

**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 Sottoscritt/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](http://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