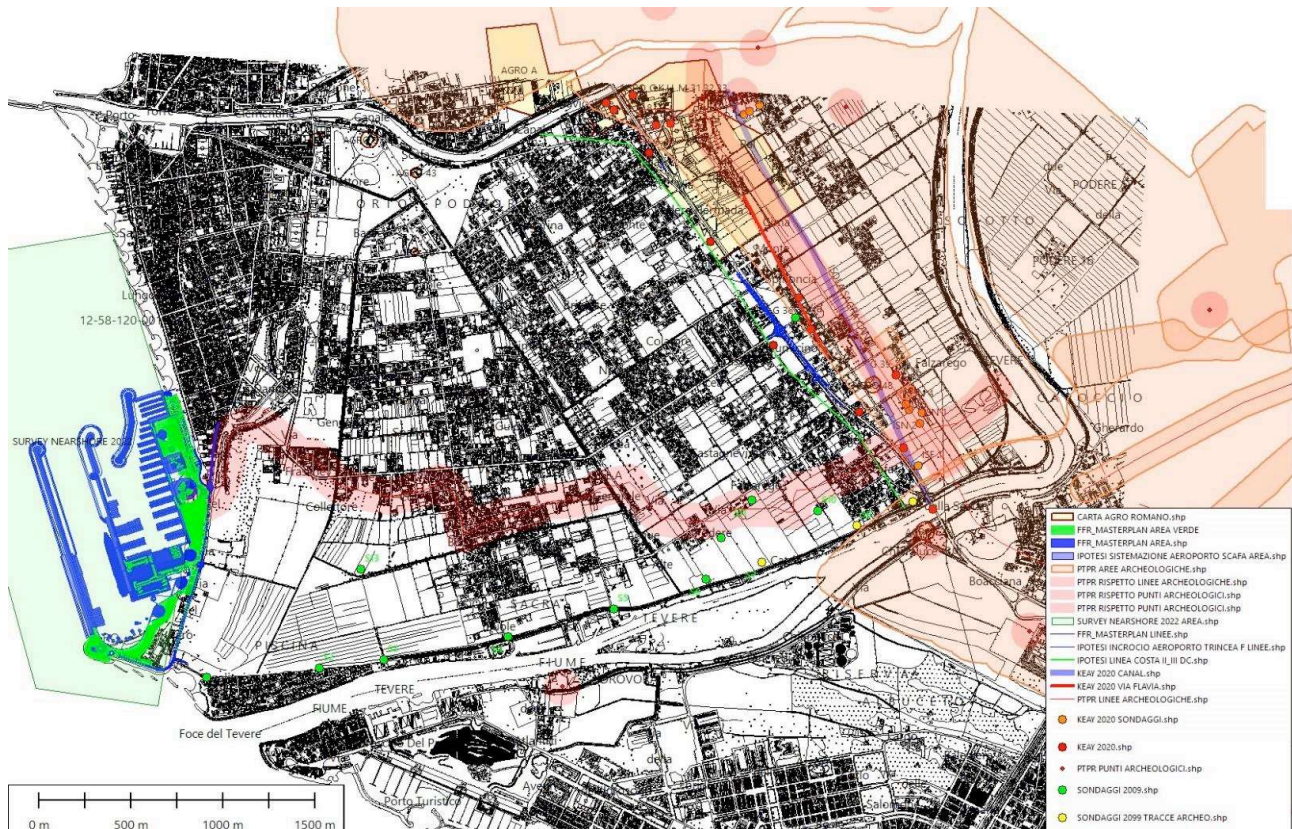


Figura 4 Mappa impatto archeologico preliminare

Sarebbe opportuno che le indagini archeologiche preventive, che certamente la competente Soprintendenza richiederà, siano eseguite indipendentemente dalle distinte fasi di realizzazione, affinché sia chiara da subito la reale situazione del sottosuolo in tutte le aree interessate dall'intero progetto. Ciò per evitare il rischio di autorizzare i lavori di una delle fasi e trovare poi eventuali presenze archeologiche nelle successive, quando sarebbe praticamente impossibile stravolgere il progetto o negare l'autorizzazione.

(Questa politica è stata già attuata dal Mic per grandi opere quali l'ampliamento della via Cassia da Monterosi a Viterbo o la realizzazione della terza corsia dell'autostrada Roma-Civitavecchia, quando si chiese, e si ottenne, che le campagne di scavo preventivo fossero eseguite sull'intero tracciato, indipendentemente dai tempi di esecuzione dei singoli lotti di realizzazione, riservandosi di esprimere il proprio parere definitivo all'esito degli scavi stessi).

Associazione Carteinregola

Osservazioni a cura del gruppo di lavoro "Porto di Fiumicino" (Anna Maria Bianchi, Pietro Spirito, Clarice Marsano, Daniela Rizzo)