

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.

Il/La Sottoscritto/a ANGELO PETRILLO

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

Il/La Sottoscritto/a _____

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

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

PRESENTA

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

- Piano/Programma, sotto indicato
 Progetto, sotto indicato:

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 navigabil

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:

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 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

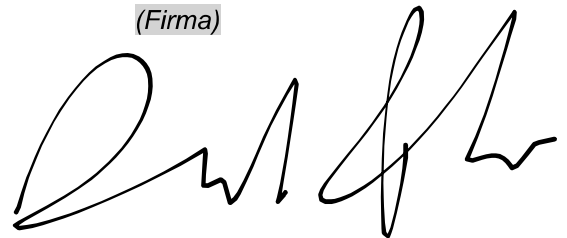
Allegato 3 - _____ (inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente e unicamente in formato PDF)

Luogo e data Fiumicino 16/12/23

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

(Firma)



PARTE PRIMA

Considerazioni generali

Il progetto oggetto della VIA viene presentato mentre diverse città portuali europee e italiane hanno iniziato a porre dei limiti alle navi da crociera, a partire da Amsterdam, dove il consiglio cittadino ha deciso di non permettere più alle navi da crociera di attraccare ai moli, in modo da ridurre l'impatto negativo sull'ecosistema locale provocato soprattutto dall'inquinamento acustico e atmosferico, ma non solo, non compensato peraltro dall'arricchimento delle città, in quanto è ormai assodato che i turisti delle crociere tendono a spendere molto poco nelle zone che visitano.

Questo comportamento è dettato dal fatto che le moderne navi da crociera offrono tutte le comodità e gli svaghi a bordo, ivi compresi vari tipi di ristorazione, normalmente con la formula "all inclusive", e la vendita di oggetti di vario tipo compreso quelli di lusso.

Le navi che la dovrebbero attraccare al porto di Isola Sacra sono navi alte 72 metri, lunghe 365 metri, come descritto nella documentazione di progetto, navi che a bordo propongono ogni tipo di attività, compreso un acqua park!

Di seguito una breve descrizione presa dal sito della Royal Caribbean:

“Salpa per un'avventura Royal Caribbean unica nel suo genere a bordo dell'Icon of the Seas Preparati per il più grande aquapark in mare, Category 6. Oppure scegli tra sette piscine, tra cui la Royal Bay, la più grande piscina su una nave da crociera. E nel mezzo, alimenta un legame più audace con tonnellate di cose da fare per tutti i membri del tuo gruppo presso la fantastica destinazione a bordo per famiglie Surfside. Inoltre, scopri i piatti per deliziare ogni appetito, con 40 ristoranti che ridefiniscono i concetti di ristorazione. Solo su Royal Caribbean!”

Nei paragrafi successivi, verranno esplicitate tutte le criticità normative, procedurali, programmatiche e ambientali che costituiscono ostacolo alla realizzazione del progetto.

PARTE SECONDA

QUESTIONI NORMATIVE E PROCEDURALI

Criticità normative

La principale criticità dal punto di vista normativo consiste nel tentativo di trasformare una concessione per la realizzazione di un porto turistico autorizzato ai sensi e per gli effetti del DPR 2 dicembre 1997 n.509 (decreto Burlando) quindi prettamente ai fini diportistici di natura privata in un terminal crociere, funzione che la legge 84/94 destina al controllo pubblico.

Il progetto proposto dalla Fiumicino Waterfront legittima l'introduzione, nell'ambito della variante del progetto definitivo, della funzione crocieristica, con impatto tutt'altro che irrilevante rispetto alla funzione diportistica del progetto precedentemente autorizzato, a beneficio di un soggetto privato, e non è in alcun modo dimostrato quanto sostenuto dal proponente, ovvero che la funzione diportistica rimarrà prevalente rispetto a quella crocieristica commerciale, che è il solo presupposto in base al quale i proponenti sostengono che il progetto è conforme alla normativa vigente.

Rispetto all'attuale quadro normativo la proposta della Fiumicino Waterfront è quindi illegittima, e qualora approvata creerà un precedente particolarmente inquietante nell'ambito del sistema portuale italiano. Infatti la L. 84/94 demanda allo stato la realizzazione e la gestione dei porti di tipo commerciale, e l'introduzione della funzione crocieristica a beneficio della Fiumicino Waterfront costituirà un danno per il ruolo e la funzione dello stato, rappresentato dall'Autorità Portuale, in quanto comporterà la realizzazione di una struttura concorrenziale rispetto all'infrastruttura pubblica, già esistente., vanificando gli effetti degli investimenti pubblici.

Si consideri che il D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509 , all'art. 2: *Definizioni* cita testualmente “Sono strutture dedicate alla nautica da diporto: a) il «porto turistico», ovvero il complesso di strutture

amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;”

La concessione demaniale marittima Rep. n. 6424/2010 rilasciata dalla Regione Lazio, allora competente in materia, della durata di 90 anni, ha per oggetto l'occupazione e uso di aree demaniali allo scopo di costruire e gestire un porto turistico per naviglio da diporto ai sensi e per gli effetti della D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509, per un complessivo di 1500 posti barca.

La citata concessione rep. n. 6424/2010 è stata rilasciata quindi per la realizzazione di un *“porto turistico per naviglio da diporto”* mentre il progetto proposto da Fiumicino Waterfront S.r.l. (Royal Caribbean) introduce la funzione crocieristica che trasformerebbe la struttura in un *“porto di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi”* ai sensi dell'art 4 comma 3 lettera c) della L. 84/1994 ossia di distinta natura rispetto a quanto autorizzato.

Quanto sopra è confermato dal parere n. 3220 del 13.12.2019 all'esito della procedura ex art. 21 del DLGS 152/2006 esperita dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare sulla *“Variante al progetto definitivo del porto turistico di Fiumicino in località Isola Sacra”* all'epoca proposta da INVITALIA; in detta sede l'analisi effettuata dal MIBAC sulla modifica sostanziale con l'inserimento della funzione crocieristica ha portato a stabilire che trattasi di nuovo progetto e non di variante al progetto autorizzato nel 2008 con VIA regionale.

Ad ulteriore conferma, si rileva che quando a seguito della conclusione della procedura di concordato preventivo nella titolarità della concessione intestata alla I.P. Iniziative Portuali Porto Romano è subentrata la Fiumicino Waterfront, giusta determinazione dirigenziale n. 944/2022 del Comune di Fiumicino, la natura della concessione è rimasta inalterata.

Per quanto sopra, siamo in presenza di una evidente illegittimità.

Violazione complesso normativo sulla concorrenza e in particolare della L. 287/1990 e della legge annuale sulla concorrenza

La L. 287/1990 all'art. 3: *“abuso di posizione dominante”* stabilisce che è vietato l'abuso da parte di una impresa di una posizione dominante all'interno del mercato nazionale o di una sua parte, e vieta di applicare nei rapporti commerciali condizioni oggettivamente diverse per prestazioni equivalenti, così da determinare per essi ingiustificati vantaggi nella concorrenza.

E' innegabile che l'eventuale realizzazione di un porto crocieristico commerciale da parte di un singolo soggetto, a suo uso esclusivo, andrebbe a creare enormi squilibri nel mercato crocieristico nazionale e non. E non sarebbe sufficiente consentire all'operatore privato Fiumicino Waterfront di autorizzare l'attracco di altre navi, perché anche in questo caso permarrebbe un evidente vantaggio a favore della società titolare della concessione.

Anche la Legge annuale sulla concorrenza per l'anno 2022, che detta disposizioni in materia di *“cold ironing”*, si preoccupa di precisare che: *i gestori delle infrastrutture trasferiscono i benefici derivanti dall'applicazione delle citate misure agli utilizzatori finali del servizio di cold ironing, ai quali garantiscono condizioni di accesso e di fornitura eque e non discriminatorie. Nel caso in cui l'infrastruttura insista su aree portuali già affidate in concessione secondo la legge n. 84 del 1994,*

l'Autorità di sistema portuale adotta, anche mediante la previsione di apposite clausole negli atti di concessione, le misure necessarie a evitare che il concessionario possa beneficiare di vantaggi ingiustificati ovvero operare discriminazioni tra i diversi utilizzatori”

Siamo di fronte alla evidente violazione della normativa vigente in materia di concorrenza e antitrust. Parallelamente alla presente osservazione, la violazione rilevata verrà segnalata all'Autorità garante della concorrenza e del mercato di cui all'art. 10 della citata L. 287/90.

Mancato esperimento procedura di VAS

Trattandosi di un progetto che può avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale, si osserva che in via preliminare avrebbe dovuto essere sottoposto alla Valutazione Ambientale Strategica.

A supporto di tale contestazione, si riporta quanto pubblicato sul sito web dell'ISPRA: *Ambito di applicazione della VAS*, appresso riportato:

“a VAS si applica sistematicamente ai piani e ai programmi:

- che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che allo stesso tempo definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di opere o interventi i cui progetti sono sottoposti a VIA;*
- per i quali si ritiene necessaria una Valutazione d'Incidenza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i.”*

A conferma di quanto sostenuto, da consultazione sul sito del MISE si rileva che sono depositati in procedura di VAS diversi progetti che riguardano la realizzazione di porti/strutture portuali.

Valutazione di Incidenza – mancato rispetto delle Linee Guida Nazionali

La procedura di Valutazione di Incidenza ha, tra le sue caratteristiche, quella di essere una procedura preventiva, vincolante, di verifica caso per caso, che non può prevedere soglie di assoggettabilità, elenchi di semplici esclusioni, e che non è possibile introdurre zone buffer, in

assenza di opportune verifiche preliminari, non essendo ammesse deroghe a quanto disposto dall'articolo 6.3 della Direttiva 92/43/CEE Habitat.

In base all'art. 6 c. 5 del DPR n. 120/2003 le Regioni e le Province autonome, per i loro territori di interesse, devono definire le modalità di presentazione delle “valutazioni di incidenza”; si tratta in genere di prescrizioni di carattere tecnico-normativo e redazionali che chiedono, per essere svolte, puntuali conoscenze agronomiche botaniche, zoologiche forestali, geologiche e paesaggistiche.

La Regione Lazio ha provveduto con DGR n. 938 del 27 ottobre 2022.

Con questo provvedimento la GR ha individuato un apposito documento tecnico relativo alle “Condizioni d'Obbligo” un elenco di indicazioni tecnico-operative che i proponenti di piani, programmi, progetti, interventi ed attività possono recepire volontariamente nelle loro proposte al fine di mantenere le stesse al di sotto della soglia di significatività dell'incidenza, assumendosi la responsabilità della loro attuazione

Si tratta, come si vede, di conoscenze e competenze interdisciplinari, che fanno capo a figure professionali che provengono da percorsi di studio plurimi (Scienze naturali, Ingegneria ambientale, Pianificazione territoriale ed ambientale, Agraria, Scienze forestali, ecc.), come precisato nello specifico paragrafo delle Linee Guida regionali, di seguito riportato: ***Competenze delle figure professionali responsabili della stesura dello Studio di Incidenza***

Gli Studi di Incidenza devono essere redatti da figure professionali di comprovata competenza in campo naturalistico/ambientale e della conservazione della natura, nei settori floristico-vegetazionale e faunistico, tenendo conto degli habitat e delle specie per i quali il sito/i siti Natura 2000 è/sono stato/i individuato/i.

L'estensore dello studio di incidenza deve essere in grado di esporre in modo adeguato le argomentazioni necessarie, dimostrando di conoscere le componenti ambientali oggetto di tutela, le caratteristiche del sito, con riferimento ai contenuti dello Standard Data Form Natura 2000 e degli obiettivi di conservazione del sito e di poter valutare le eventuali interferenze che il P/P/P/I/A può determinare sull'integrità del sito stesso, anche con riferimento a quegli elementi del paesaggio che rivestono primaria importanza per la fauna e la flora selvatiche così come riportato dall'art. 10 della Direttiva 92/43/CEE.

Quando necessario, lo studio dovrà essere redatto da un gruppo interdisciplinare che coinvolga figure con competenza ed esperienza specifica e documentata nelle diverse specializzazioni in campo ambientale.

Nelle premesse dello studio che fa parte del progetto depositato non sono stati indicati i nominativi dei professionisti delle diverse discipline che hanno contribuito alla sua redazione, il che costituisce grave inosservanza di quanto disposta alle Linee guida nazionali e regionali.

A chiusura dell'elaborato è stata inserita la dichiarazione del progettista, ing. Marco Compagnino, che dichiara di essere in possesso di effettive competenze per la valutazione del grado di conservazione di habitat e specie, obiettivi di conservazione dei siti della Rete Natura 2000, oggetto del presente studio per valutazione di incidenza e per la valutazione degli effetti causati su tali elementi dal progetto in esame, in virtù della comprovata esperienza pluriennale nel campo della redazione di studi specialistici ambientali (SIA, VIA, VAS, Relazioni Paesaggistiche e Valutazioni di Incidenza).

Tale dichiarazione appare irricevibile in quanto nello studio non sono indicati i nominativi dei singoli professionisti specialisti che dovrebbero aver partecipato alla redazione dello studio a dimostrazione delle specifiche competenze effettivamente coinvolte nello studio.

Le conclusioni dello studio depositato, di seguito riportate, sono inaccettabili oltre che formalmente irregolari, come andremo a dimostrare nei successivi paragrafi suddivisi per argomento:

“Sintesi e conclusioni della valutazione”

Per quanto concerne i due Siti terrestri analizzati (ZSC Isola Sacra e ZPS Lago di Traiano) nel presente Studio di Incidenza, si evidenzia che le attività in progetto non ricadono direttamente all'interno dei Siti stessi. Stesse considerazioni in merito alla ZSC Marina denominata “Secche di Tor Paterno”, posto a circa 13 km rispetto all'area di progetto; pertanto, non comporterà in alcun modo perdite dirette di superficie di Habitat o Habitat di specie della Rete Natura 2000, definendo l'incidenza Nulla.

Relativamente agli altri indicatori, tutte le incidenze di tipo indiretto per tutti i siti sono state valutate come Trascurabili e Non significative in virtù dell'entità dell'impatto rispetto al contesto territoriale e ambientale in cui si inserisce il progetto

Le conclusioni di cui sopra sono troppo sfacciatamente “ingegneristiche” e l'ingegnere responsabile non avrebbe dovuto né potuto sottoscriverle in assenza dei nominativi dei professionisti singolarmente coinvolti nello studio in base alle specifiche competenze di ciascuno.

Senza mettere necessariamente in discussione il progetto, negare l'impatto non aiuta a realizzare un progetto migliore perché significa non prevedere le giuste misure di mitigazione e salvaguardia del sito. Impossibile, soprattutto, che la Valutazione di Incidenza non vada a individuare le linee guida per le opere di compensazione e mitigazione da progettare nello Sia. **Lo studio dovrà quindi quanto meno essere integrato.**

PARTE TERZA

Criticità ambientali, vincolistiche e varie

Aspetti programmatici

La funzione crocieristica inserita nel progetto in esame non è contemplata dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. Solo a giugno 2023, l'opera veniva identificata dal Governo Italiano come strategica per il Giubileo 2025 nell'ambito di intervento "Accoglienza per i pellegrini e i visitatori" in ragione della sua funzione di via di pellegrinaggio e porta di accesso a Roma. L'attribuzione di valenza strategica nazionale al progetto ha comportato il relativo espresso inserimento nel Dpcm 8 giugno 2023 (Decreto Giubileo), scheda n.146, con la denominazione Porto turistico-crocieristico di Fiumicino Isola Sacra. E' evidente che il cronoprogramma per la realizzazione dell'opera non consentirà in alcun modo la fruizione del porto da realizzare entro l'anno 2025.

Appare quindi quanto meno opportuno rivedere con urgenza la correttezza dell'iter dato che l'inserimento della suddetta opera nel nuovo decreto Giubileo costituisce l'ennesima forzatura in questa vicenda visto che le opere non sono realizzabili entro l'anno 2025.

Criticità legate alla mobilità

L'accesso ad Isola Sacra avviene soltanto mediante 3 ponti che presentano tra l'altro ben note criticità a causa dell'aumento demografico e il turismo di prossimità.

Il progetto del porto turistico di Fiumicino – Isola sacra proposto da Royal Caribbean non prevede soluzioni di intermodalità ma ricorre al trasporto su gomma andando ad incidere negativamente sulla già critica viabilità locale; la morfologia del territorio di Isola Sacra, caratterizzata per essere un'area di bonifica e dichiarata, per mezzo dei decreti dell'Autorità di Distretto del Bacino del Tevere a forte rischio idrogeologico per esondazione della rete dei canali di bonifica e del Tevere, unitamente ad uno sviluppo urbanistico affetto da un forte fenomeno di abusivismo edilizio, e le normative poste a tutela del territorio (Area SIC di Foce, Riserva del Litorale) rende improbabile se non impossibile la realizzazione di vie di comunicazione ad alto scorrimento.

Lo studio trasportistico, a conclusione della costruzione di modelli matematici e simili, conclude sostenendo che la mobilità attuale nell'area di studio è sostanzialmente ben funzionante, e che la maggior parte delle strade all'interno dell'area di studio ha una capacità notevolmente superiore ai valori di flusso assegnati; che la quasi totalità della rete è interessata da livelli di sottosaturazione medio- bassi (i.e. criticità media=0,59), che rendono la circolazione abbastanza scorrevole, con una velocità media che risulta essere prossima ai 40 km/h. Sembrerebbe che le uniche sezioni stradali interessate da una congestione maggiore siano quelle in prossimità del Ponte della Scafa e del Ponte 2 Giugno.

In base alle suddette considerazioni, le conclusioni sono di seguito riportate:

“L'obiettivo dello studio di impatto trasportistico, una volta valutata la domanda di trasporto e le condizioni di circolazione attuali, ha riguardato la quantificazione del traffico potenziale indotto dal traffico di cantiere e delle crociere e la stima della qualità della viabilità in tale contesto.

I valori di traffico indotto così stimati con riferimento all'ora di punta del mattino del giorno feriale medio (N.B. nello studio trasportistico non è indicato il periodo durante il quale sono stati fatti i rilievi) sono stati distribuiti ed aggiunti ai dati di traffico previsti in uno scenario futuro dipendenti solo dalla crescita della popolazione nell'area di studio.

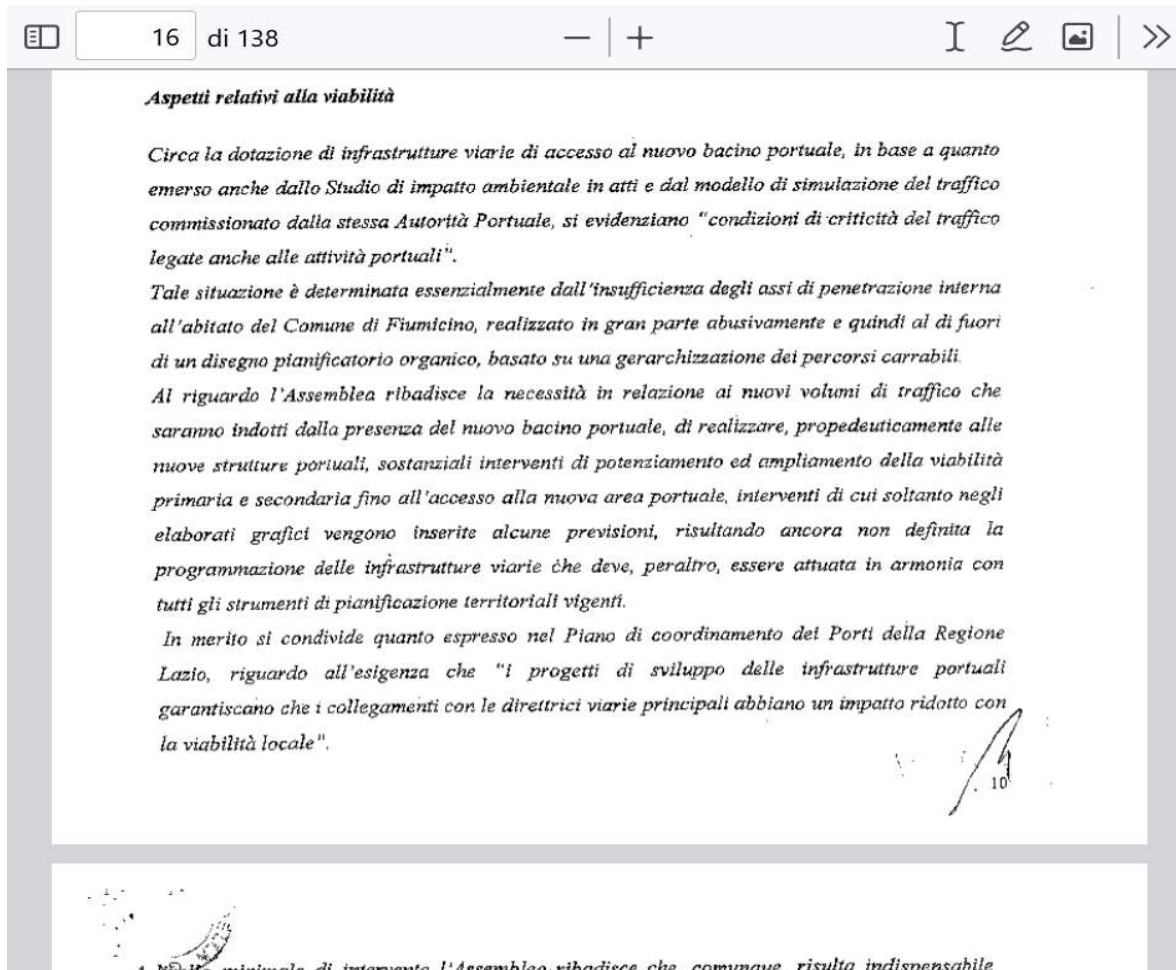
Dalle analisi effettuate emerge che, pur nell'ora di punta più gravosa e nell'ipotesi di massimo carico, le arterie stradali all'interno dell'area di studio sono dotate di una notevole capacità residua che permette di accogliere l'incremento di traffico senza generare problemi di congestione tranne possibili ingorghi che possono crearsi su via Portuense

Le analisi delle prestazioni hanno inoltre evidenziato 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 è precisato in quale periodo dell’anno siano stati effettuati i rilievi che hanno dato esiti così positivi che appaiono quantomeno inverosimili.

Di seguito si riporta un brano estratto dalla pronuncia di VIA regionale afferente il Porto Commerciale promosso dall’Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta nell’anno 2012:



Addirittura, nello stesso documento si auspicava la riapertura del collegamento su ferro, proprio in considerazione della grave situazione viabilistica. Occorre tener presente che il Porto Commerciale oggetto di questa pronuncia si colloca all’esterno dell’area urbanizzata e presenta minori criticità di collegamento con le autostrade Roma Fiumicino e Roma Civitavecchia.

Dall’anno 2012 ad oggi le infrastrutture stradali principali sono rimaste esattamente le stesse, non si capisce come sia possibile che dopo l’importante espansione demografica delle località di Fiumicino e Isola Sacra registrata dal 2012 ad oggi le problematiche del traffico siano state risolte. E’ piuttosto di tutta evidenza che si è verificato un notevole peggioramento della situazione, mentre ancora oggi il raddoppio del Ponte della Scafa già oggetto di commissariamento nel 2012 è un’utopia, l’autostrada Roma Fiumicino è congestionata, il Ponte Due Giugno è un imbuto che quotidianamente costringe a file interminabili i cittadini della località.

Incompatibilità con i vincoli aeroportuali

Come previsto dall'art. 707 comma 1 del Codice della Navigazione e dal Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, l'ENAC ha individuato le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe all'aeroporto di Fiumicino. Sono state stabilite limitazioni relative agli ostacoli e ai potenziali pericoli al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea. Le mappe di vincolo aeroportuale determinano in ogni punto l'elevazione o l'altezza massima raggiungibile da una nuova costruzione nelle aree limitrofe all'aeroporto. Nell'area di intervento è consentita la quota massima di edificazione di 46metri slm.

Come peraltro riportato nell'elaborato *Studio di compatibilità aeronautica per il nuovo porto di Fiumicino - Isola Sacra* i manufatti che comportano una criticità, dal momento che tramite le indagini effettuate sono stati classificati come ostacoli e che rappresentano, quindi, un potenziale pericolo per la navigazione aerea, sono la gru utilizzata in fase di costruzione dell'hotel e le navi da crociera. L'altezza delle navi da crociera destinate ad attraccare nel porto della Royal Caribbean raggiunge i 72m, **quindi del tutto incompatibile con il vincolo di che trattasi.**

Viene rimessa all'ENAC la valutazione di questa criticità che non appare risolvibile, e che qualora fosse incomprensibilmente risolta in questa sede andrebbe a costituire un pericolosissimo precedente per il futuro.

Criticità dei dragaggi e del riutilizzo dei materiali

A causa della inadeguatezza dei fondali della Foce del Tevere, per la realizzazione e per la gestione dell'opera sarà necessario realizzare e ripetere nel tempo imponenti e costosissime opere di dragaggio.

Sono molte le problematiche che caratterizzano e accompagnano le attività legate alle operazioni di dragaggio, in particolare emerge il tema centrato della "caratterizzazione dei sedimenti" e delle possibili opzioni di utilizzo dei materiali di escavo all'interno del bacino portuale, tema in parte affrontato con la recente modifica dell'art.184-quater del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

La modifica della norma in questione è intervenuta con la legge di conversione 9 novembre 2021, n. 156 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121.

In particolare, l'art.4 della legge di conversione, recante "*Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo*", ha modificato l'art. 184-quater del D.L. 152/2006 inerente i materiali di dragaggio, stabilendo che: «*All'articolo 184-quater del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunti, infine, i seguenti commi:*

5-bis. Al fine di promuovere investimenti a favore di progetti di economia circolare, di favorire l'innovazione tecnologica e di garantire la sicurezza del trasporto marittimo, le amministrazioni competenti possono autorizzare, previa caratterizzazione, eventualmente anche per singole frazioni granulometriche, dei materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere condotta secondo la disciplina vigente in materia, di cui all'articolo 109 del presente decreto legislativo e all'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e salvo le ulteriori specificazioni tecniche definite ai sensi del comma 5-ter del presente articolo, il riutilizzo dei predetti materiali in ambienti terrestri e marino-costieri anche per singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici.

Occorre richiamare che il 5-ter recita: "*Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono adottate le norme tecniche che disciplinano le opzioni di riutilizzo dei sedimenti di dragaggio e di ogni loro singola frazione granulometrica secondo le migliori tecnologie disponibili.*

Inoltre, con l'art. 6-bis del D.L. 77/2021, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021 n. 108, è stato istituito il "Piano nazionale dei dragaggi sostenibili". In particolare, la norma stabilisce quanto segue:

Al fine di consentire lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici e la manutenzione degli invasi e dei bacini idrici, tenendo conto delle disposizioni del decreto adottato ai sensi dell'articolo 114, comma 4, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Ministero per la transizione ecologica, di concerto con il Ministero della cultura, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, è approvato il "Piano nazionale dei dragaggi sostenibili", anche sulla base della programmazione delle Autorità di sistema portuale e delle Regioni con particolare riferimento ai programmi finanziati dal PNC e di ulteriori risorse europee, nazionali, regionali e delle Autorità di sistema portuale. Ai fini della tutela dell'ambiente marino, il Piano è attuato tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 109 del decreto legislativo n. 152 del 2006.

- 1. Le attività di dragaggio nelle infrastrutture portuali del territorio nazionale e nelle acque marino-costiere sono interventi di pubblica utilità e indifferibili e urgenti e costituiscono, ove occorra, variante al piano regolatore portuale e al piano regolatore del sistema portuale.*
- 2. L'autorizzazione alle attività di dragaggio è rilasciata a seguito di un procedimento unico, al quale partecipano tutte le amministrazioni interessate, svolto nel rispetto dei principi di semplificazione e con le modalità stabilite dalla legge 7 agosto 1990, n. 241. Il rilascio dell'autorizzazione avviene con provvedimento conclusivo della conferenza di servizi di cui all'articolo 14-ter della citata legge n. 241 del 1990, da convocare da parte dell'autorità competente individuata ai sensi del decreto di cui al comma 2 dell'articolo 109 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e costituisce titolo alla realizzazione dei lavori, in conformità al progetto approvato. Il termine massimo per la conclusione del procedimento unico non può essere superiore a novanta giorni. Resta ferma la disciplina del procedimento di valutazione di impatto ambientale, laddove richiesta. Le amministrazioni interessate nell'ambito del nuovo procedimento autorizzativo svolgono le proprie attività con le risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente.*

Alla luce di quanto precede, la modifica normativa in esame, recentemente introdotta all'art. 184-quater del Testo unico ambientale comporta, come detto, la predisposizione di un decreto che adotti specifiche norme tecniche che disciplinino le opzioni di «riutilizzo dei sedimenti di dragaggio e di ogni loro singola frazione granulometrica secondo le migliori tecnologie disponibili».

Al riguardo, si ritiene che il nuovo decreto del Mite (ora Mase), da adottarsi di concerto con il Mims, debba andare necessariamente ad intervenire, modificandoli, sui due regolamenti approvati nel 2016, ovvero i DD.MM. 15 luglio 2016, n. 172 e 173 e che rappresentano la cornice tecnico normativa entro la quale si svolgono attualmente i dragaggi dei porti italiani.

Inoltre, l'art. 6-bis del DL 77/2021 stabilisce che con decreto del Mims e del Mite, di concerto con il Mibact (ora Mic), venga approvato il "Piano nazionale dei dragaggi sostenibili".

Ad oggi, nonostante la rilevante portata della modifica normativa introdotta all'art. 184-quater del Testo unico ambientale, e dell'urgenza di adottare le relative norme tecniche di attuazione con decreto del Mite, di concerto con il Mims e considerata la necessità di approvare, con decreto del Mims e del Mite, nei tempi stabiliti dal DL 77/2021 il "Piano nazionale dei dragaggi sostenibili", nulla di tutto ciò è stato emanato, e siamo tuttora in assenza di una compiuta regolamentazione delle attività di dragaggio portuale e costiero.

La normativa vigente non consente ad un privato di eseguire in autonomia i dragaggi, gran parte dei quali andrebbe effettuata in aree al di fuori della Concessione, che possono essere eseguite soltanto dallo stato (in genere le ADSP o la Regione).

Nel caso di un terminal crociere privato, caso unico in Italia, come viene gestita questa complessa questione? La documentazione di progetto non fornisce risposte in merito.

Qualora il materiale dragato risultasse non utilizzabile per i ripascimenti costieri, si dovrebbe trovare il modo per smaltire quantità enormi di materiali che sono considerati "rifiuti speciali". Questa possibilità non viene neppure ipotizzata negli studi a corredo del progetto, e trovare un sito idoneo per lo smaltimento del materiale dragato non appare problema di facile soluzione.

Quanto meno, dovrebbe essere considerata questa eventualità, assolutamente realistica, e proposto sin d'ora un sito idoneo per lo smaltimento.

Erosione costiera

Gli effetti delle opere sul flusso dei sedimenti sono già evidenti. L'area destinata al bacino del porto si sta insabbiando cumulando centinaia di migliaia di metri cubi di sabbia che viene sottratta al normale flusso che alimenta la costa. Località come Focene e Fregene sono state colpite negli ultimi anni da una forte erosione costringendo la Regione Lazio e il Comune a costose (quando vane) opere di difesa idraulica.

Movimentazioni di sedimenti così importanti potrebbero ulteriormente aggravare i fenomeni di erosione della costa che già caratterizzano il litorale; lo studio relativo ai dragaggi, che potrebbero teoricamente fornire il materiale utile per effettuare periodici ripascimenti, non sono esaustivi in quanto risentono dell'indeterminatezza normativa di cui sopra nonché dell'incertezza afferente la qualità del materiale dragato che con molte probabilità potrebbe risultare non idoneo.

Penetrazione del cuneo salino

Dragaggi di tale portata a ridosso della costa, così come sostenuto dall'Autorità di Bacino del Tevere nelle conferenze di servizio, altereranno l'equilibrio di falda di Isola Sacra provocando la salinizzazione della falda acquatica.

La realizzazione di volumi enormi di dragaggi a ridosso della spiaggia di Isola Sacra apre al rischio della penetrazione del cuneo salino nella falda di acqua dolce che alimenta l'attività agricola di Isola Sacra (residuale) e di Maccarese (importante).

Gli studi prodotti non risolvono questo problema, che rischia di creare gravi problemi alla produzione agricola e zootecnica di gran parte del territorio comunale..

Inquinamento

Gli effetti dell'inquinamento prodotto dalle grandi navi sulla salute umana e su quella del pianeta sono oggetto di studi scientifici, tra i quali anche alcuni commissionati dalla Comunità Europea e rivelano uno scenario veramente preoccupante. Le emissioni prodotte da una sola nave equivalgono a 14.000 automobili. Le emissioni delle Grandi Navi si sommerebbero a quelle degli aeromobili del vicino aeroporto Leonardo da Vinci e dei mezzi su gomma utilizzati dai crocieristi.

La soluzione proposta dalla RC di elettrificazione delle banchine (cold ironing) è, e resterà per i prossimi anni, una chimera. In nessuna delle città portuali questa soluzione, benché prevista, è stata realizzata, nonostante comitati cittadini si battano da anni. Esistono criticità oggettive legate al raggiungimento di linee elettriche di alta capacità, elettrodotti che dovranno inevitabilmente attraversare il territorio per raggiungere le banchine.

Infine nel Mediterraneo non sono state ancora istituite, a differenza dei mari del nord Europa, Aree a bassa emissione di azoto, ovvero una normativa per indurre gli armatori ad utilizzare carburanti meno inquinanti.

Nell'immediato, e soprattutto in fase di cantiere, le mitigazioni proposte non appaiono sufficienti.

Criticità idrogeologiche

Il progetto RC si colloca in un contesto territoriale fragile sottoposta a tutela da diverse normative.

Rischio Idraulico per Allegamento: La rete dei canali della Bonifica dell'Agro Romano, con il suo delicato equilibrio idrogeologico è sottoposta a forte pressione antropica. Dopo l'alluvione del 2014 l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, o Autorità di Bacino del Tevere, ha elevato il livello di rischio idraulico per allagamento.

Rischio Idraulico per Esondazione: La foce del Tevere è un'area ad alto rischio idraulico. A stabilirlo è l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale (o Autorità di Bacino) che, attraverso i provvedimenti adottati a partire dal 2006, ha decretato le zone di rischio e imposto norme di salvaguardia molto restrittive per l'edilizia, dal momento che l'area è "a rischio idraulico elevato per tutta la zona alla foce del Tevere, ricadente nei territori di Roma Capitale e del Comune di Fiumicino". Per mitigare il rischio la Regione Lazio ha realizzato un'opera di protezione: un nuovo argine in riva destra della foce del Tevere.

La compatibilità con i vincoli idrogeologici non è stata sufficientemente dimostrata.

CONCLUSIONI - PRINCIPIO EUROPEO DI PRECAUZIONE

L'Amministrazione Comunale, Regionale ed il Governo, riguardo alla questione della costruzione del Porto crocieristico, devono rispettare il Principio Europeo della Precauzione".

Si tratta di valutare, prima di concedere qualsiasi tipo di autorizzazione, da parte di tutte le autorità competenti, la ricaduta che la costruzione di qualsiasi opera di infrastruttura, possa avere sulla salute dei cittadini, e questo, in merito alla costruzione di un'opera così grande ed impattante, come il porto crocieristico, è fondamentale ed imprescindibile".

Il principio di precauzione è un approccio alla gestione del rischio per cui, qualora sia possibile che una determinata politica o azione possa arrecare danno ai cittadini o all'ambiente e qualora non vi sia ancora un consenso scientifico sulla questione, la politica o l'azione in questione non dovrebbe essere perseguita. Tuttavia, è possibile riesaminare la politica o l'azione non appena si rendano disponibili maggiori informazioni scientifiche.

Il principio di precauzione è citato nell'articolo 191 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (UE). Il suo scopo è garantire un alto livello di protezione dell'ambiente grazie a delle prese di posizione preventive in caso di rischio.

La Comunità Europea ha costantemente perseguito l'obiettivo di una protezione elevata, in particolare per l'ambiente e la salute degli esseri umani, degli animali e delle piante. Nella maggior parte dei casi, le misure che consentono di ottenere questo elevato livello di protezione possono essere determinate su una base scientifica sufficiente. Tuttavia, quando vi sono ragionevoli motivi di temere che i potenziali pericoli potrebbero avere effetti negativi sull'ambiente o sulla salute degli esseri umani, degli animali e delle piante, ma i dati disponibili non consentono una valutazione particolareggiata del rischio, il principio di precauzione è stato politicamente accettato come strategia di gestione dei rischi in molti ambiti.

La recente giurisprudenza amministrativa in materia mostra come l'applicazione del principio di precauzione appartiene alla gestione del rischio, quando l'incertezza scientifica non consente una valutazione completa di tale rischio. Il ricorso al principio di precauzione interviene, quindi, in un'ipotesi di rischio latente o potenziale, anche se questo rischio non può essere interamente dimostrato, o la sua portata quantificata o i suoi effetti determinati per l'insufficienza o il carattere non concludente dei dati scientifici. Infatti, una valutazione scientifica degli effetti potenzialmente negativi dovrebbe essere adottata sulla base dei dati disponibili nel momento in cui si considera se siano necessarie misure volte a proteggere l'ambiente e la salute umana, animale o vegetale.

Come sopra evidenziato la realizzazione dell'opera è critica sotto molteplici aspetti, criticità che quasi mai vengono risolte scientificamente in modo certo e definitivo .

Molti degli studi presentati a corredo del progetto, infatti, riportano conclusioni quanto meno ambigue, come di seguito riportato:

L'elaborato "STUDIO MODELLISTICO PRELIMINARE DI DISPERSIONE DEI SEDIMENTI A SEGUITO DELLE ATTIVITA' DI DRAGAGGIO" conclude come appresso:

Tenuto conto di quanto sopra riportato, al fine di ottimizzare al massimo lo sviluppo delle attività, nonché minimizzare le possibili interferenze ambientali conseguenti, verranno sviluppati dedicati approfondimenti tecnici-procedurali che, sull'input dei dati di monitoraggio ante-operam, garantiranno la migliore gestione delle modalità esecutive ed operative dell'attività di dragaggio dell'area del futuro porto crocieristico "Fiumicino-Isola Sacra Project". I documenti oggi in esame però non propongono nessuna soluzione nel caso, altamente probabile, che gran parte del materiale dragato una volta "caratterizzato" non risulti idoneo per il ripascimento morbido delle spiagge del comune.

L'elaborato: "STUDIO IDRODINAMICO E DI QUALITA' DELLE ACQUE PORTUALI" conclude come appresso:

All'interno del futuro porto le aree più sfavorite per il ricambio idrico, in base all'idrodinamica della zona e alla geometria del layout portuale proposto, sono sicuramente l'Area Crociere Interna e l'Area Diporto Nord, ovvero quelle maggiormente protette in tutto il bacino. Una possibilità per cercare di migliorare il ricircolo delle acque e quindi la loro qualità, potrebbe essere l'immissione di portate d'acqua aggiuntive e opportunamente dimensionate, localizzate nelle due aree suddette, tenendo sempre a mente la connotazione cautelativa dei risultati presentati nello studio. Volendo modificare la circolazione che si verrebbe a creare all'interno del bacino, nell'ambito della progettazione esecutiva si potrà valutare la predisposizione di varchi attraverso le strutture di protezione del porto, considerandone la protezione al fondo per evitare potenziale erosione al piede delle strutture.

L'elaborato: "VALUTAZIONE DEL RISCHIO PER IL BIRD-STRIKE PER L'AEROPORTO INTERNAZIONALE DI FIUMICINO "LEONARDO DA VINCI"" conclude come appresso:

Si ritiene con ragionevole certezza che l'adozione delle misure di mitigazione indicate, unitamente alle indicazioni gestionali relative alle opere a verde e al suggerimento della messa in opera di un

sistema di dissuasione preventivo, consentano di ridurre in maniera significativa l'attrattività per l'avifauna degli interventi previsti dal Progetto, in modo tale da rendere nullo il rischio di bird-strike a seguito della realizzazione dell'opera.

Resta intesa la necessità di prevedere la predisposizione e la realizzazione di un programma di monitoraggio ex ante ed ex post (12 mesi con rilievi a cadenza quindicinale durante l'anno precedente la realizzazione dei lavori e durante il primo anno di esercizio), riguardante l'avifauna presente nell'area dove sarà realizzato il Piano, effettuato da personale specializzato (ornitologo), con l'obbligo di prevedere ed installare sistemi di dissuasione attivi aggiuntivi oltre a quello indicato nelle misure di mitigazione suggerite nella presente relazione (cfr Linee Guida ENAC ed ICAO), da individuare con la collaborazione di personale specializzato ed in accordo con AdR, qualora si rilevassero significativi aumenti di avifauna nell'area di Progetto, anche solo temporanei.

Rispetto all'inquinamento atmosferico e acustico derivante dalla presenza ingombrante delle navi da crociera di dimensioni come quelle che Royal Caribbean propone, la soluzione prospettata è quella del "cold ironing", soluzione che allo stato attuale non è stata effettivamente realizzata in nessuna realtà portuale italiana e che deve necessariamente fare i conti con la disponibilità di adeguate fonti di energia, fornite dalla rete Terna. Per non parlare dell'inquinamento atmosferico e acustico relativo alle fasi di cantiere, cantiere che, qualora il cronoprogramma fosse rispettato, si concluderà nel 2035! Anche qui, siamo in presenza di una indeterminatezza che potrebbe provocare gravi ripercussioni sulla salute pubblica.

In conclusione, a fronte della letteratura scientifica e dei dati a disposizione, è evidente come già oggi si configurino rischi legati alla specificità della struttura e che vanno adeguatamente valutati con l'evolversi della conoscenza e delle rilevazioni, nel rispetto della salute pubblica e dell'ambiente; rischi che poggiano su evidenze scientifiche che, seppur frammentate e non esaustive, tracciano un quadro di grave allerta e permettono, più che ragionevolmente, di concludere che l'adozione della cautela è necessaria al fine di evitare pregiudizi ai valori ritenuti fondamentali, quali per l'appunto l'ambiente e la salute.

E' quindi necessario che, in ossequio al "principio di precauzione" citato nell'art. 191 del "Trattato sul funzionamento della Comunità Europea", in base al quale quando vi sono ragionevoli motivi di temere che alcune azioni possano avere effetti negativi sulla salute degli essere umani oltre che sull'ambiente, anche se ancora non esistono dati sufficienti a valutare la portata del rischio, si assumano posizioni cautelative a tutela della cittadinanza.

E' di tutta evidenza che l'indeterminatezza delle conclusioni degli studi suggerisce di attenersi al principio di precauzione, in quanto almeno in questa fase 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.