

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

David Di Bianco; Laura Maria Liberati; Giancarlo Petrelli; Livia Mascitelli, Patrizia Staffiere, Massimiliano Mattiuzzo (Comitato Tavoli del Porto)

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: 10397 Progetto per la realizzazione del Porto turistico-crocieristico di Fiumicino - Isola Sacra.
Osservazioni Comitato Tavoli del Porto. _____

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

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: Aspetti di carattere normativo

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) Analisi del Contesto

Sommario

1.	PREMESSA DEI REDATTORI DEL DOCUMENTO	4
2.	ASPETTI DI CARATTERE GENERALE: IL CONTESTO STORICO-AMBIENTALE	4
3.	ASPETTI DI CARATTERE NORMATIVO e ANOMALIE NELL'ITER AMMINISTRATIVO	7
3.1	L'ITER DI APPROVAZIONE DEL PORTO DELLA CONCORDIA.....	7
3.2	ANOMALIA SUL PIANO NORMATIVO	8
4.	ASPETTI PROGRAMMATICI. DUE GRANDI PORTI A POCA DISTANZA L'UNO DALL'ALTRO.....	12
5.	ASPETTI DI CARATTERE GENERALE: MOBILITÀ.....	16
6.	ASPETTI PROGETTUALI: LE CRITICITÀ DEL PROGETTO PORTO DELLA CONCORDIA	21
6.1	IL PROBLEMA DEI FONDALI E LE MOLTEPLICI CONSEGUENZE.....	22
6.2	SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE.....	23
6.3	SICUREZZA DEL VOLO.....	25
7	ASPETTI AMBIENTALI	27
7.1	RISCHIO IDRAULICO	27
7.2	INQUINAMENTO DELL'ARIA	28
7.3	EROSIONE DELLA COSTA	31
7.4	Gestione delle acque	34
7.5	IMPATTO ACUSTICO	34
8	OSSERVAZIONI EMERSE DURANTE LA CONFERENZA DEI SERVIZI DEL 2019.....	36
8.1	AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE.....	36
8.2	CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA	37
8.3	CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI.....	40
8.4	CAPITANERIA DI PORTO	40
8.5	CONSORZIO DI BONIFICA TEVERE E AGRO ROMANO	40
8.6	AUTORITÀ DI BACINO.....	42
8.8	REGIONE LAZIO. AREA VIGILANZA E BACINI IDROGRAFICI DIREZIONE LLPP, STAZIONE UNICA APPALTI, RISORSE IDRICHE E DIFESA DEL SUOLO	47
8.9	REGIONE LAZIO. AREA URBANISTICA DIREZIONE POLITICHE ABITATIVE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, PAESISTICA E URBANISTICA.....	48
8.10	MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO.....	50
9	CONCLUSIONI.....	56

1. PREMESSA DEI REDATTORI DEL DOCUMENTO

Il presente documento si basa sulla conoscenza del territorio e su quanto emerso dal confronto che coinvolge una rete di circa trenta associazioni e comitati cittadini del litorale romano riunitasi nel Comitato "Tavoli del Porto", nonché dal contributo di molti addetti del settore marittimo e ambientale.

2. ASPETTI DI CARATTERE GENERALE: IL CONTESTO STORICO-AMBIENTALE

Al fine di assicurare un corretto esame del progetto e gli effetti che questo potrebbe avere sul piano sociale e ambientale, è necessario considerare il contesto di riferimento. Il territorio di Isola Sacra è caratterizzato da diverse peculiarità che ne fanno un territorio fragile, soggetto ad un delicato equilibrio tra la sua natura di "foce del Tevere" e gli effetti dell'antropizzazione, spesso incontrollati.

Cenni Storici

Per secoli la foce del Tevere ha svolto la funzione di porta di accesso tra la capitale dell'impero Romano e le provincie di tutto il Mediterraneo.

Il territorio è stato plasmato per adempiere a questo scopo.

Il porto della città di Ostia venne sostituito nel I secolo d.C. da un nuovo porto realizzato dall'imperatore Claudio e successivamente ampliato da Traiano con una darsena interna e la realizzazione della Fossa Traiana o Flumen Micinum (fiume piccolo) da cui prende il nome la città di Fiumicino. L'isola che sorge tra la foce e la fossa traiana, congiunge Portus con Ostia, passando per il Ponte di Matidia e le adiacenti terme, attraverso l'antica via Flavia dove tuttora è possibile ammirare i resti dell'antica necropoli.

Tuttavia, lo stesso imperatore Traiano, consapevole delle criticità legate al fenomeno dell'insabbiamento prodotto dall'apporto dei sedimenti del Tevere, decise di realizzare un nuovo porto a nord della capitale, nell'attuale Civitavecchia, dove le condizioni del fondale erano più adatte allo scopo.

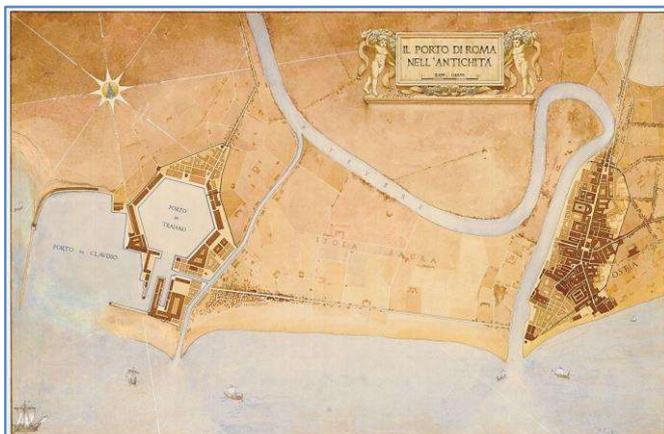


Figura 1. L'antico porto imperiale



Figura 2. La Bonifica di Isola Sacra

Dopo la caduta dell'Impero romano il litorale subisce una sorta di rinaturalizzazione. La linea di costa avanza notevolmente, per via dell'apporto di sedimenti da parte del Tevere, che con le sue inondazioni modella un territorio prevalentemente paludoso.

I primi tentativi di bonificare l'area furono avviati dallo stato pontificio intorno alla metà dell'800. Le iniziative ripresero con l'insediamento a Roma della capitale del Regno, ma le difficoltà tecniche e la malaria ne decretarono il fallimento. I primi successi si ebbero grazie ai lavoratori ravennati giunti sul litorale nel 1884.

L'impronta definitiva del territorio fu data negli anni '30 del '900, grazie alle nuove tecnologie meccaniche e le scoperte scientifiche del biologo Giovan Battista Grassi. Mentre Isola Sacra si caratterizza per l'attività agricola, il borgo di Fiumicino si distingue per la pesca: due elementi che ancora oggi fanno parte dell'economia del territorio. La rete dei canali della bonifica caratterizza ancora oggi il territorio ed è essenziale per il mantenimento del delicato equilibrio idrogeologico del territorio.

Con la realizzazione dell'aeroporto internazionale Leonardo Da Vinci, inaugurato nel 1961, viene dato un forte impulso all'urbanizzazione che non è governata con strumenti urbanistici adeguati, facendo prevalere il fenomeno dell'abusivismo edilizio che darà l'impronta definitiva al litorale compreso tra le località di Ostia, Fiumicino e Focene. L'area nord del Comune di Fiumicino, invece, in cui l'attività agricola è ancora prevalente e in

gran parte legata alla proprietà dell'azienda agricola Maccaresse s.p.a., non viene aggredita da questo fenomeno.

Nella seconda metà degli anni '90 le istituzioni pubbliche nel tentativo di limitare il consumo di suolo e la cementificazione del litorale, nel 1996 istituiscono la **Riserva Statale del Litorale Romano**

Agli inizi degli anni 2000 il neonato Comune di Fiumicino adotta il Piano Regolatore ponendo fine alla stagione dell'abusivismo diffuso.



Figura 3. La riserva del Litorale Romano

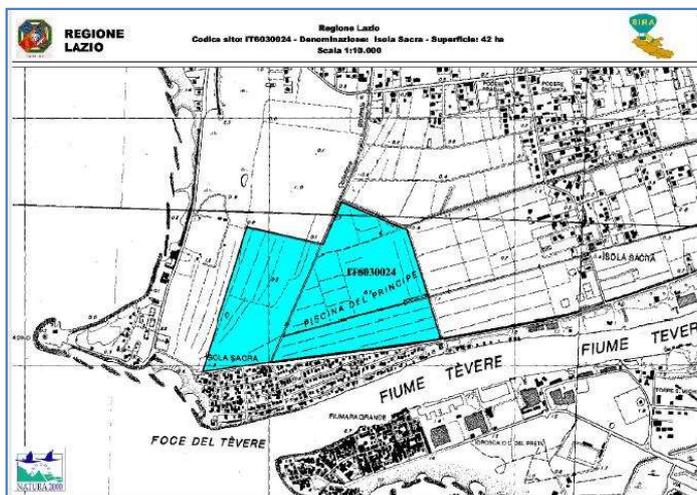


Figura 4. L'area SIC alla foce del Tevere

Sempre all'inizio degli anni 2000 il Ministero dell'Ambiente per mezzo del Decreto Ministeriale 3/04/2000 definisce l'elenco dei Siti di Importanza Comunitaria, individuati ai sensi delle direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE.

Tra questi figura il sito **n.IT6030024** (Isola Sacra), posto immediatamente alle spalle della foce del Tevere nel quale si individuano alcune specie arboree protette, sia all'interno che all'esterno del sito stesso.

I segni di come l'uomo abbia, dai tempi antichi fortemente influenzato la natura del territorio alla foce del Tevere sono tuttora evidenti.

Le aree archeologiche di Ostia, Portus, della Necropoli di Isola Sacra testimoniano queste antiche presenze e costituiscono un inestimabile e ancora poco valorizzato giacimento di beni culturali.

La rete dei canali di bonifica realizzata quasi un secolo fa è ancora attiva, ma a causa dell'intensa e in parte non controllata urbanizzazione si è rivelata molto fragile, come nell'episodio dell'alluvione 2014, che ha esposto i cittadini ad un grave rischio di sicurezza e creato ingenti danni ai beni degli stessi.

Gli elementi territoriali sopra citati, unitamente alle altre presenze antropiche, quali l'**Aeroporto Internazionale Leonardo da Vinci**, e i progetti posti in essere da autorità pubbliche, quale il **Porto Commerciale di Fiumicino Nord** e la limitata rete viaria che caratterizza Isola Sacra, denotano la complessità e la fragilità del territorio sul quale si vorrebbe realizzare il progetto in esame, aspetti questi che dovrebbero essere valutati innanzitutto dal punto di vista dell'area più vasta (VAS) rispetto al più ristretto perimetro della concessione demaniale in parola, così come previsto dalla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, recepita dal D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 entrata in vigore il 31 luglio 2007 e successive modificazioni.

3. ASPETTI DI CARATTERE NORMATIVO e ANOMALIE NELL'ITER AMMINISTRATIVO

3.1 L'ITER DI APPROVAZIONE DEL PORTO DELLA CONCORDIA.

Il progetto in esame costituisce la variante del progetto definitivamente approvato nel 2010 del porto turistico di Fiumicino, in località Isola Sacra, denominato "Porto della Concordia".

Questo progetto fu approvato dopo una lunga e complessa conferenza di servizi indetta ai sensi del **D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509** "*Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della L. 15 marzo 1997, n. 59*".

L'iter ebbe inizio nel 1998 e terminò nel 2010 con l'approvazione del progetto della società **Iniziative Portuali (IP)**. A Febbraio del **2010**, la Regione rilasciò la **concessione n.6424** del 02/02/2010, rilasciata ai sensi del DPR.509/97, della durata di 90 anni per la realizzazione di un porto turistico ai fini diportistici. A Maggio dello stesso anno il Consiglio Comunale ratifica la decisione ed, infine, a Giugno venne firmata la Convenzione Urbanistica tra Comune di Fiumicino e IP.

Concluso l'iter approvativo, l'assetto societario della IP vide il subentro della società **Acquamarcia** di Francesco Bellavista Caltagirone. Tra i soci figurava anche **Invitalia**, società controllata dal Ministero dello Sviluppo Economico.

Subito dopo l'avvio dei lavori nel 2011 la IP venne coinvolta in una inchiesta giudiziaria e l'area concessa venne posta sotto sequestro e lasciata in abbandono e al degrado.

Più recentemente, nel febbraio 2019 IP-Invitalia stringe accordi con la Royal Caribbean e presenta alla Regione Lazio domanda di variante al progetto definitivo che prevede la riduzione dei posti barca da 1445 a 750 e l'introduzione della **funzione crocieristica** per le grandi navi di classe Oasis¹.

Nello stesso anno gli uffici della Regione Lazio indicano una Conferenza dei Servizi Preliminare semplificata in modalità asincrona ai sensi della legge del 16 luglio 2020, n. 76 (decreto semplificazioni).

Tale procedimento si conclude con il rinvio ad una conferenza di servizi decisoria che dovrà essere indetta dal Comune di Fiumicino per effetto della L.R. 53/1998 e successive modificazioni, la quale demanda ai Comuni la gestione delle concessioni demaniali marittime.

Il 22/09/2021 la Fiumicino Waterfront srl, controllata dalla Royal Caribbean Group e iCon Infrastructure LLP, presenta offerta per l'acquisto del ramo di azienda della società IP titolare della concessione demaniale marittima, a seguito dell'asta giudiziaria indetta dal tribunale fallimentare di Roma divenendone aggiudicataria. Nel Febbraio del 2022, il Comune di Fiumicino modifica l'attestazione della concessione regionale da I.P. a Fiumicino Waterfront srl.

Nel Secondo DPCM Giubileo dell'8 giugno 2023, alla scheda n. 146, è stato inserito, tra le opere "essenziali", il Porto turistico-crocieristico di Isola Sacra nel Comune di Fiumicino,

¹ "le navi da crociera più grandi del mondo" come pubblicizzato dalla Royal Caribbean.

progetto privato della FW srl, per il quale è stato individuato quale soggetto attuatore il Comune di Fiumicino.

Il Comune di Fiumicino, con delibera n. 28 del 9 agosto 2023, ha confermato al Commissario del Giubileo 2025 l'adesione al programma e l'impegno all'attuazione delle opere relative al Porto turistico-crocieristico di Isola Sacra.

3.2 ANOMALIA SUL PIANO NORMATIVO

La concessione demaniale della quale è venuta in possesso la FW è dunque stata rilasciata in origine attraverso un iter approvativo ai sensi del D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509 "Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla **nautica da diporto**, a norma dell'articolo 20, comma 8, della L. 15 marzo 1997, n. 59".

Nel caso del progetto in esame, si vorrebbe introdurre la funzione crocieristica nell'ambito di una concessione rilasciata ai sensi del suddetto DPR che definisce una procedura di approvazione di progetti per la sola funzione turistico-diportistica.

La definizione di strutture dedicate alla portualità, è stabilita dalla **legge 28 gennaio 1994, n. 84** "Riordino della legislazione in materia portuale" la quale disciplina "l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti."

La Classificazione dei porti è definita dall'Art. 4 (Classificazione dei porti):

1. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie e classi:

- a) **categoria I**: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;
- b) **categoria II, classe I**: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale;
- c) **categoria II, classe II**: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale;
- d) **categoria II, classe III**: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale.

I porti, o le specifiche aree portuali di cui alla **categoria II, classi I, II e III**, hanno le seguenti funzioni:

- a) commerciale e logistica;
- b) industriale e petrolifera;
- c) **di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi**;
- d) peschereccia;
- e) **turistica e da diporto**.

Sono, quindi, esplicitamente tenute distinte le funzioni dei porti turistici da diporto (comma e) da quelle dei porti crocieristici (comma c).

Nella normativa quindi i porti, o le specifiche aree portuali per la funzione di tipo e) non sono in alcun modo sovrapponibili alla funzione di tipo c) di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi neanche nei porti polifunzionali in quanto la 509/97 fa specifico riferimento, in questi casi, alle “specifiche aree portuali”.

Risulta evidente che la “variante” proposta dalla FW al progetto originario costituisce, in realtà, un diverso progetto collocabile in una posizione di contrasto con la Legislazione Nazionale.

Non può considerarsi variante la diversa funzione del porto progettato, inserita dalla Società richiedente, poiché in contrasto con la definizione normativa che pone in **differenti posizioni** le due funzioni portuali.

Del resto lo stesso DPR 509/97 definisce in modo chiaro l'ambito di applicabilità delle procedure semplificate di rilascio delle autorizzazioni per la realizzazioni di porti turistici ai fini diportistici.

L'Art. 1 così recita:

*“Ambito di applicazione. Il presente regolamento disciplina, nel rispetto dei principi di cui all'articolo 20 della legge 15 marzo 1997, n. 59, **il procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto** di cui all'articolo 2, lettere a) e b), il procedimento di approvazione dei relativi progetti, nonché gli altri procedimenti che risultano strettamente connessi o strumentali”.*

L' art. 2 così recita:

“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'aprestamento di servizi complementari;*

*b) l'«**approdo turistico**», ovvero la porzione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, **destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico**, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari; “*

Risulta evidente, pertanto, la forzatura sul piano normativo, dell'introduzione della funzione crocieristica nell'ambito della concessione regionale che da parte dell'ente promotore fa leva sull'aggettivo “*precipuamente*” intendendo con ciò la possibilità di ampliare l'ambito delle funzioni attribuibili alla concessione in esame. In realtà il legislatore non ha voluto lasciare margini di interpretazione dell'ambito di applicazione di questa norma avendone declinato e separato espressamente le funzioni.

Il termine “precipuamente” va inteso più correttamente con la possibilità di inserire in una struttura dedicata al turismo da diporto le tipiche funzioni a supporto di questo settore, quali ad esempio, le attività cantieristiche per piccola e grande manutenzione, refitting, servizi di approvvigionamento dei natanti, scuole di vela e quant'altro afferente al diportismo nautico.

A conferma di quanto sostenuto è la preoccupazione dello stesso proponente di mantenere la

coerenza del progetto in esame con il quadro normativo vigente quando afferma, in riferimento alla selezione tra le 4 diverse alternative progettuali: *“L’Alternativa 4. Con tale configurazione, il porto ospiterebbe No. 700 imbarcazioni per una superficie totale occupata di circa 120,000 m2. Tale superficie sarebbe superiore alla superficie minima ipotizzata (100,000 m2) e, pertanto, considerato il rapporto tra gli spazi destinati alla marina e quelli per la darsena crociere, come per le alternative 2 e 3, anche questa opzione sarebbe conforme al Decreto Burlando (DPR 509/97)”*.²

L’affermazione di un criterio di prevalenza della funzione diportistica in base alla superficie occupata dalle strutture per le darsene destinate ad accogliere i natanti, indicato nella superficie di 100.000 m2, è del tutto arbitrario.

In nessun caso, infatti, il DPR 509/97 fa riferimento ad un siffatto criterio, neanche nei casi di porti polifunzionali, in quanto l’applicabilità dello stesso è limitata ai porti turistici per fini diportistici o agli approdi marittimi nell’ambito di porti polifunzionali.

La funzione crocieristica è tutt’altro che marginale visto che la presenza delle navi, stando alle dichiarazioni sul progetto relative ai flussi turistici, nei mesi da aprile ad ottobre, comporta la presenza costante delle navi in porto.

In conclusione, si ritiene illegittimo a tutti gli effetti di legge, il tentativo di autorizzare la realizzazione di un porto crocieristico in una concessione demaniale rilasciata attraverso l’utilizzo della citata norma DPR 509/97.

La forzatura della suddetta normativa crea a cascata un altro vulnus, con conseguente conflitto di competenze tra Regione Lazio e Comune di Fiumicino.

Secondo la L.R. 53/98 e ssm, il Comune ha la delega alla gestione delle concessioni turistiche e turistico ricreative. Tuttavia, tale normativa non comprende la gestione delle concessioni demaniali ai fini commerciali.

L’art. 10 (Funzioni dei Comuni) comma 2 quater demanda ai comuni: *“il rilascio delle concessioni dei beni del demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamento di fonti di energia, **ivi compresi i porti turistici, gli approdi turistici ed i punti di ormeggio, fatte salve le concessioni riservate allo Stato** ai sensi della normativa vigente, nonché le funzioni e i compiti amministrativi delegati ai comuni relativi alle aree del demanio marittimo per finalità **turistico e ricreative**, il rilascio delle concessioni per finalità turistico-ricreative avviene nel rispetto di quanto stabilito dal PUA regionale e dai PUA comunali; il rilascio delle concessioni di zone di mare territoriale per l’esercizio dell’attività di acquacoltura avviene in coerenza con la mappatura delle zone idonee e delle zone precluse all’esercizio di detta attività, così come individuate dall’apposita Carta regionale elaborata dalla Regione. Il comune può determinare oneri istruttori per i procedimenti relativi all’esercizio delle funzioni ad esso attribuite”*

Dunque, la delega della Regione ai Comuni è limitata alla sola gestione delle marine turistiche e in nessun caso, essendo definite chiaramente le funzioni portuali dalla 84/94, un Comune può essere chiamato a gestire una concessione e una progettualità per un porto di funzione Commerciale.

² porto turistico-crocieristico di fiumicino isola sacra. studio di impatto ambientale. p0031150-d-0-mp00-am-rel-01_00

Come fa notare il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino, in audizione nella sede istituzionale del Consiglio Comunale di Civitavecchia il 10/07/2023 “[...] il federalismo demaniale prevede questo: che le Regioni e, quando vogliono, su delega delle Regioni i Comuni, le marine turistiche possono essere gestite dai Comuni. Una marina turistica, ad esempio, è quella che abbiamo a Riva di Traiano. Io arrivo con la mia barca da diporto, che deve avere determinate caratteristiche, che non può avere più di 12 persone di equipaggio altrimenti diventa nave e sottostà a tutt’altre regole e gestisco la mia imbarcazione [...] questa è una marina. Nel nostro ordinamento, non è prevista la possibilità di fare un porto commerciale all’interno di una marina.”

Dare legittimità a questa forzatura normativa fa da apripista per un modello di portualità che consentirà ad ogni singolo Comune dotato di marine private di avere il proprio attracco crocieristico scavalcando competenza e controllo regionale e statale.

E’ possibile ipotizzare per assurdo che sul litorale romano, in seguito all’approvazione del progetto in esame e il completamento del terminal crociere del porto Commerciale a Fiumicino Nord, domani potrebbe sorgere un terzo terminal crociere nella marina di Ostia scavalcando la legislazione regionale e statale che dovrebbe gestire questi scali in modo armonico e funzionale alla logistica.

4. ASPETTI PROGRAMMATICI. DUE GRANDI PORTI A POCA DISTANZA L'UNO DALL'ALTRO

Nel corso degli anni sono state presentate diverse istanze per la realizzazione di una struttura portuale sul litorale di Roma, a Ostia e soprattutto a Fiumicino. In quest'ultima località le richieste hanno riguardato il Porto Turistico nell'area del Faro e l'ampliamento del porto canale a ridosso del molo nord.

La decisione di realizzare una struttura portuale pone molteplici questioni da prendere in esame come gli effetti di carattere ambientale, sociale ed economico di un territorio.

La scelta del **tipo di funzione portuale** da realizzare dipende dalle caratteristiche della costa e del territorio e comporta, come conseguenza, il tema delle modalità di collegamento tra il porto e la rete delle infrastrutture come autostrade, ferrovie, aeroporti.

Da qui la necessità per le amministrazioni pubbliche di dotarsi di strumenti di pianificazione per armonizzare le scelte che, se ben ponderate, possono portare benefici alla collettività, viceversa, **possono avere effetti negativi sul tessuto sociale ed ambientale**.

Visto il proliferare delle proposte in un tratto di costa piuttosto limitato e particolarmente complesso e fragile come quello alla foce del Tevere, già in occasione della conferenza dei Servizi del 2002³, l'Autorità di Bacino del Tevere, ha posto alla Regione e al Comune di Fiumicino la necessità di un coordinamento tra le diverse istanze di interventi sulla portualità. *“E' opportuno definire in accordo con la Regione Lazio la programmazione dei porti in prossimità della foce perché come risulta a quest'autorità esistono altre diverse proposte progettuali, oltre a quello in esame, interessanti lo stesso tratto di costa come l'ampliamento dell'esistente Porto di Ostia e la variante con ampliamento del Porto Canale di Fiumicino, in definitiva si avrebbero in circa quattro chilometri di costa ben quattro distinte proposte progettuali che stanno seguendo iter amministrativi diversi. Si ritiene che di ciò se ne debba tener conto per le reciproche interferenze che potrebbero verificarsi sia nei riguardi del regime di equilibrio del litorale sia per il livello di rischio idraulico del Tevere. Il tutto anche correlato con la portualità esistente all'interno della Fiumara Grande ed alla primaria necessità”*.

Per quanto attiene alle strutture portuali, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha adottato il **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica** nel quale si pone l'obiettivo di una *“Governance più forte e più integrata degli affari marittimi, indispensabile per realizzare un maggiore coordinamento”* e punta a *“razionalizzare gli atti strategici e di indirizzo vigenti, avviandoli verso le più opportune e disponibili fonti di finanziamento, in armonia con una logica di valorizzazione, addizionalità e riuso, e garantendo la valorizzazione, la messa in sicurezza ed una adeguata manutenzione del consistente patrimonio infrastrutturale esistente, evitando sprechi, duplicazioni ed ulteriore aggravio della situazione di overcapacity presente in molte realtà portuali”*.

Tra gli obiettivi strategici posti dal Ministero c'è una particolare attenzione al tema della sostenibilità ambientale e l'ottimizzazione de *“l'efficacia delle catene logistiche multimodali, incrementando tra l'altro l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico e ambientale”*.

³ Parere dell'Autorità di Bacino nella Conferenza dei Servizi del 21.05.2002

Nel Piano Nazionale, infine, si riconosce l'importanza strategica di **Civitavecchia** nel settore della portualità crocieristica ed infatti è destinataria di importanti investimenti pubblici.

La Regione Lazio nel **Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica** (PRMTL) si pone l'obiettivo di definire **“Un Sistema integrato di mobilità intelligente che, grazie ad efficienti ed ecocompatibili sistemi di trasporto (urbano, regionale e a lunga distanza), permetta di ridurre l'impatto ambientale causato dalle emissioni dei trasporti (circa il 38% delle emissioni di CO2 è causato dal trasporto e la metà di queste dalle auto private) e di decongestionare la viabilità stradale, di contribuire all'approvvigionamento energetico alternativo (con l'obiettivo di sostituire il 20% dei convenzionali combustibili fossili con carburanti alternativi entro il 2020) e di migliorare la qualità della vita dei cittadini tenendo conto delle esigenze ecologiche, economiche e sociali”**.

A completamento del quadro programmatico la Regione ha adottato il documento **“Il Sistema dell'Autorità Portuale”** del Dicembre 2020 che integra il Piano dei Trasporti. In questo documento si pongono le basi per lo sviluppo del network portuale governato dall'Autorità Portuale, con interventi importanti su Civitavecchia, Fiumicino Nord e Gaeta. Tra le opere sono previsti interventi finalizzati a realizzare la necessaria intermodalità di cui si accennava poc'anzi.

Infine il Comune di Fiumicino ha adottato un **Piano Regolatore Portuale** per la definizione delle opere portuali. Questo strumento di pianificazione stabilisce l'ampliamento del Porto Canale attraverso la realizzazione di un nuovo Porto Commerciale in riva destra al porto canale, nella località denominata Fiumicino Nord. A tal fine nel **2002** il Comune di Fiumicino decide di entrare a far parte del network dei porti di Roma e del Lazio (insieme a Civitavecchia e Gaeta) gestiti e amministrati dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale (Autorità Portuale)**.

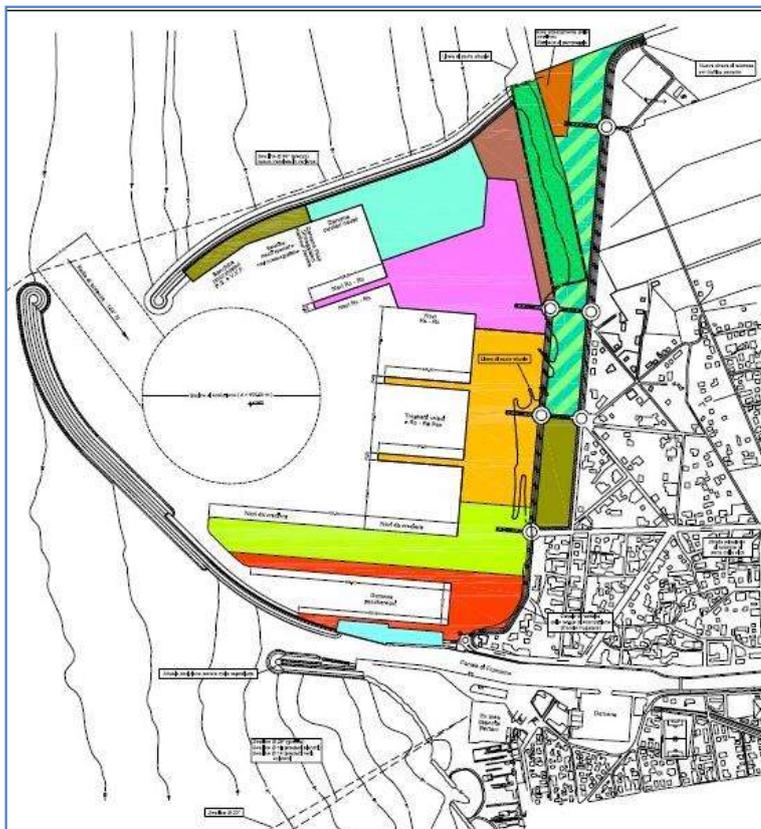


Figura 5. Il piano Regolatore Portuale di Fiumicino

Dunque la questione portuale di Fiumicino non riguarda solo il Porto della Concordia su iniziativa della Royal Caribbean ma anche il Porto Commerciale su iniziativa dell'Autorità di Distretto Portuale che ha progettato, finanziato e, in tempi recentissimi, dato avvio ai lavori.

Il porto canale rappresenta uno dei principali asset del territorio che consente di operare alla **flotta peschereccia** di Fiumicino, tra le più importanti del Mar Tirreno. La flotta peschereccia

sostiene lo sviluppo della ristorazione, altro settore trainante dell'economia locale.

Oltre ad avere una funzione importante per la pesca, il porto di Fiumicino svolge un ruolo strategico per gli **idrocarburi**. Attraverso le due piattaforme posizionate a circa due miglia nautiche dalla costa, vengono convogliati a terra circa 3,5 milioni di tonnellate di prodotti raffinati all'anno.

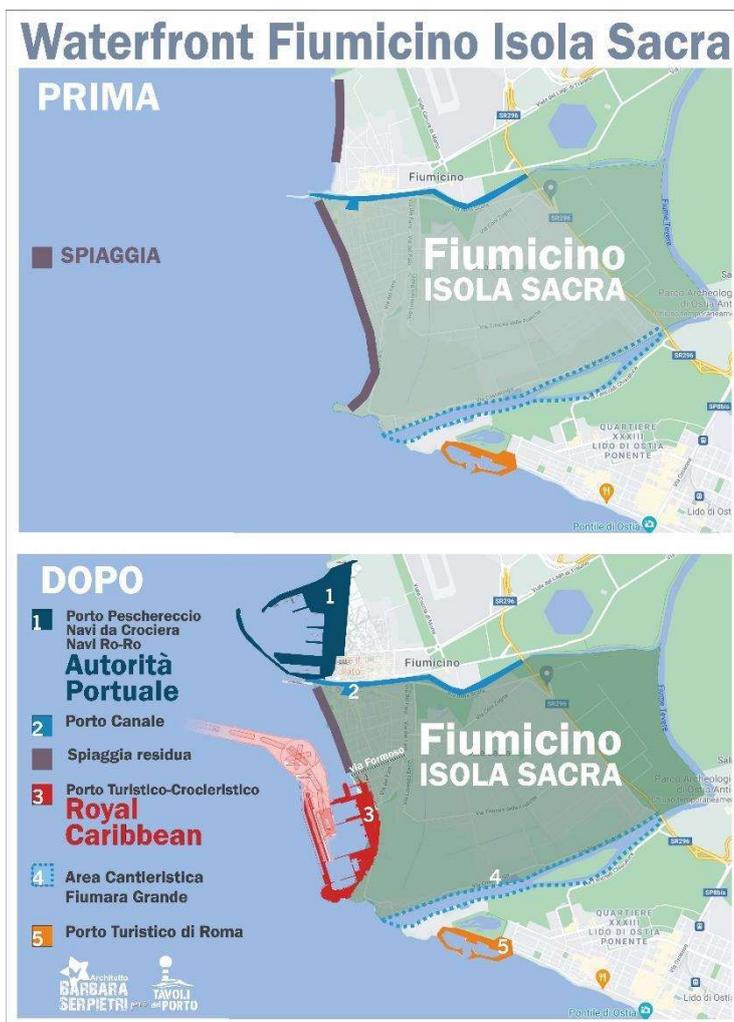
il Porto Canale inoltre è importante per la presenza dei **mezzi di soccorso** a mare per **autorità marittime e forze dell'ordine**.

Il progetto definitivo del Porto Commerciale prevede la darsena pescherecci, quella per i mezzi di soccorso, logistiche, traghetti, navi ro-ro e anche l'attracco per le navi da crociera.

Tra le opere pianificate vengono inclusi interventi di riqualificazione dell'area prospiciente il nuovo porto commerciale e interventi sulla viabilità su gomma e su ferro nonché collegamenti verso il vicino aeroporto Leonardo da Vinci.

Per completare il quadro delle infrastrutture destinate alla portualità alla foce del Tevere citiamo il Porto Turistico di Ostia che dispone di circa 800 posti barca e l'estuario di Fiumara Grande che accoglie centinaia di posti barca di piccole e medie dimensioni.

In nessuno degli strumenti di pianificazione viene citata la realizzazione di un grande porto turistico-crociéristico del Mar Tirreno come quello presentato dalla Fiumicino Waterfront.



Come mostra l'immagine da noi realizzata, **è fin troppo evidente la ridondanza di strutture portuali poste alla foce del Tevere così come è evidente anche che il territorio non può reggere la compresenza di opere portuali con funzioni analoghe poste una accanto all'altra.**

Un quadro di insieme che contraddice completamente gli indirizzi dettati dal Ministero dei Trasporti e dalla Regione Lazio e il senso comune dei cittadini.

Si aggiunga che il mancato inserimento della funzione commerciale nel porto di Isola Sacra negli strumenti di pianificazione urbanistica ha comportato la totale assenza delle necessarie opere di collegamento intermodale.

In conclusione, tutta la pianificazione nazionale e regionale attribuisce a Civitavecchia un ruolo centrale per il crocierismo viste le capacità di espansione dimostrate, ancora lontane dalla saturazione e con possibilità di espansione sul territorio retrostante. Gli investimenti pubblici sono finalizzati a caratterizzare Civitavecchia come il porto commerciale di Roma, migliorandone i collegamenti intermodali con ingenti investimenti pubblici.

Il caso dell'eventuale terminal crocieristico della FW al Vecchio Faro di Fiumicino sarebbe un porto in diretta concorrenza con la vicina Civitavecchia inserito in un contesto ambientale e urbano che non consente espansione e collegamenti adeguati. Inoltre, essendo gestito da un ente privato non si pone in modo integrato con le altre strutture portuali gestite dalla funzione pubblica ma in aperta competizione e depauperamento delle risorse destinate allo Stato.

Per tale ragione risulta infondato il parallelo citato nei documenti della FW con il caso dei tre porti liguri dove i porti sono invece tutti gestiti da enti pubblici: l'ADSP Mar Ligure Occidentale e l'ADSP Mar Ligure Orientale sotto la cabina di regia del Ministero dei Trasporti.

5. ASPETTI DI CARATTERE GENERALE: MOBILITÀ

Un elemento di criticità del progetto in esame rispetto al quale le autorità preposte devono dare delle risposte ai cittadini è come si intende affrontare la questione della **mobilità** sul quadrante di Isola Sacra, che già versa in una situazione piuttosto critica e di come si intendono affrontare gli impatti cumulativi sulla mobilità dovuti all'apertura del cantiere del Porto Commerciale a Fiumicino Nord e gli interventi di manutenzione straordinaria delle infrastrutture già programmate da ANAS.

Nello Studio Preliminare Ambientale allegato alla documentazione della sopra citata conferenza di Servizi Preliminare del 2019, si legge che *“la realizzazione del Porto Turistico quindi si inserisce all'interno dell'area di studio senza creare evidenti peggioramenti allo stato della mobilità [...] La sua realizzazione è pertanto compatibile con l'ambiente urbano e con il sistema dei trasporti in cui si colloca”*.

Nel documento di descrizione generale del progetto in esame di VIA (P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01_00 pag 143) si legge: *“Come è possibile notare, attualmente la maggior parte delle strade all'interno dell'area di studio ha una capacità notevolmente superiore ai valori di flusso assegnati. La quasi totalità della rete è interessata da livelli di sottosaturazione medio-bassi (i.e. criticità media=0,59), che rendono la circolazione abbastanza scorrevole. La velocità media risulta essere prossima ai 40 km/h.”* per poi concludere *“in definitiva, dalle analisi effettuate emerge che, pur nell'ora di punta più gravosa e nell'ipotesi di massimo carico, le arterie stradali all'interno dell'area di studio sono dotate di una notevole capacità residua che permette di accogliere l'incremento di traffico senza generare problemi di congestione. Le analisi delle prestazioni hanno inoltre evidenziato la sussistenza di condizioni di traffico generalmente ottime per tutte le strade.”*

Sono queste affermazioni del tutto prive di senso per chi vive sul territorio e quotidianamente deve affrontare i disagi di una mobilità molto spesso congestionata.

Nella documentazione allegata al progetto attuale invece si legge *“Sulla base di tali assunti, in considerazione del livello preliminare del presente studio, si ritiene che l'approccio analitico adottato ed illustrato nel presente capitolo sia idoneo a valutare la necessità di interventi sul sistema viabilistico locale, al fine di ridurre tali impatti. **Si rimanda alle successive fasi di progettazione per la costruzione di un modello di simulazione, che necessiterebbe anche di un'adeguata caratterizzazione dei volumi di traffico e della capacità della viabilità locale, recuperando le informazioni presso gli Enti proprietari delle strade (Comune di Fiumicino, Regione Lazio e ANAS).**”*

In sostanza si afferma che non c'è uno studio in grado di dimostrare che il traffico indotto dei croceristi, dei dipendenti del porto, del personale viaggiante e dei rifornimenti, non avrà impatti sulla mobilità locale che è già fortemente critica a causa della crescita demografica del litorale romano, Fiumicino e Ostia, non accompagnata da adeguate strutture di mobilità né su gomma né su ferro.

In primo luogo, le analisi si basano su **studi che risalgono al 2004/2005** e negli ultimi 15 anni i residenti del Comune di Fiumicino sono aumentati al ritmo di circa 1000 abitanti l'anno. Oggi raggiungono gli 84.000 abitanti, di cui circa 14.500 solo ad Isola Sacra.

Per la sua natura di “isola”, la mobilità presenta delle notevoli criticità in quanto i punti di attraversamento del Tevere sono solo tre:

- il **Ponte due Giugno** che consente il collegamento, per il traffico locale, tra Isola Sacra e il centro storico di Fiumicino nord ha per le sue caratteristiche una limitazione ai mezzi pesanti;
- Il **Ponte della Scafa** che attraversa Fiumara Grande e consente il collegamento con Ostia che è stato oggetto di recenti lavori di manutenzione non risolutivi del problema dei congestionamenti dovuti al restringimento delle carreggiate. Il nuovo progetto che prevede il rifacimento del ponte, inoltre, ha subito una nuova battuta d'arresto;
- il **viadotto dell'aeroporto**, che attraversa la fossa Traiana e collega Isola Sacra con l'Aeroporto e l'asse autostradale Roma-Fiumicino. E' l'infrastruttura portante della mobilità del quadrante. E' gestito dall'ANAS che ha accertato lo stato di ammaloramento e dichiarato insicuro il transito. I lavori di messa in sicurezza sono già avviati ed è previsto a breve l'avvio dei lavori di demolizione parziale e ricostruzione delle campate che dureranno circa tre anni;

Attualmente i flussi di traffico risentono notevolmente dei movimenti giornalieri sull'asse Ostia-Aeroporto-Autostrada mentre nei weekend primaverili ed estivi le criticità si devono al flusso turistico attratto dalla ristorazione e dalla balneazione.

Attualmente sul viadotto dell'aeroporto il traffico è consentito su una sola corsia per carreggiata a causa degli ammaloramenti intercorsi negli anni e la mancanza di manutenzione ed è prevista a breve la sua demolizione e ricostruzione.

La situazione reale è quella di una mobilità fortemente critica, dove è sufficiente un banale tamponamento per bloccare l'intero quadrante.

Occorre ricordare che il Comune di Fiumicino è collegato alla rete ferroviaria per la sola area all'interno dell'aerostazione e per il quartiere Parco Leonardo, collocato lungo lo stesso asse ferroviario. Risulta quindi improprio quanto affermato nello studio di impatto ambientale presentato che rileva come *“il Comune si trova all'interno di una rete infrastrutturale ferroviaria”* in quanto non tiene conto del fatto che la suddetta rete ferroviaria non si spinga oltre il sedime aeroportuale non prevedendo quindi valide soluzioni di mobilità per la parte più congestionata all'interno del centro urbano di Isola Sacra. E' proprio qui, infatti, che a causa di infrastrutture inadeguate e ponti di attraversamento costantemente sovraccaricati dal traffico locale che si percepiscono gli effetti di una mancanza di un anello ferroviario.

Nei documenti a corredo del progetto del nuovo porto si prevedono soluzioni di viabilità che coincidono con le attuali arterie del traffico locale. L'importante afflusso dei crocieristi, in assenza di soluzioni di intermodalità, peggiorerà la già critica mobilità del territorio con gravi conseguenze sul piano del “diritto alla mobilità” dei cittadini, che dovranno convivere con pesanti ingorghi quotidiani.

Nel progetto viene citata la nave OASIS of the Seas che imbarca oltre 5400 passeggeri e oltre 2100 membri di equipaggio. In assenza di collegamenti su ferro, le movimentazioni avverrebbero su gomma con centinaia di pullman turistici, navette, taxi e auto private che dovranno raggiungere l'area del porto per l'imbarco e lo sbarco. E' innegabile che questo afflusso di mezzi crei enormi problemi alla mobilità locale già fortemente critica.

Tale mole di movimentazioni arriverà ad oltrepassare le 10.000 persone per effetto del “turnaround” previsto dal progetto, ovvero sbarchi e imbarchi nello stesso giorno proprio in prossimità degli orari di punta del traffico quotidiano.

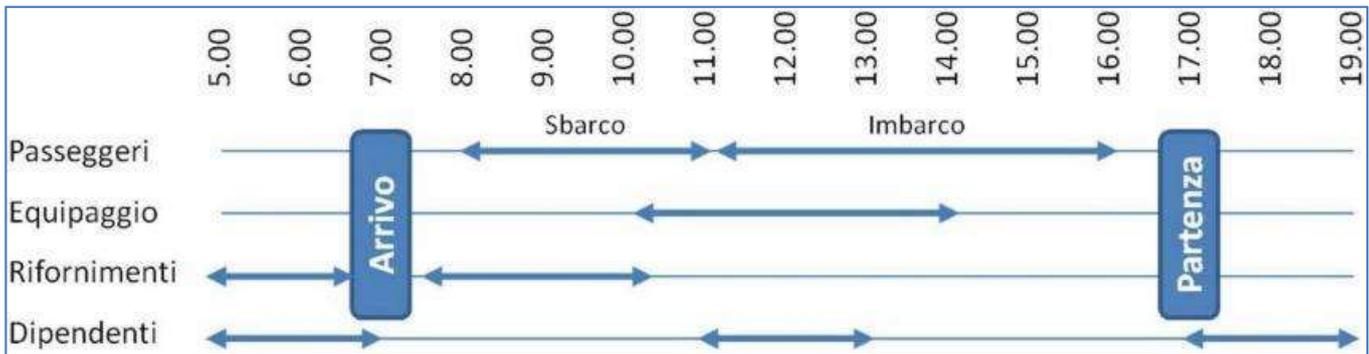


Figura 6. Distribuzione Temporale delle Componenti di Mobilità generate dalla presenza della nave secondo FW

Come potrebbe essere garantito il servizio di mezzi di soccorso nel caso di emergenza? Quali garanzie possono avere i cittadini che questo imponente movimento di mezzi non rechi ulteriori disagi dal punto di vista della mobilità? Quali sono i possibili effetti sulla salute a causa delle emissioni per via dei pullman e del traffico congestionato?

Nella Convenzione Urbanistica del 2010 il concessionario si era impegnato a realizzare **un nuovo asse viario lungo l'argine**, parallelo all'attuale Via Monte Cadria, per un valore di circa 4mln€. Tale proposta viene ripresa nell'attuale progetto di FW (Fig.7).

Questa nuova strada dovrebbe partire dall'area del Faro e giungere fino alla SS 296 Via della Scafa, in prossimità del Ponte della Scafa, che però è un uno dei punti più congestionati di tutto il territorio con poche possibilità di espansione per la presenza di abitazioni.

Tale viabilità dovrebbe attraversare il borgo di Fiumara, su strade che sono poco più che dei vicoli, come mostrano le foto seguenti.

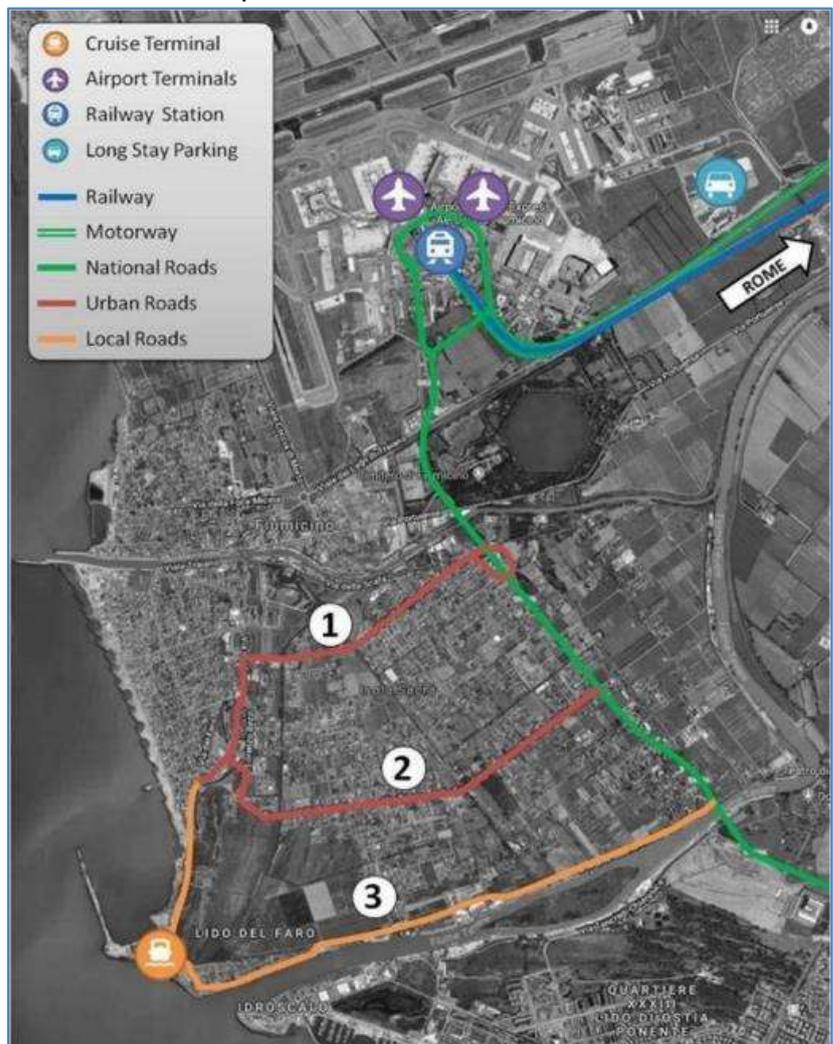


Figura 7. Assi viari di accesso al porto secondo FW



Figura 8. I Vicoli del Borghetto di Fiumara (freccia rossa in figura 7)

Nella nuova versione progettuale, il concessionario propone di realizzare la viabilità su un nuovo tragitto indicato dal percorso 5 della foto sottostante, a cui si accede da una rotatoria al punto 6.

Si ricorda che il tracciato passerebbe a ridosso dell'**Area di Interesse Comunitario** citato al paragrafo 1, vanificando in questo modo gli obiettivi di tutela ambientale stabiliti dalla normativa comunitaria e nazionale.

Anche nella nuova versione del progetto il percorso dovrebbe ricongiungersi con la strada statale Via della Scafa, ma le condizioni del territorio non consentono la realizzazione di vie ad alto scorrimento visti gli esigui spazi tra l'argine, Via Monte Cadria e l'area dei cantieri nautici.



Figura 9. Tratto di Via Monte Cadria (freccia verde in figura 7)



Figura 10. Area ingrandita nel quadrato rosso in figura 7

In conclusione il progetto in esame è privo di soluzioni che siano in grado di sostenere il traffico indotto dalla funzione crocieristica.

L'eventuale approvazione del progetto, in assenza di soluzioni di mobilità sostenibili per il territorio, lederà gravemente il diritto alla mobilità dei cittadini residenti e rischia di compromettere l'economia locale basata sul turismo di prossimità.

6. ASPETTI PROGETTUALI: LE CRITICITÀ DEL PROGETTO PORTO DELLA CONCORDIA

Il progetto sottoposto alla Valutazione di Impatto Ambientale in oggetto ha caratteristiche del tutto simili alla proposta di Variante del progetto definitivo sottoposto dalla Regione Lazio a conferenza di servizi preliminare del 2019.



Figura 11. Variante del 2019



Figura 12. Variante del 2023

Nell'attuale soluzione progettuale, al netto di alcune modifiche, permangono le criticità già emerse nella conferenza di servizi preliminare. Tali criticità, infatti, non dipendono dalle soluzioni progettuali adottate, quanto dall'introduzione della funzione crocieristica in relazione alla morfologia del litorale in cui esso viene ubicato e dalle caratteristiche del territorio del contesto di Isola Sacra.

Nei successivi paragrafi esporremo delle osservazioni sui diversi punti critici della nuova proposta progettuale sottoposta a valutazione di impatto ambientale e citeremo le osservazioni emerse dagli enti competenti nella conferenza dei servizi del 2019.

6.1 IL PROBLEMA DEI FONDALI E LE MOLTEPLICI CONSEGUENZE

Un elemento fortemente critico del progetto in esame è l'assenza di fondali adeguati all'accosto delle grandi navi da crociera che peraltro è il motivo per cui a Fiumicino non si è mai insediata una portualità di questo tipo. I fondali alla foce del Tevere sono bassi e fangosi e non adatti all'accosto di navi con un pescaggio di 9,3 m.

La soluzione adottata dai progettisti per ovviare a questo problema è la realizzazione di imponenti interventi di dragaggio pari a circa 3,1mln di m³, necessari per portare i fondali ad almeno 12 m di profondità.

Tali interventi sono previsti sia all'interno dello specchio acqueo compreso tra i moli, sia all'esterno (cioè all'imboccatura del porto) per realizzare il bacino di rotazione con un diametro di circa 500 m, e infine un "canale" di ingresso di 1,3 Km.

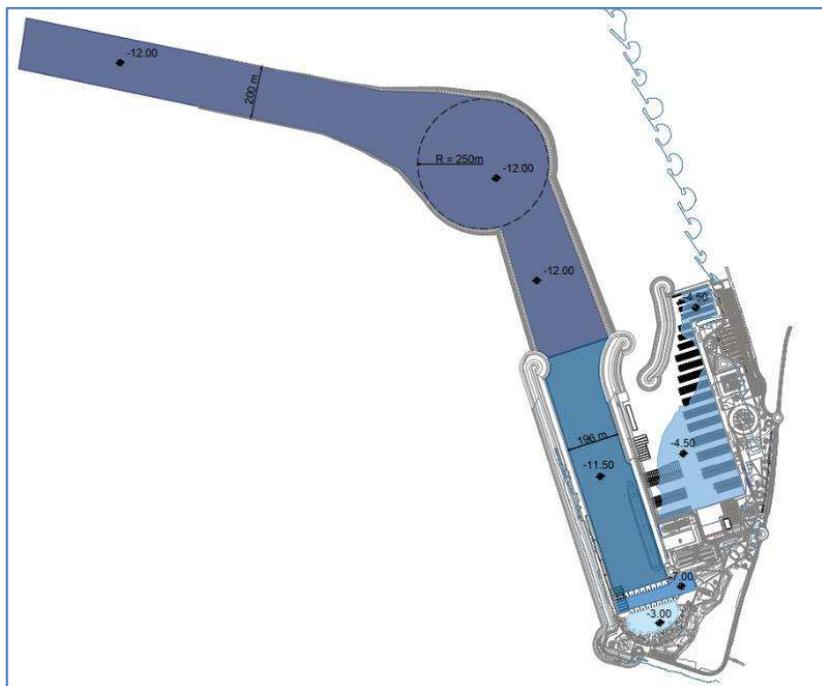


Figura 13. L'area dei dragaggi.

Riteniamo che **le conseguenze sull'ecosistema marino possano essere devastanti ed**

avere gravi ripercussioni sulle dinamiche sedimentarie e, benché il proponente includa nel progetto l'utilizzo dei sedimenti per effettuare i ripascimenti del litorale a nord di Isola Sacra, alla lunga possa aggravare il **fenomeno dell'erosione della costa** che già caratterizza il litorale romano.

E' noto che le operazioni di dragaggio dei fondali presentano rilevanti effetti sul piano ambientale, che possono riguardare sia l'ambiente fisico (alterazione delle caratteristiche generali dei fondali e del livello di torbidità) che le caratteristiche biologiche (alterazione delle specie e comunità) dell'area.

Inoltre, tali operazioni di dragaggio, per mantenere le caratteristiche necessarie all'approdo delle grandi navi, considerando i tassi di sedimentazione del Tevere, dovranno essere ripetute mediamente ogni due anni (secondo le stime dei modelli utilizzati nel progetto).

Si aggiunge quindi un'ulteriore criticità poiché sappiamo che i sedimenti dragati nelle aree portuali sono generalmente caratterizzati da una diffusa presenza di contaminanti.

Alla luce di queste considerazioni possiamo affermare che rispetto agli asset economici legati alla vocazione del territorio, quali la balneazione e la pesca (soprattutto la piccola pesca non intensiva) e l'indotto sul settore della ristorazione, a partire dall'avvio delle opere di dragaggio, previste dal 16/12/2024 al 18/10/2025, questi settori economici saranno pesantemente compromessi.

Si consideri infine che nell'area destinata al dragaggio del canale di avvicinamento e del bacino di evoluzione c'è la presenza degli oleodotti che trasferiscono gli idrocarburi dalle piattaforme galleggianti poste a circa due miglia nautiche dalla costa, dove le batimetrie consentono manovre in sicurezza delle petroliere.

Ci si deve interrogare che le opere di dragaggio possano interferire con la sicurezza di tali condutture.

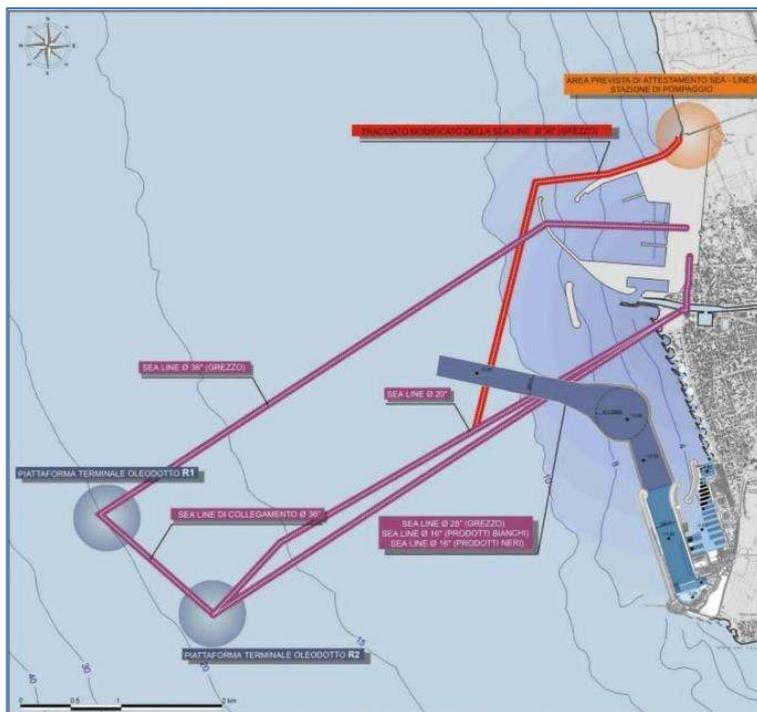


Figura 14. Area dei dragaggi e oleodotti

6.2 SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Le criticità dei fondali inadeguati pongono la necessità di sollevare un allarme sul tema della sicurezza della navigazione.

Chi è in grado di assicurare l'incolumità delle persone dal momento in cui la nave (362 m di lunghezza per 47m di larghezza con pescaggio di 9,3 m) deve avvicinarsi a terra, anche in condizioni di mare avverso, entrando in un canale creato artificialmente sul fondale?

Ed ancora, è compatibile con il tema della sicurezza della navigazione un porto per grandi navi con un bacino di evoluzione creato artificialmente su un fondale fangoso a pochi metri dalla spiaggia e senza un'antemurale di protezione?

Le moderne tecnologie sono un valido supporto alle operazioni di manovra, è pur vero che queste non sono sufficienti ad evitare possibili incidenti, come dimostrato dal naufragio della nave Costa Concordia nel 2012, dall'incidente della MSC Opera a Venezia nel 2019, o dal più recente incidente della porta container Ever Given, rimasta incagliata nel canale di Suez nel 2021.

D'altra parte, questo tema è ben presente ai proponenti visto che già nelle relazioni tecniche prodotte per la conferenza dei servizi preliminare del 2019 si riferisce che *“Sulla base dell'analisi delle onde e del vento, non si può escludere il verificarsi, seppur raramente ed in particolare durante i mesi invernali in cui non ci sono navi all'ormeggio, di condizioni non sicure per le manovre di entrata e di uscita della nave. Pertanto, sarà individuata una destinazione alternativa in cui riparare in caso di condizioni meteomarine inadeguate”*⁴.

Vogliamo ricordare infine che chi si assume la responsabilità di approvare un progetto con elementi di alto rischio come quello in esame, potrebbe essere chiamato a risponderne sul piano penale in caso di disastro marittimo, come nel caso dell'incidente alla torre piloti dell 7 maggio 2013, dopo essere stata urtata dalla nave cargo Jolly Nero che era in manovra nel porto.

⁴ Citazione da “STUDIO DI FATTIBILITA', Relazione illustrativa presentata alla Regione Lazio in Conferenza di Servizi Preliminare con aggiornamenti specifici. Cod TpTrel001”

6.3 SICUREZZA DEL VOLO

La principale questione, volutamente omessa nel documento, è se le navi devono essere considerate ostacoli mobili o fissi.

A tale proposito, la presenza delle navi da crociera (altezza 72mt) è definita “ostacolo mobile”, una sola volta e “en passant”, nel documento, a pag. 32, punto 5 del paragrafo 8.3.1, come fosse un dettaglio trascurabile.

Invece, stabilire se si tratta di ostacolo mobile o fisso è dirimente e avrebbe meritato una necessaria e motivata argomentazione.

Infatti, considerare o meno le navi ostacolo fisso comporta la totale incompatibilità della loro presenza nell’area prevista nel progetto del proponente, per loro sosta o manovra.

Le norme, che regolano le “Obstacle Limitation Surfaces” (OLS), sono dettagliatamente riportate nei seguenti documenti emessi da vari enti competenti, nazionali e internazionali, in materia di traffico aereo:

- ICAO Annex 14 - Aerodromes, Volume 1
- EASA CS-ADR-DSN, Issue 6 - Chapter H.
- ENAC Verifica preliminare potenziali ostacoli e pericoli per la navigazione aerea.

In base a quest’ultimo documento, devono essere sottoposti all’iter valutativo i nuovi impianti/manufatti e le strutture che penetrano il settore 4 ovvero “*superficie orizzontale posta ad una altezza di 30 m sulla quota della soglia pista più bassa (THR) dell’aeroporto di riferimento, di forma circolare con raggio di 15 km centrato sull’ARP (Aerodrome Reference Point – dato rilevabile dall’AIP-Italia)*”.

Inoltre, come illustrato a pag.32 fig.8.1, le superfici CS (50mt) e IHS (45mt) vengono “penetrate” in altezza dalle navi da crociera. La loro presenza sarebbe, se si realizzasse il porto, non temporanea ma costante durante l’anno e porterebbe ad una sola ed inevitabile conclusione: sono un ostacolo fisso e quindi in quella zona, per le norme ICAO sopra richiamate, non possono esistere manufatti/impianti più alti di 45mt.

Nei documenti di progetto la previsione del numero di turisti è di 1,3 mln/anno: un semplice e conservativo calcolo aritmetico, basato su un tasso di occupazione media di 4mila passeggeri per nave, porta a stimare che almeno una nave da crociera sia sempre presente in porto o in manovra nel periodo di utilizzo del molo crocieristico da aprile ad ottobre, cioè in pratica sempre!

Questo è equivalente, ai fini dell’interferenza col traffico aereo, ad aver costruito un palazzo alto 72 MT che in futuro potrebbero addirittura aumentare per effetto del fenomeno del gigantismo delle navi che caratterizza questo mercato, in una area dove questo è proibito!

Peraltro, lo stesso proponente, non potendo ignorare questo problema, suggerisce un'azione mitigativa del tutto insufficiente (punto 5 pag.32): "Segnalare la possibile presenza di queste navi come ostacoli mobili nell'AIP dell'Aeroporto".

È evidente il tentativo del proponente di ridimensionare, attraverso una definizione non aderente alla realtà dei fatti, la questione della presenza di navi di dimensioni paragonabili se non superiori a quelle di un edificio.

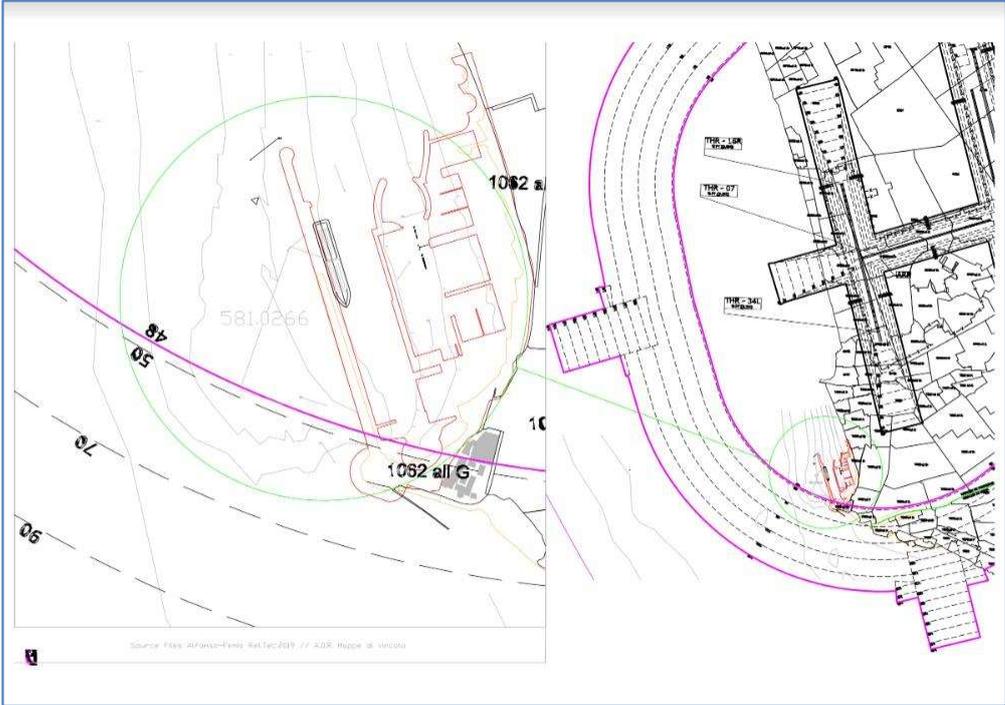


Figura 15. Coni di Volo

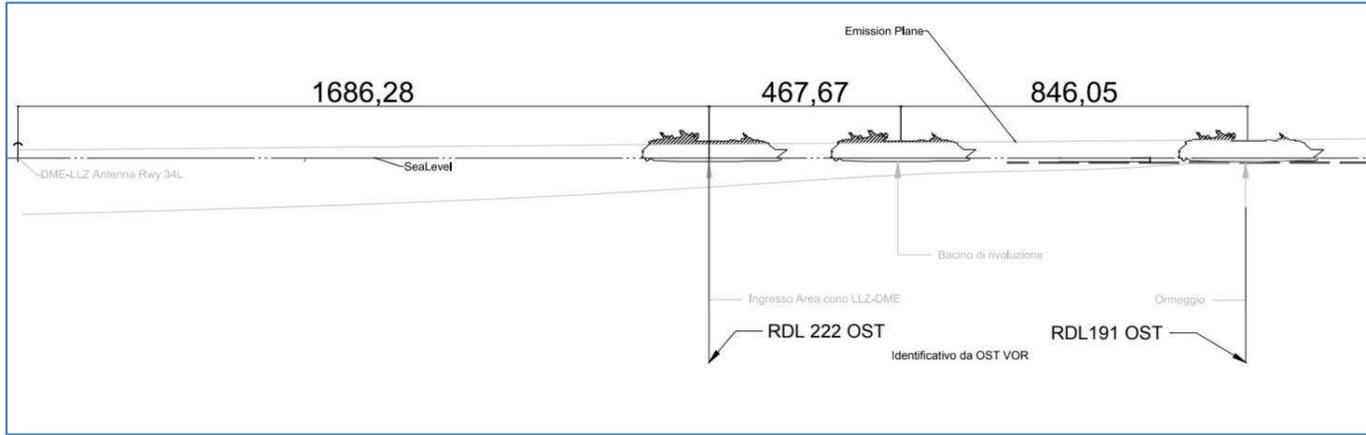


Figura 16. Interferenza tra coni di Volo e presenza delle navi

7 ASPETTI AMBIENTALI.

Nei paragrafi successivi segue una disamina degli aspetti ambientali più critici.

7.1 RISCHIO IDRAULICO

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 focale del Tevere, ricadente nei territori di Roma Capitale e del Comune di Fiumicino⁵”*.



Figura 17. Il nuovo Argine alla foce del Tevere

L'area di foce è considerata sia a rischio esondazione sia a rischio di allagamento *“conseguente alla rete di bonifica⁶”*, come da successivo decreto del 2015.

Al fine di ridurre il rischio idraulico, l'Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo negli scorsi anni ha realizzato un nuovo argine nell'area posta in riva destra della foce che si può osservare nell'immagine di seguito riportata.



Figura 18. L'area di foce con evidenza del nuovo argine

Con la realizzazione del nuovo argine si solleva l'interrogativo sulla compatibilità tra quest'opera, che amplia notevolmente l'area di esondazione alla foce, e la realizzazione di una grande infrastruttura posta in parte all'interno della stessa, venendo a costituire una barriera al deflusso delle acque in caso di esondazione.

⁵ D.P.C.M. 10 novembre 2006 recante “approvazione del Piano di bacino del Tevere – VI stralcio funzionale – per l'assetto idrogeologico – P.A.I.”

⁶ Decreto n. 42/ 2015. Piano di bacino del fiume Tevere – VI stralcio funzionale P.S. 6 per l'assetto idrogeologico P.A.I. - proposta di modificazione – aggiornamenti ex art. 43, comma 5 delle Norme Tecniche di Attuazione - Regione Lazio – ridefinizione delle aree allagabili nella zona focale del fiume Tevere, corsi d'acqua secondari e rete canali di bonifica nel territorio di Roma Capitale e Comune di Fiumicino.

E' la stessa Autorità di Bacino che afferma "dovranno essere studiati ed attuati tutti quegli accorgimenti necessari per garantire il libero deflusso delle acque che potrebbero riversarsi nel territorio dell'Isola Sacra, atteso che, a seguito della realizzazione delle opere e fabbrica a servizio del porto proposto, potrebbero non avere, in futuro, più sfogo verso mare"⁷.

Chi si assume la responsabilità di garantire la sicurezza dei cittadini per il rischio di esondazione, se l'infrastruttura del porto vanifica la funzione del nuovo argine?

7.2 INQUINAMENTO DELL'ARIA

L'introduzione della funzione crocieristica nel progetto del porto turistico sta suscitando **profonda e diffusa inquietudine nella popolazione del litorale soprattutto per l'inquinamento prodotto da queste città galleggianti e le conseguenze sulla salute.**

Gli effetti dell'inquinamento prodotto dalle grandi navi sulla salute umana e su quella del pianeta sono oggetto di studi medico scientifici, tra i quali anche alcuni commissionati dalla Comunità Europea, e rivelano uno scenario veramente preoccupante.

La legislazione in materia di controllo delle emissioni del traffico marittimo è recente e molto "permissiva" perché consente l'uso di carburanti poco raffinati, che generano emissioni di sostanze nocive molto maggiori fino a migliaia di volte, rispetto ad altri mezzi di trasporto.

Si stima che una grande nave può produrre emissioni come 14.000 automobili con l'aggravante che i carburanti usati sono molto meno raffinati (più "sporchi") di queste ultime. Le stime dell'Unione vedono una forte crescita del traffico di grandi navi per fini turistici e purtroppo anche un ulteriore peggioramento nonostante le limitazioni introdotte dalla recente normativa.

Le istituzioni preposte alla tutela della salute dovrebbero preoccuparsi per i danni provocati dall'inquinamento legato alle emissioni del traffico marittimo.

Uno studio prodotto da ricercatori dell'Università del Delaware e pubblicato sulla Rivista "Environmental Science and Technology" del 2007 ha stimato in 60.000 decessi ogni anno a livello mondiale causati dall'inquinamento prodotto dal traffico marittimo. Una cifra destinata ad aumentare drammaticamente visto la forte crescita delle grandi navi negli ultimi anni.

Le navi rilasciano infatti a livello globale tra 1,2 e 1,6 milioni di tonnellate ogni anno di PM 2,5 (polveri sottili) particelle grandi meno di 10 micron prodotte dalla combustione del carburante delle navi, che rilasciano nell'aria fuliggine ultrasottile, carbonio, zolfo, e biossido di azoto, tutti elementi collegati alle morti premature. **Le morti si concentrano tra le popolazioni costiere vicine alle rotte delle navi.**

Numerosi studi clinici confermano la correlazione tra l'inquinamento urbano e le malattie respiratorie ed oncologiche, come ad esempio il Documento ISDE Italia Associazione Medici per l'Ambiente e FNOM CeO Federazione Nazionale Ordine Medici Chirurghi e Odontoiatri in cui si legge "**Complessivamente l'inquinamento ambientale urbano è responsabile di effetti nocivi sull'apparato respiratorio e cardiovascolare, di effetti oncogeni e dell'aumento della mortalità generale. I principali studi condotti in Europa ed U.S.A. sulla correlazione fra**

⁷ Parere Autorità di Bacino. Stralcio verbale della seduta della Conferenza di Servizi 9/04/2002

inquinamento atmosferico e cancro al polmone sono concordi nel valutare che per ogni 10 µg/m³ di PM 2.5 si registra un incremento tra l'8% ed il 14% di neoplasie polmonari. Si ricorda che l'OMS ha stimato la quota di decessi attribuibili a valori di PM10 oltre 20µg/m³ in 13 città italiane con oltre 200.000 abitanti sulla base dei valori di PM10 registrati negli anni 2002-2004. La stima è di 8220 morti/anno di cui 742 morti/anno per cancro del polmone”.

E ancora “[...] Il trasporto motorizzato, come sostiene autorevolmente anche l’OMS, è indubbiamente una delle fonti più importanti di agenti inquinanti pericolosi quali gli ossidi di azoto, il benzene, l’ozono e soprattutto il particolato fine (PM10 e PM 2,5) e ultrafine, ossia di dimensioni submicroniche, che producono situazioni di rischio per la salute umana e in particolare per quella dei bambini. (.....) Come pediatri vediamo aggravarsi nei bambini residenti in zone più inquinate o più trafficate patologie come l’asma, il raffreddore primaverile, le bronchiti, le broncopolmoniti e soprattutto i tumori (in Europa negli ultimi 30 anni si è registrato un incremento dell’1,2 % annuo dei tumori fra 0 e 14 anni e dell’1,4% tra i 14-19 anni”.

In relazione al progetto in esame, gli aspetti relativi all’inquinamento da tenere in considerazione sono i seguenti:

- a) Emissioni prodotte nel periodo di stazionamento in porto
- b) Emissioni prodotte durante le operazioni di manovra in attracco e partenza.
- c) Emissioni prodotte dagli automezzi di trasporto dei crocieristi (taxi, navette, bus) o traffico indotto
- d) Livelli di inquinamento attuali in presenza del vicino aeroporto Leonardo da Vinci

Come noto, le grandi navi da crociera tengono i motori accesi per generare l’energia elettrica necessaria ad alimentare i servizi a bordo anche quando sono ormeggiate in porto.

Nella proposta progettuale in esame della VIA, al fine di ridurre le emissioni prodotte nel periodo di stazionamento (a), si cita l’introduzione delle banchine elettrificate (Cold Ironing o Shore Power) per consentire lo spegnimento dei motori quando le navi sono in porto.

Tuttavia, si citano nel progetto soltanto documenti in corso di preparazione e quindi non resi pubblicamente disponibili. Nonostante ciò, si ipotizzano nel cronoprogramma tempi molto ristretti di consegna dell’impianto di Cold Ironing (fine ottobre 2025) non supportati da alcun progetto definito. Tale previsione risulta quindi destituita di qualunque affidabilità, tanto più considerato che l’impianto prevede una parte in alta tensione da realizzare a cura di Terna, anch’essa priva di qualunque riferimento documentale che consenta di valutarne la tempistica di realizzazione.

La soluzione delle banchine elettrificate, peraltro, in assenza di precisi vincoli normativi e norme che ne obblighino l’uso e che regolamentino i costi di fornitura da parte delle aziende energetiche, anche lì dove esistono gli impianti, viene evitata dalle compagnie di navigazione perché economicamente meno conveniente rispetto alla produzione attraverso i generatori di bordo che utilizzano combustibili a bassissimo costo.

Infine si osserva che anche l’infrastruttura di collegamento, che consiste in un elettrodotto che attraversa il territorio di Isola Sacra fino all’area del Faro, deve essere inclusa nella valutazione di impatto ambientale, al pari di come è stato affrontato il tema, all’interno dei documenti che corredano il progetto, del ripascimento delle spiagge di Focene e Fregene.

La soluzione del Cold Ironing è essenziale per la mitigazione dei rischi prodotti dall'inquinamento sulla salute delle persone e dell'ambiente durante lo stazionamento in porto ma non rappresenta una soluzione per le manovre di partenza e arrivo della nave (b).

Di conseguenza le emissioni prodotte sia nelle manovre di attracco e partenza, sia nel periodo di stazionamento, in assenza di banchine elettrificate o, se qualora presenti, di vincoli normativi che obblighino la compagnia ad utilizzare il cablaggio alla rete elettrica, si riverseranno sul territorio circostante in base alla direzione dei venti prevalenti.

Come noto nell'area di Fiumicino-Isola Sacra i venti prevalenti nel periodo di presenza delle navi tra aprile e ottobre, spirano prevalentemente nelle direzioni da S-E (scirocco), S-O (Libeccio) O (Ponente) cioè in direzione del centro abitato impattando sui cittadini.

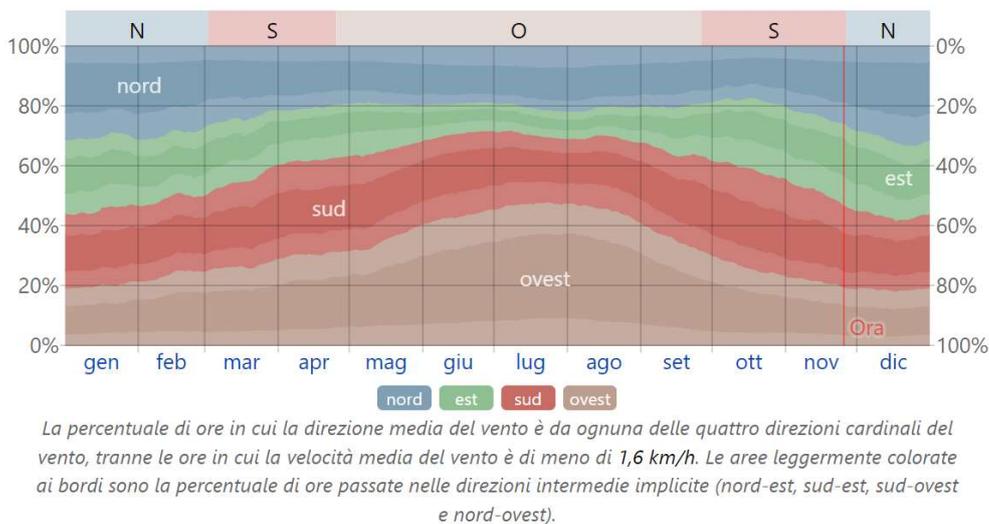


Figura 19. Direzione dei venti prevalenti a Fiumicino (Fonte <https://it.weatherspark.com/>)

A questo incremento di emissioni nocive è necessario aggiungere **l'inquinamento prodotto dai mezzi adibiti al trasporto dei crocieristi e dei diportisti.**

In assenza di collegamenti ferroviari, il movimento degli utenti del porto può avvenire solo su gomma, sulla fragile e già spesso congestionata rete viaria di Isola Sacra già descritta nel paragrafo 4.

Considerando che una nave di classe Oasis può accogliere oltre 5400 crocieristi (senza considerare le oltre 2100 persone di equipaggio), il numero di veicoli che si recano in porto o dal porto si dirigono verso l'aeroporto o verso la capitale, può consistere in diverse centinaia di mezzi. A meno di imporre il trasporto dei crocieristi su mezzi ad emissioni zero, il volume delle emissioni nocive prodotte da una tale movimentazione di mezzi può esporre la popolazione a serio rischio per la salute.

Per completare il quadro di una popolazione sottoposta ad una forte pressione ambientale, si aggiunga **l'inquinamento prodotto dagli aeromobili del vicino aeroporto Leonardo da**

Vinci.

I dati di monitoraggio ambientale sulla qualità dell'aria nel territorio sono scarsi e non esistono studi clinici delle autorità sanitarie (o per lo meno non sono di pubblico dominio) sui livelli degli agenti inquinanti del territorio del litorale e delle conseguenze sulla salute. Al momento non esistono studi sugli effetti dell'inquinamento prodotto congiuntamente da aeroplani e navi ma certamente non ci sono casi in Italia della presenza massiccia di aeromobili come nel caso di Fiumicino.

Numerosi gli studi in materia svolti a Civitavecchia come lo "Impact of port emissions on EU-regulated and non-regulated air quality indicators: The case of Civitavecchia (Italy)" nel 2019 dell'Istituto di Scienze Atmosferiche e del Clima CNR-ISAC.

Facciamo presente che nello studio del 2012-13 condotto dal Dipartimento di Epidemiologia del Sistema Sanitario Regionale, l'ARPA del Lazio e la ASL Roma1 già dieci anni fa ha rilevato dati scioccanti dimostrando la correlazione tra concentrazioni di PM10 da traffico navale e livelli di concentrazione urinaria di Arsenico e Rodio. Infine, le persone residenti a 500 metri dal porto hanno mostrato maggiore rischio di mortalità per tumore al polmone (+31%) e malattie neurologiche (+51%) rispetto a quelle residenti in altre zone.

Va sottolineato che tale studio è stato svolto quando a Civitavecchia il trend crocieristico era inferiore del 25% e non prende in considerazione le devastanti conseguenze del valore cumulativo di un aeroporto e di un congestionamento della viabilità su gomma derivante dall'assenza di un anello ferroviario e da un porto commerciale in via di costruzione.

7.3 EROSIONE DELLA COSTA

La realizzazione di una infrastruttura di queste proporzioni pone interrogativi di non poco conto anche dal punto di vista dell'erosione della costa.

Chi può assicurare che una struttura imponente come il Molo di Traiano⁸ non vada ad aggravare il fenomeno già drammatico dell'erosione delle coste del litorale romano? Chi può offrire garanzie di sicurezza ai cittadini delle località come Focene e Fregene che negli ultimi anni, complici anche i cambiamenti climatici, sono stati colpiti da violente mareggiate che hanno sottratto centinaia di metri di spiaggia, distrutto strutture balneari e allagato interi quartieri nell'immobilismo più totale delle istituzioni?

E' la stessa Autorità di Bacino ad affermare che *"le soluzioni aggettanti a mare da un lato possono comportare **modifiche dell'equilibrio del regime attuale del trasporto solido e conseguentemente della linea di costa, mentre dall'altro minimizzano gli effetti sulle condizioni di equilibrio tra le acque di falda e le acque marine**"*⁹

⁸ Il molo di Traiano, anche se realizzato parzialmente ha un aggetto a mare che va oltre la linea che congiunge le due punte del Faro e il molo sud del porto Canale.

⁹ Parere autorità di bacino conferenza dei servizi del 26/11/2002 riferendosi al tipo di infrastruttura realizzata "a mare" o quelle realizzate con darsene "a terra" che sono state scartate fin da subito per assicurare l'equilibrio della falda tra acqua dolce e acqua salata.

Sappiamo che l'erosione costiera è un fenomeno complesso e che molteplici fattori intervengono nel regolare il trasporto del sedimento. Tuttavia, pur non avendo la competenza dei tecnici dell'autorità di bacino, vorremmo illustrare le evidenti modificazioni prodottesi nell'area interessata dal progetto del porto negli ultimi 10 anni, a seguito della costruzione del Molo di Traiano.

Da un fondale originario di circa 6 m al centro del bacino (nel 2010) gli ecoscandagli dei pescatori del posto attualmente registrano profondità di circa 3 m.

Questo conferma quanto asserito dall'AB Tevere in sede di conferenza dei servizi.

Si osservino di seguito le immagini satellitari dell'area.



Figura 20. Area dei vecchi bilanci

A sostegno della già intervenuta modificazione dei flussi sedimentari si osservi il fenomeno di insabbiamento dell'attuale bacino creatosi con l'opera incompiuta del Molo di Traiano. Le immagini seguenti mostrano i trabucchi e il progressivo insabbiamento del bacino.

Questa immagine mostra come in corrispondenza del primo trabucco, che in origine si ergeva sui piloni immersi nell'acqua, oggi c'è una spiaggia di oltre sessanta metri.

Tutto il bacino dell'area portuale si sta insabbiando a dimostrazione di come il flusso dei sedimenti



Figura 21. Immagine recente dell'area dei bilancio

sia già stato alterato.

La sequenza successiva mostra il dettaglio ingrandito, della spiaggia adiacente all'area di cantiere del cementificio.

Anche in questo caso si evidenzia il progressivo ampliamento dei tomboli, cioè delle lingue di sedimento che si formano a ridosso delle scogliere e che modellano la costa in piccole baie semicircolari tra una scogliera e l'altra, che caratterizzano il litorale di Isola Sacra.

L'immagine dell'Aprile **2011** riprende l'area dove è stato installato il cementificio.

Nel Giugno **2013** i lavori del porto sono già fermi da almeno due anni. Si osserva la progressiva riduzione delle baie delimitate dai due tomboli a destra dell'area di cantiere.

Nell'immagine del **2019** si osserva la definitiva chiusura dello specchio acqueo con la fusione dei tomboli.

In conclusione, le sequenze fotografiche danno evidenza del fenomeno di progressivo insabbiamento nello specchio acqueo in concessione.

Pur non avendo la presunzione di avere validità scientifica, intendiamo sollevare il ragionevole dubbio che la realizzazione delle strutture del Molo di Traiano, che peraltro non è stato neanche completato, **abbia alterato i flussi dei sedimenti e l'equilibrio della costa.**



Figura 22. Area delle Spiagge limitrofe al faro

E' possibile ipotizzare che la sabbia che si è accumulata all'interno del bacino delimitato dal Molo di Traiano, possa aver prodotto una sottoalimentazione del litorale più a Nord, contribuendo quindi a incrementare il fenomeno erosivo che ha colpito le località come Focene e Fregene.

7.4 Gestione delle acque

Un altro aspetto da tenere in considerazione è la gestione delle acque reflue. Nei documenti del progetto in esame si stima che le acque reflue prodotte a bordo da inviare alla rete dinamica della Marina siano stimabili in 233 m³ al giorno circa.

E' noto che ad Isola Sacra l'impetuosa espansione edilizia degli ultimi decenni non sia stata affiancata da reti idriche adeguate a sostenere il fabbisogno dell'aumentata popolazione e pertanto è necessario domandarsi se tali volumi di acque reflue siano gestibili dalla già sottodimensionata rete idrica locale.

Sempre nell'ambito della gestione dell'acqua occorre considerare il tema della **penetrazione del Cuneo Salino**. La realizzazione di volumi enormi di dragaggi a ridosso della spiaggia di Isola Sacra innalza il rischio della penetrazione del cuneo salino nella falda di acqua dolce che alimenta l'attività agricola di Isola Sacra (residuale) e di Maccarese (importante).



Figura 23. Cuneo Salino

7.5 IMPATTO ACUSTICO

Anche nel caso dell'inquinamento acustico la normativa presenta gravi carenze dal punto di vista della tutela della salute dei cittadini. In particolare non è ancora completo il quadro normativo per le emissioni acustiche prodotte dalle navi sia in fase di manovra che di stazionamento in porto.

Come nel caso dell'inquinamento dell'aria, anche per l'impatto acustico occorre tenere presente:

- Le emissioni di rumore prodotte dalle navi in manovra e durante lo stazionamento;
- Le emissioni di rumore del traffico indotto;
- Gli effetti cumulativi per le emissioni di rumore prodotto dagli aeromobili del vicino aeroporto Leonardo da Vinci;
- Gli effetti cumulativi per le emissioni di rumore del costruendo porto Commerciale di Fiumicino Nord.

Lo studio previsionale di impatto acustico allegato al progetto che è stato condotto con una campagna di campionamenti per un periodo di due giorni, non evidenzia criticità. In particolare

sembrano non esserci, per il proponente, effetti cumulativi tra le varie sorgenti di rumore ai punti a), b), c) e d) sia durante la fase di cantiere che di esercizio.

Queste conclusioni, chiaramente strumentali, sono inaccettabili per chi vive sul territorio e sa bene quanto l'inquinamento acustico sia già un elemento presente nella vita quotidiana delle persone, a causa degli attraversamenti degli aeromobili.

Si fa presente che, stando al cronoprogramma allegato al progetto, il cantiere sarà ancora attivo dopo la conclusione della “fase 1”, cioè l’entrata in esercizio del molo crocieristico a partire dall’ottobre del 2025, fino al 2035 con gravi ripercussioni sulla vivibilità delle aree abitate.

Altra cosa invece sono gli impatti dell’inquinamento acustico sull’habitat marino che, a differenza di quello antropizzato, non viene nemmeno considerato nello studio di impatto ambientale della FW.

E’ infatti stato rilevato da numerosissimi studi come lo stesso abbia gravissime conseguenze sulla riproduzione dei mammiferi marini e l’orientamento degli stessi, come rilevato dal report del 2021 del WWF “Rumore antropico nel mare, sopportabile per l’uomo, deleterio per i cetacei”. Le acque di Fiumicino sono infatti luogo caro a molti esemplari di *delfino comune* che, a dispetto del loro nome, è considerata una specie a rischio. Non rari sono poi gli avvistamenti di altre specie meritevoli di tutela che vanno attenzionate nel considerare l’inserimento di un progetto di questo genere: una fra tutte, ad esempio, l’avvistamento di una balena grigia lunga sei metri nella zona di Fiumara Grande, proprio in corrispondenza dell’area dove insiste la concessione.

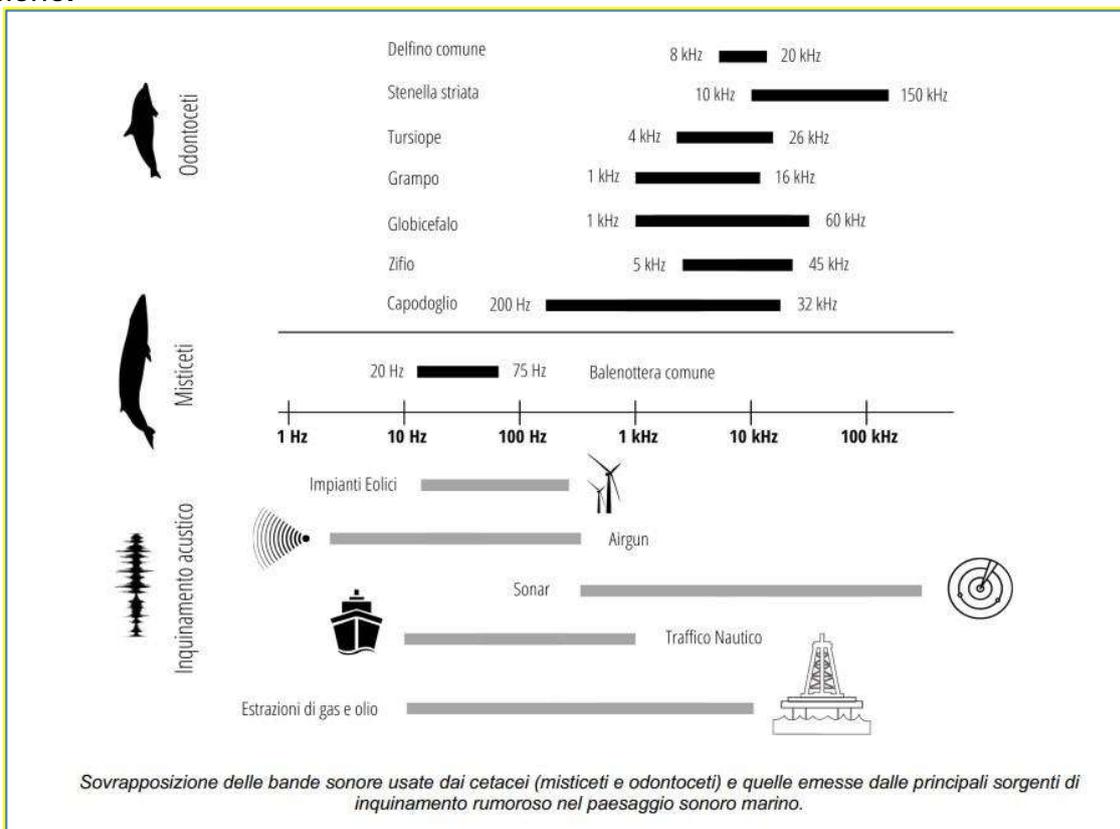


Figura 24. Impatto Acustico Marino (Report del WWF)

8 OSSERVAZIONI EMERSE DURANTE LA CONFERENZA DEI SERVIZI DEL 2019.

Come già anticipato nei paragrafi precedenti, il progetto in esame, al netto di alcune non significative modifiche dal punto di vista della valutazione nel suo insieme, nel 2019 è già stato sottoposto dagli uffici della Regione Lazio ad una conferenza di servizi preliminare con lo scopo di verificarne "l'interesse pubblico".

Già in questa fase preliminare numerosi soggetti istituzionali hanno evidenziato impegnative prescrizioni/osservazioni che riportiamo nel seguito per ciascuno dei soggetti interessati.

- Autorità di Sistema Portuale
- Città Metropolitana,
- Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
- Capitaneria di Porto
- Consorzio Bonifica Tevere e Agro Romano,
- Autorità di Bacino
- Regione Lazio. Area Concessioni LL.PP, Stazione unica appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo
- Regione Lazio. Area vigilanza e Bacini Idrografici Direzione LLPP, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo
- Regione Lazio, Area Urbanistica Direzione Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica
- Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo

8.1 AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

Nel parere dell'ADSP del 2019 si fa già emergere la incompatibilità del progetto con il quadro normativo vigente. Si riportano alcuni stralci

"Si fa rilevare alla Regione, cui compete la pianificazione della costa e l'approvazione dei Piani Regolatori Portuali (in base all'art. 5 della L.84/94), che la stessa Regione ha approvato la Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino, recentemente oggetto di un Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) approvato con Determinazione Regionale n. G10722 del 03.09.2018, per la costruzione di un porto commerciale che prevede, tra le altre funzioni, 2 accosti per navi da crociera di medio/grande dimensione. Il nuovo Porto Commerciale è una struttura PUBBLICA, strategica per lo sviluppo nazionale e locale, come sancito da numerosi atti e strumenti di pianificazione di recente approvazione.

L'intervento è incluso nel "Piano integrato di sviluppo sostenibile delle infrastrutture nel quadrante Nord dell'Area Romana" approvato con Decreto del MIT prot. n. 7844 del 28.07.2017.

*In particolare, con riferimento agli obiettivi e alle azioni fissati dal **Piano Strategico Nazionale dei Porti e della Logistica** e con gli indirizzi del documento strategico nazionale di programmazione "Connettere l'Italia/Allegato al DEF 2017", il Nuovo Porto*

Commerciale di Fiumicino rientra pienamente negli ambiti relativi al waterfront e servizi crocieristici e passeggeri, nonché risponde alle esigenze di aumento selettivo della capacità portuale.

Pertanto, si ritiene necessario, **nell'ottica dell'ottimale utilizzo dei beni demaniali statali**, che codesta Regione unitamente al competente Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, **valuti adeguatamente la proposta progettuale oggetto della richiesta di Conferenza**, che prevede la trasformazione di un porto diportistico in porto anche commerciale.

Codeste amministrazioni regionali e statali dovranno preliminarmente verificare la conformità del progetto agli strumenti urbanistici/programmatori vigenti, quali il Piano di Coordinamento dei Porti del Lazio, anche al fine di non vanificare gli interventi statali, ed i relativi investimenti, che la Regione stessa ha già approvato con gli atti sopra citati.

Fatta salva ogni valutazione circa la validità/legittimità dell'iter proposto di modifica della concessione, a suo tempo rilasciata ex Legge 509/97, la presenza dell'attività commerciale crocieristica, **di entità non irrilevante**, rischia di produrre effetti pregiudizievoli per l'appetibilità del progetto di questa AdSP da parte degli investitori internazionali e finanziatori terzi di mercato, per lo sviluppo del Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino.

Sottolinea poi che il nuovo porto turistico-crocieristico deve tenere conto "del cumulo tra l'impatto del progetto in questione e l'impatto di altri progetti esistenti e approvati" in termini sia di mobilità sul territorio che ambientali.

[..]
Si ritiene altresì che dovrà essere valutata la compatibilità delle opere in oggetto con gli strumenti di pianificazione cui al "Programma generale per la difesa e la ricostruzione dei litorali e del quadro degli interventi prioritari per il 2019-2021" e di non contrasto con gli obiettivi di tutela del Piano regionale di difesa integrata delle coste."

8.2 CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA

"Preliminarmente all'espressione del parere sarà necessario chiarire se il progetto in esame si configura in variante sostanziale all'Accordo di Programma di cui alla DGRL n. 972 del 16.12.2009, sentito il Collegio di vigilanza dell'accordo medesimo.

Relativamente alla compatibilità con il PTPG si anticipano le seguenti valutazioni.
Il PTPG individua nel territorio di Fiumicino due porti, il Porto Canale, come hub mediterraneo per passeggeri e crocieristi, con funzione commerciale e logistica e di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi, e il **Porto turistico (Porto della concordia)**, in località Isola Sacra, con funzione turistica e da diporto, recependo quanto previsto nel Piano Portuale dell'Autorità di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, oggi Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-settentrionale, e nel progetto del porto turistico di Isola Sacra.

[...]

Relativamente al **Sistema Ambientale** l'area dell'intervento è interessata marginalmente da una fascia di componente primaria della **Rete Ecologica Provinciale (REP)**, "Area di

Connessione Primaria" di cui agli artt. 27, 28, che corre parallelamente alla linea di costa e sul fronte marittimo e ricade nell'area protetta **proposta APR35 "Parco della Valle del Fiume Tevere"**, che si pone in continuità con l'attuale perimetro della limitrofa **Riserva Naturale Statale del Litorale Romano** (istituita con D.M. del 29 marzo 1996).

L'intero settore territoriale considerato ricade all'interno dell'**Unità Territoriale Ambientale (UTA) n. 10 denominata "Pianura alluvionale e delta del Tevere"**, nel cui ambito **vigono, tra le altre, le seguenti direttive**, finalizzate sia alla corretta gestione delle risorse naturali e ad assicurare la funzionalità della REP, sia a fornire il quadro di riferimento per la valutazione della compatibilità delle trasformazioni antropiche del territorio (Art. 29 N.A. del PTPG e Appendice Normativa II.1):

[...]

Relativamente alle direttive sopra riportate, si evidenzia come l'inserimento della funzione croceristica con i connessi impatti potenziali, da considerarsi anche in senso cumulativo, possa inficiare il conseguimento degli obiettivi programmatici del PTPG del sistema ambientale suddetti, fatta salva la realizzazione del porto nella sua originaria configurazione, destinato alla sola funzione turistica e da diporto.

Il quadrante territoriale entro cui si colloca l'intervento considerato rappresenta un elemento di cruciale importanza nel sistema ambientale della Città metropolitana di Roma Capitale, in quanto area di interfaccia e collegamento ecologico-funzionale tra l'ambiente marino e le aree retrocostiere, in cui si rinvencono elementi superstiti delle fitocenosi dunali e degli ambienti salmastri e nel cui ambito si sviluppano importanti flussi di uccelli migratori, che trovano nelle numerose aree umide distribuite lungo la costa e nell'immediato entroterra idonei siti di alimentazione e riproduzione. Meritano una citazione le importanti zone umide del Lago di Traiano (facente parte della Rete Natura 2000 ed identificata dal codice ZPS IT6030026), l'area umida dell'ex Idroscalo di Ostia, gestita dalla LIPU e denominata "Centro Habitat Mediterraneo", ubicata presso il Porto di Ostia a breve distanza dall'area in esame, oltre ai numerosi canali di bonifica presenti nell'area del litorale romano ed allo stesso corso del Fiume Tevere, con la vegetazione ripariale di pertinenza.

Si evidenzia come, dal punto di vista vegetazionale, le aree retrocostiere ubicate a ridosso dell'area di intervento, e parzialmente ricadenti all'interno di essa, sono caratterizzate dalla presenza di formazioni seminaturali che conservano la composizione floristica e la fisionomia dei popolamenti attestati sulle dune sabbiose e nelle depressioni interdunali, ove affiora la falda salmastra e si insedia vegetazione aloigrofila. Tali popolamenti vegetali rivestono considerevole interesse ecologico e sono riconosciuti nella cartografia della vegetazione prodotta dall'Amministrazione Provinciale di Roma (Banche dati vegetazionali, 2007 e Carta della vegetazione reale, 2013). **La variante in esame potrebbe determinare in modo significativo la compromissione.**

Si evidenzia, inoltre, che la realizzazione del porto nella nuova configurazione comporta **un ingente sommossa di volumi di terreno e di fondale**, connessi sia alla predisposizione dei bacini di ormeggio, dei bacini di evoluzione delle navi da crociera ed ai canali navigabili per l'accesso delle stesse, sia alla rimodellazione dell'attuale configurazione della linea di costa mediante le previste opere di colmata finalizzate a

costituire le aree di fondazione delle strutture portuali e delle rispettive pertinenze. Pur essendo stata presa in considerazione, nello Studio Preliminare Ambientale allegato al progetto, la sottrazione di fondali marini potenzialmente ospitanti specie vegetali e animali, si rileva come si renda necessario verificarne la presenza e restituire un'apposita rappresentazione cartografica.

[...]

Ciò detto, per quanto di specifica competenza, al fine di poter valutare la compatibilità dell'intervento con le direttive del PTPG, si ritiene opportuno che nella fase di definizione del progetto definitivo **sia fornito uno studio di valutazione degli effetti cumulativi dovuti all'introduzione della funzione croceristica sul sistema della mobilità territoriale e locale, sul sistema funzionale ed ambientale**, tenendo presente le trasformazioni programmate ed in corso nel più vasto contesto territoriale. In particolare l'ambito di influenza dovrà tenere conto sia del **porto di Fiumicino**, così come previsto del **Piano Regolatore Portuale** approvato, che prevede, infatti, la realizzazione nel porto di un polo commerciale, collegato alla piattaforma logistica laziale ed alla Cargo City recentemente attivata presso l'aeroporto di Fiumicino, la realizzazione di un moderno porto per i traghetti veloci e navi da crociera che operano sui circuiti mediterranei, il potenziamento di infrastrutture dedicate al diportismo e alla flotta peschereccia; sia dell'area di Ostia con il nuovo porto turistico.

L'analisi del contesto locale dovrà evidenziare e tenere conto delle vocazioni di ciascun sistema portuale previsto e programmato analizzando la ripartizione del fabbisogno infrastrutturale e funzionale del quadrante di riferimento **al fine di verificare l'armonizzazione e il coordinamento delle scelte complessive della pianificazione portuale.**

Circa il **sistema di accessibilità** oltre agli interventi infrastrutturali descritti e relativi alle connessioni e agli innesti infrastrutturali di "ultimo miglio" previsti dal progetto, **lo scenario di progetto dovrà essere inquadrato ad una scala territoriale più ampia** tenuto conto dello stato delle infrastrutture su gomma e su ferro esistenti e degli interventi già programmati sul territorio, **valutando l'idoneità del sistema a servire in maniera coerente e sostenibile il traffico generato dalla introdotta funzione croceristica con adeguati livelli di sicurezza e qualità della circolazione.**

Dovranno essere attentamente valutati gli effetti di concentrazione spazio-temporale del traffico che si possono determinare con l'introduzione della funzione croceristica per evitare la congestione della rete stradale locale con gravi ripercussioni sia sulla funzionalità del porto sia sull'area urbana particolarmente densa.

Per quanto attiene la compatibilità con il sistema ambientale e le componenti della REP, si dovranno espletare i seguenti approfondimenti:

- analisi e caratterizzazione della vegetazione presente nell'area di sedime del previsto porto, nelle aree di cantiere e nelle aree ad esso circostanti;
- analisi e caratterizzazione dei popolamenti faunistici, con particolare riferimento alla fauna omitica migratrice e stanziale;
- analisi delle caratteristiche biologiche dei fondali e valutazione/quantificazione della rimozione di eventuali ecosistemi bentonici a seguito dei previsti dragaggi;

- predisposizione di un piano di monitoraggio degli effetti ambientali dell'intervento ante
- e post operam con un orizzonte temporale di medio e lungo periodo;
- identificazione delle porzioni di vegetazione naturale e seminaturale autoctona e preesistente all'intervento ai fini dell'integrazione di questa nel progetto di "Parco Urbano — Fronte Verde"
- indicazione delle specie arboree, arbustive ed erbacee da mettere a dimora, con
- esclusione delle specie esotiche ed aliene non coerenti con le caratteristiche floristiche e vegetazionali del contesto ambientale;
- definizione planimetrica e descrizione particolareggiata dell'eventuale progetto di campo da golf.

Si ritiene inoltre necessario, considerata la significatività e l'intensità degli impatti potenzialmente generati dall'intervento anche a distanze considerevoli dal sedime portuale, entro cui può venire a ricadere la ZPS IT6030026 del Lago di Traiano e la ZSC 1T6030024 "Isola Sacra", che venga espletata apposita procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale ai sensi del D.P.R. n. 357/97 e s.m.i.

8.3 CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI

Al coinvolgimento da parte del MIT nell'esprimersi sulla coerenza del percorso che è stato ipotizzato dalla RL il CSLP risponde che essendo la concessione "Trattasi di iniziativa finalizzata alla presentazione di variante per la realizzazione e gestione di un porto turistico (ed atti conseguenti). Asserita ai sensi del DPR 509/97 si inserisce in detto quadro normativo e rientra nelle competenze Regionale".

8.4 CAPITANERIA DI PORTO

"Alla luce delle competenze amministrative attribuite in via esclusiva a codesta Regione in ordine alla programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale e interregionale, nonché agli strumenti cui ricorrere per disciplinare la pratica, si ritiene che la scrivente – allo stato attuale e per quanto nelle proprie attribuzioni – non debba esprimere alcun parere.

Resta inteso che una ponderata valutazione degli aspetti tecnico-nautici e della tutela della sicurezza della navigazione potrà avvenire, nel corso dell'iter amministrativo prescelto, sulla base di un progetto opportunamente corredato dalla documentazione indispensabile a consentirne il compiuto esame (dimensioni e pescaggio delle unità ormeggianti, circostanziato e quotato schema di evoluzione/manovra delle stesse, fattibilità del dragaggio e del mantenimento dei fondali, ecc.)."

8.5 CONSORZIO DI BONIFICA TEVERE E AGRO ROMANO

"Si Precisa che l'intervento si colloca in area a Rischio R4, con riferimenti. Precisa che il parere idraulico di competenza sarà rilasciato solo su progetto esecutivo/definitivo che dovrà contenere:

- *Relazione idrologico-idraulica con bacino imbrifero di competenza e studio massime portate nei fossi demaniali interessati all'intervento, con dettagli.*
- *Dimostrare compatibilità con livelli di piena TR 200 anni*
- *Dimostrazione che le varie opere non aumentino le attuali condizioni di pericolo delle aree limitrofe*
- *Rispetto principio invarianza idraulica*
- *Progetto definitivo vasche di laminazione con tempo pioggia di almeno 15 min*
- *Quote assolute di massima piena TR 200 anni*
- *Dettagli scarichi*
- *Manleva per il consorzio in merito a danni derivanti a persone e cose a causa del progetto*
- *Varie prescrizioni dimensionali e costruttive*

Era richiesto che tutto quanto sopra descritto venisse prodotto in sede di conferenza Servizi per consentire l'espressione di un parere che altrimenti si doveva considerare negativo. La documentazione non è arrivata ed è stata sollecitata una risposta che ha ribadito i contenuti della precedente lettera.

Si precisa che parte dell'intervento in oggetto rientra in "Area a Rischio R4", come evidenziato nell'elaborato del P.A.I. tav. PB 88 11 - Decreto Segretariale dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere n. 58 del 22/12/2016,

Questo Ente,- pertanto, fa presente che il parere idraulico di competenza sarà, rilasciato solo alla presentazione del progetto esecutivo/definitivo che dovrà essere corredato della seguente documentazione'.

relazione idrologico-idraulica, redatta da Ingegnere abilitato, riportante -l'individuazione del bacino

imbrifero di competenza e lo studio delle massime portate afferenti nei fossi demaniali interessati dall'intervento, calcolate attraverso l'applicazione del modello di regionalizzazione VA PI, considerando un tempo di ritorno delle piogge (Tr) di almeno 200 anni, e relativa verifica idraulica, in regime di moto permanente, con determinazione della quota assoluta del livello idrico Tr = 200 anni ek di eventuali aree inondabili.

Si precisa, inoltre, che lo studio idraulico ha lo scopo di dimostrare:

- *che l'intervento in oggetto sia compatibile con i livelli di piena attesi per un tempo di ritorno di 200 anni;*

che l'intervento in oggetto e le eventuali opere di messa in sicurezza delle aree, anche con riferimento ai volumi sottratti alla eventuale naturale espansione della piena (Tr = 200 anni), non aumentino le attuali condizioni di pericolo delle aree limitrofe;

rispetto del principio dell'invarianza idraulica

- *progetto definitivo delle vasche di laminazione o sistemi simili per la raccolta delle acque meteoriche e il successivo graduale svernamento nei fossi demaniali tarato nel principio dell'invarianza idraulica considerando un tempo di pioggia di almeno 15 min. (elaborati grafici con indicazione di quote e dimensioni, del diametro della tubazione **di** raccordo e dello stesso punto di scarico ed il dimensionamento del tubo di controllo flusso, ecc.);*
- *elaborati progettuali (piane e sezioni del progetto in argomento) riportanti la quota assoluta di massima piena (tr 200) e la quota assoluta di sicurezza del primo solaio calpestabile da riportare anche nella relazione idrologico-idraulica;*
- *pianta, sezioni quotate (scala 1 :SO), portata, diametro, materiale e ubicazione dello scarico;*
- *dichiarazione da parte della proprietà, che a proprio nome e per gli aventi causa manleva il Consorzio da ogni responsabilità di darli a persone o cose derivanti dalla realizzazione dell'intervento in oggetto (**descrizione intervento riferimenti catastali su erficie del lotto** e conseguenti all'esondazione e piene dei canali consortili e/o al malfunzionamento del sistema di smaltimento delle acque meteoriche (vasche di laminazione o sistemi simili) previste nel lotto in cui ricade il suddetto intervento;*
- *titolo di proprietà degli immobili oggetto della richiesta, con indicazione di fogli e particelle catastali interessati e superficie del lotto interessato dall'intervento;*
- *lettera d'incarico conferito ai progettisti ed ai tecnici dei lavori;*
- *documento d'identità del richiedente (proprietaria/o, legale rappresentante).*

Infine, si fa presente che:

- *ai sensi del R.D. n. 368 del 1904, la fascia di rispetto è compresa tra i 4 e 10 metri dal ciglio superiore del fosso demaniale, pertanto, sono vietati i manufatti posti ad una distanza minore di 4 metri dal ciglio stesso;*
- *i pozzetti non devono interessare il rilevato arginale e devono essere posti ad una distanza di almeno 6,0 ml dal ciglio superiore del fosso;*

8.6 AUTORITÀ DI BACINO

In riferimento alla richiesta di cui all'oggetto, inviata con nota pec prot. n. 133422 del 12.02.2019, alla nostra richiesta di documentazione integrativa prot. n. 1447 del 27.02.2019 ed al parere espresso dal Comitato Tecnico di questa Autorità nella seduta del 22.07.2009, si trasmette il relativo parere di competenza sullo studio di fattibilità di modifica del precedente progetto del porto turistico di Isola Sacra presentato dalla Soc. Iniziative Portuali (IP) Porto Romano.

PREMESSA

Il progetto del porto turistico di Isola Sacra della IP è stato esaminato numerose volte dal Comitato Tecnico ed in ultimo nel corso della seduta del 22 luglio 2009 nel corso della quale è stato rilasciato parere favorevole condizionato soprattutto dalla presenza del parco fociale previsto nel "PS5 - Piano stralcio per l'area metropolitana del Tevere da Castel Giubileo alla foce".

Infatti la particolare conformazione dell'ecosistema della foce del Tevere e delle aree limitrofe, così come definito nel PS5, è molto complessa, la morfologia è condizionata da equilibri variabili nel tempo tra la dinamica del fiume e quella della costa, così come le relazioni funzionali dei vari habitat sono condizionate dagli equilibri, sempre molto instabili, tra la presenza di acqua dolce e la presenza di acqua salata. L'elevato interesse di tipo ornitologico in quanto area di sosta, di alimentazione e di svernamento per un significativo numero di specie di uccelli acquatici, rende l'area fociale ancora più ricca in termini di biodiversità e di valore paesaggistico, e, proprio per questa serie di motivazioni è frequente che la foce di un grande fiume sia destinata ad ospitare parchi e riserve.

Ripercorrendo le motivazioni che hanno indotto la scelta della Regione Lazio ad un modello di sviluppo territoriale della foce volto al risanamento e potenziamento di questa parte del territorio fortemente caratterizzato che determina un assetto dell'area in cui si alternano elementi di forza e di debolezza del contesto territoriale, sono emerse una serie di ragioni.

Forti potenzialità economico occupazionali legate alla nautica, alla pesca alla ricettività turistica ed alla infrastrutturazione con servizi all'impresa ed alla persona; delicate condizioni idro-geomorfologiche; presenza di elevati valori ambientali dell'area ZSC (ex SIC) "Isola Sacra" e delle zone circostanti nonché di un patrimonio storico archeologico diffuso; presenza di un'armatura urbana locale debole sorta spontaneamente e caratterizzata dall'insediamento abusivo, su aree demaniali, di "Passo della Sentinella" ad elevatissimo rischio idraulico. Tutti temi analizzati e disciplinati dal PS5 per lo schema di assetto della zona fociale che ha considerato l'insieme delle interrelazioni tra acqua, suolo e sottosuolo, naturale ed antropizzato, evidenziando la complessità della situazione territoriale scelta dalla Regione Lazio per la localizzazione del porto turistico di Isola Sacra.

Gli impegni assunti all'epoca dalla Regione Lazio per l'inserimento dell'infrastruttura portuale nel contesto locale erano scaturiti dalle analisi condotte da un apposito gruppo di lavoro che, ai sensi dell'art. 27 delle NTA del PS5, stabilì le condizioni necessarie attraverso le quali fosse raggiunta la compatibilità dell'opera portuale con oggetti in massima parte a mare e la costituzione e il mantenimento dei caratteri di naturalità del Parco Fluviale. Venne inoltre evidenziata l'opportunità di tale realizzazione come occasione per la riqualificazione dell'intera area e per il decongestionamento delle attività nautiche esistenti in golena così come prescritto dal PS5, sottolineando altresì la necessità del mantenimento, per le nuove strutture da realizzare sulla costa, delle relazioni visive tra l'entroterra ed il mare. Per le delocalizzazioni fu inoltre presentata da parte del Dipartimento Territorio della Regione Lazio una ipotesi di Piano di assetto delle aree contermini al porto che prevedeva, a fronte di un ridimensionamento del perimetro del Parco fluviale del PS5, l'individuazione nelle aree demaniali della foce di nuovi sviluppi urbanistici per il ricollocamento degli abitanti di Passo della Sentinella e dei cantieri nautici presenti nella golena destra del Tevere, ed il tracciato di una strada argine di connessione con il porto, proposta approvata nella seduta del Comitato Tecnico del 22.01.2012.

LA PROPOSTA PROGETTUALE DELLO STUDIO DI FATTIBILITÀ

Lo studio in esame prevede, rispetto al progetto precedentemente approvato, una diversa

riconfigurazione planimetrica dei moli e dei servizi sulla banchina di riva mantenendo sostanzialmente invariate le volumetrie autorizzate introducendo la funzione crocieristica, e riducendo, pur mantenendola prevalente la funzione di navigazione da diporto. La nuova proposta presentata dalla Royal Caribbean International (RCCL) prevede complessivamente 54.665 mq di superfici da progetto a terra così suddivise:

Tipologia	superficie/mq
Attrezzature ricettive	16.353
Servizi	700
Attrezzature commerciali — uffici	10.332
Terminal crociere	13.700
box auto	8.200
Attrezzature d'interesse collettivo	1.200
totale	54.665

Il bacino portuale è suddiviso in due aree principali:

- un porto turistico destinato alle imbarcazioni fino a 40 m di lunghezza,
- una darsena esterna per l'ormeggio delle navi da crociera lungo la diga foranea (Molo Traiano) e di super yacht fino a 110 m su molo centrale (Molo Claudio);
- il Molo Traiano è stato raddrizzato e allungato per garantire adeguata protezione del bacino portuale dal moto ondoso;
- il layout del porto turistico è stato ridisegnato includendo la "Darsena della Salute";
- il molo adiacente al cantiere è stato ridisegnato al fine di consentire l'ormeggio delle imbarcazioni durante le operazioni di rimessaggio;
- si prevede l'espansione dell'area di colmata garantendo adeguati spazi per la funzione logistica;
- il porto può ospitare fino a n. 700 imbarcazioni da diporto, per una superficie totale di 115,000 mq;
- l'area destinata ai super yacht è stata riconfigurata al fine di liberare gli spazi di fronte al terminal passeggeri;
- l'ingresso al porto e l'area di ormeggio delle navi da crociera sono stati sviluppati considerando navi della classe Oasis (m362x47x65h) in grado ospitare 5.400 passeggeri e 2100 unità di equipaggio.

La proposta progettuale prevede inoltre la realizzazione di interventi di naturalizzazione e inserimento paesaggistico delle opere tramite la sistemazione a verde della fascia che separa il bacino portuale dalle aree abitate, andando a costituire la nuova infrastruttura naturale del "Parco Urbano". Tali interventi hanno l'obiettivo di relazionare l'area di progetto con il territorio circostante e al contempo mitigare l'accesso al Porto costituendo un filtro con l'adiacente tessuto urbano, mediante un sistema di filari, accogliendo spazi, piazze e parcheggi, legati da una pista ciclabile, nascondendo il passaggio dalla città al mare limitando di fatto la percezione del paesaggio marittimo.

Il porto risulta ubicato ad una distanza minima di circa 300 m dalla ZSC IT6030024 "Isola Sacra" (800m considerando la distanza dalla nave da crociera), senza interferire in maniera diretta, secondo quanto asserito nello studio, con tale sito. Inoltre le navi della flotta RCCL sono

dotate di sistemi efficaci per l'abbattimento delle emissioni gassose e sonore e degli scarichi idrici.

PARERE

Ai fini dell'espressione del parere di competenza la richiesta di concessione comporta una verifica rispetto alla pianificazione di bacino — stralcio e in particolare:

- *Piano di assetto idrogeologico (PAI) approvato con DPCM del 10 novembre 2006*
- *Piano stralcio per l'area metropolitana del Tevere da Castel Giubileo alla foce (PS5) approvato con DPCM del 3 marzo 2009.*

La parte a terra dell'infrastruttura portuale di cui si richiede il parere è localizzata in riva destra della foce di Fiumara Grande del Tevere e ricade all'interno della zona "Naturalistica con attrezzature a carattere estensivo" del Corridoio fluviale del Tevere disciplinata dall'art. 30 delle NTA del PS5 che prevede il potenziamento degli aspetti naturalistici e la riqualificazione delle aree degradate. Per quanto concerne la situazione idraulica, la zona d'intervento è classificata dal PAI con $Tr=500$ anni come zona "R2 - rischio idraulico medio" e "Fascia C" a pericolosità media dove devono essere elaborati programmi di previsione e prevenzione e Piani d'emergenza ai sensi della L.225/1992 e s.m.i. ed è necessario acquisire il nulla-osta da parte dell'autorità idraulica competente ai sensi del R.D. 5231904.

In considerazione di quanto sopra esposto e del precedente parere espresso dal Comitato Tecnico del 22.07.2009, si rilascia in linea di massima parere favorevole di compatibilità con la pianificazione di bacino alle seguenti condizioni e prescrizioni che dovranno essere dettagliatamente rielaborate nelle successive fasi di progettazione e recepite negli atti amministrativi da produrre da parte del Comune di Fiumicino e della Regione Lazio per i necessari adempimenti di compatibilità con il PS5.

Azioni a cura del concessionario:

- *Elaborazione di uno specifico studio idraulico finalizzato a verificare la riclassificazione del rischio idraulico e l'aumento dei tiranti a seguito dell'avvenuta realizzazione dell'argine in riva destra Tevere a protezione dell'insediamento di Isola Sacra, nonché la soprelevazione della banchina di riva e delle ulteriori opere di progetto;*
- *realizzazione, gestione e manutenzione degli eventuali interventi per la mitigazione del rischio idraulico a protezione dell'infrastruttura portuale;*
- *realizzazione, gestione e manutenzione del Parco della foce a libera fruizione con affaccio diretto sul mare nella zona del faro, comprensivo, oltre che del verde di progetto, dell'arenile a valle di Passo della Sentinella e di tutta la fascia inclusa fra via del Faro ed il perimetro lato terra del porto;*
- *mantenimento delle relazioni visive con il mare per tutto il tratto di via del Faro interessato dall'opera portuale;*
- *elaborazione dello studio d'incidenza ambientale per la mitigazione degli impatti dell'infrastruttura portuale sulla ZSC "Isola Sacra" così come dichiarato nello studio di fattibilità;*
- *Divieto realizzazione di locali posti al di sotto del piano campagna.*

Azioni a cura della Regione Lazio e del Comune di Fiumicino

- Elaborazione ed attuazione mediante interventi di riqualificazione fluviale dei Piani di riassetto unitario delle attività cantieristiche e di rimessaggio comprese nella golena destra da Ponte della Scafa alla foce;

- attuazione degli interventi urbanistici previsti nella proposta di Piano di assetto delle aree demaniali di cui sopra approvato nella seduta del Comitato Tecnico del 22.01.2012, per la ricollocazione degli abitanti di Passo della Sentinella e delle attività cantieristiche e di rimessaggio attualmente presenti nella golena.

- delocalizzazione dell'insediamento abusivo di Passo della Sentinella e delle attività cantieristiche presenti nella golena destra in condizioni di rischio idraulico ulteriormente aggravato dalla realizzazione del corpo arginale di Isola Sacra;

- Divieto di realizzazione all'interno delle golene focali di infrastrutture lineari.

Per ogni successiva fase della progettazione dovrà essere acquisito il competente parere rilasciato dalla scrivente Autorità Distrettuale fermo restando che il parere finale potrà essere formulato solo dopo la sottoscrizione di uno specifico Accordo di Programma nel quale siano elencati gli interventi da realizzare a cura delle singole Amministrazioni per il rilascio della concessione alla società richiedente.

8.7 REGIONE LAZIO. AREA CONCESSIONI DIREZIONE LLPP, STAZIONE UNICA APPALTI, RISORSE IDRICHE E DIFESA DEL SUOLO

E' un parere molto documentato, evidenzia che la procedura in atto si riferisce a un Progetto di variazione del Programma che ha generato una Conferenza Servizi ai sensi dell'art. 14 L. 241/90. Riporta i riferimenti dettagliati di tutte le concessioni (4) delle aree destinate al progetto, anche le ulteriori rispetto al progetto IP, le conferma tutte vigenti.

Dichiara che sarà necessaria una modifica dei titoli abilitativi e concessori, evidenzia che la richiesta trova giustificazione nel "precipuamente" contenuto nella 509/97 con prescrizione che siano rispettati gli attuali limiti di occupazione del suolo di demanio marittimo.

Conclude con un Parere favorevole sottolineando limitatamente alle competenze istituzionali attribuite alla Regione Lazio, Area Concessioni e ai soli fini demaniali marittimi

"Considerato che

- il nuovo progetto di realizzazione di un porto turistico, rispetto a quello già approvato in precedenza ed in parte già realizzato in corrispondenza del "Molo Traiano", ha tra l'altro, come ulteriore obiettivo la possibilità di utilizzo della banchina interna della diga foranea (c.d. "Molo Traiano") per l'attracco di navi da crociera e lo sbarco —imbarco dei passeggeri con una rimodulazione dei posti barca e delle strutture di servizi al porto;*

- a tal fine sarà necessaria, dopo l'approvazione definitiva del nuovo progetto di cui allo Studio di fattibilità, una modifica dei titoli abilitativi e/o concessori rispetto alle previsioni di realizzazione su demanio marittimo del Progetto esaminato in precedenza.;
- tale modifica sopraddetta, è stata richiesta dalla I.P. s.r.l., ai sensi del dettato dell'art. 2, D.P.R. n. 509/1997, laddove " in quanto la definizione di porto turistico indica come precipua la funzione nautica non escludendo, ed anzi ammettendo, funzioni diverse, specie se come quella crocieristica, contigua e complementare con le finalità turistico ricreative";

Considerato che

Ai sensi della Legge n.145/2018, le concessioni sopraddette, si considerano ad oggi vigenti;

Atteso che

- siano aggiornati e/o acquisiti, sul nuovo Progetto del Porto turistico Isola Sacra, di cui allo Studio di fattibilità presentato, nell'ambito della Conferenza di servizi in oggetto e nella successiva decisoria, tutti i pareri necessari secondo la normativa generale e di settore vigente, in quanto risulta dalla relazione e dagli elaborati in visione, in gran parte sostanzialmente modificato, rispetto alle approvazioni precedenti e ai relativi titoli e siano attuate tutte le procedure di assegnazione dell'appalto secondo normativa;
- siano integrate nel nuovo progetto le concessioni demaniali vigenti, all'interno dell'attuale perimetro portuale così come sopraddette nelle premesse;

limitatamente alle competenze istituzionali attribuite alla Regione Lazio, Area "Concessioni" per effetto della "Circolare del Ministero dei Trasporti - Direzione Generale dei porti - n. M_TRA/DINFR/452,0 del 17 aprile 2008, concernente il "Riparto di competenze Stato-Regioni. Conferimento di funzioni nei porti, nel demanio marittimo e nel mare territoriale - Revisione del D.P.C.M. 21 dicembre 1995";

- ai soli fini demaniali marittimi, si esprime: **PARERE FAVOREVOLE**

8.8 REGIONE LAZIO. AREA VIGILANZA E BACINI IDROGRAFICI DIREZIONE LLPP, STAZIONE UNICA APPALTI, RISORSE IDRICHE E DIFESA DEL SUOLO

“PREMESSO che:

- Questa Area ha ultimato i lavori di **"Realizzazione di un'arginatura a protezione dell'abitato di Isola Sacra in Comune di Fiumicino (RM)"** in data 09/11/2018.

- *il progetto definitivo di tale opera fu redatto nel 2012 dall'Ufficio Territoriale 1° per le Opere Idrauliche dell'Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo al fine di ridurre il rischio idraulico nell'area di Isola Sacra.*
- *La zona interessata dall'intervento si trova in località Fiumara Grande, Isola Sacra, in Comune di Fiumicino, presso la foce del fiume Tevere, nei terreni posti in destra idrografica del predetto corso d'acqua.*
- *Il progetto rientra tra quelli compresi nel **Programma di interventi urgenti per il riassetto territoriale delle aree a rischio idrogeologico**, avviato con le modalità di cui all'art. 43, comma 5, delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Assetto Idrogeologico redatto dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere.*

[...]

CONSIDERATO che:

- *A tutt'oggi **parte del porto turistico risulta interferire con il deflusso delle acque di piena del fiume Tevere nell'assetto fociale determinato dalla costruzione del nuovo argine.***
- ***La realizzazione, il completamento e la gestione del Porto Turistico di Fiumicino, deve quindi tener conto del modificato assetto idraulico, conseguente alla presenza del nuovo argine e prevedere opere di messa in sicurezza idraulica dalla piena del fiume Tevere (TR-200 anni).***
- *Per quanto sopra premesso e considerato si chiede, ai sensi dell'art. 2, comma 7 della legge 241/1990, la seguente integrazione documentale:*
 1. *Studio Idraulico bidimensionale che rappresenti gli effetti indotti dalla realizzazione del nuovo porto sull'assetto idraulico della foce del fiume Tevere, in considerazione anche del nuovo argine eseguito e in relazione alle portate di massima piena determinate dal vigente P.A.I. con tempo di ritorno pari a 200 anni.*
 2. *Definizione, dimensionamento ed effetti indotti, sull'area fociale del fiume Tevere, dalle opere di messa in sicurezza idraulica dell'infrastruttura portuale, derivanti dagli esiti dello studio idraulico di cui al punto 1."*

8.9 REGIONE LAZIO. AREA URBANISTICA DIREZIONE POLITICHE ABITATIVE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, PAESISTICA E URBANISTICA

CONSIDERAZIONI

In merito agli aspetti urbanistici.

Gli interventi proposti devono essere valutati in relazione alla coerenza con le previsioni urbanistiche generali o attuative vigenti: il progetto deve

pertanto contenere l'analisi della conformità urbanistica riferita alla nuova destinazione assunta per effetto dell'approvazione dell'Accordi di Programma approvato con Decreto del Presidente n. T0001 del 20/01/2010, nonché agli indici e parametri che ne sono scaturiti.

Nel caso si verifichi la non conformità alle classificazioni vigenti si rende necessario approvare il progetto in variante al PRG con la medesima procedura cui si è pervenuti all'approvazione del progetto originario.

In merito agli aspetti paesaggistici.

*Gli interventi proposti devono essere valutati in relazione alla coerenza con la prevalente disciplina di tutela paesaggistica vigente, dettata dalla LR **24/98** e dal **PTP**, nonché in relazione al **PTPR** adottato ed in corso di approvazione in applicazione delle norme di salvaguardia.*

*Il progetto approvato ha precedentemente acquisito il parere paesaggistico, ai sensi del DLgs 42/2004 ed ella LR 24/1998, rilasciato dalla scrivente Direzione con nota n. 19612 del 19/06/2008 nell'ambito del procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale di cui al **DPR** 12/04/1996; devono pertanto ritenersi, in via generale, fatte salve le prescrizioni impartite con il precedente parere e disponendo la necessità di acquisire l'autorizzazione paesaggistica ex artt. 146 e **159** del DLgs 42/2004 per ogni singola opera e/o intervento.*

La valutazione della conformità paesaggistica è finalizzata alla conclusiva autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art.146 del DLgs 42/04 sulle singole opere (pubbliche e private) che compongono il progetto.

La valutazione è attuata dai soggetti competenti, previa acquisizione dei diversi pareri obbligatori, anche in considerazione dalla legge regionale di subdelega LR 8/2012 e della previsione di procedura semplificata indicata nel DPR 31/2017.

In merito agli aspetti storico culturali.

- Gli aspetti attinenti il patrimonio culturale sono attuati tramite l'eventuale autorizzazione ex art. 10 DLgs 42/04.*

In merito agli aspetti ambientali.

Devono essere analizzati gli elementi che dispongano, ove necessario, la verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto ambientale ai sensi dell'art. 20 del DLgs 152/06, nonché, più in dettaglio la valutazione d'incidenza prevista

dall'art.5 del DPR 357/97, ai sensi della direttiva 92/43/CEE Habitat.

Conclusioni

Data la complessità dell'opera e il livello di approfondimento che lo studio di fattibilità presenta, non si ritiene in questa sede necessario fornire prescrizioni costruttive, ritenendo invece più utile ribadire, ancorché in modo non esaustivo, gli aspetti più rilevanti che dovranno essere oggetto di studio ed approfondimento del progetto definitivo

Dovranno quindi essere evidenziati nel progetto definitivo:

- le analisi, da svolgersi anche in forma comparativa con il progetto già approvato, che consentano la valutazione della conformità urbanistica e paesaggistica delle modifiche proposte, come indicato nelle precedenti considerazioni;*
- le valutazioni di merito previste dagli obblighi di cui al DLgs 152/06 e DPR 357/07.*
- . la mitigazione degli interventi in ambiti di particolare valenza architettonica, paesaggistica ed ambientale.*
- predisposizione del SIP (Studio d'Inserimento Paesistico) ovvero del SIA (Studio 'Impatto Ambientale) con specifici approfondimenti sulla componente "Paesaggio".*

8.10 MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO.

Questa Direzione Generale, per i profili di propria competenza, sulla base della documentazione progettuale inerente all'intervento in oggetto, pubblicata sul sito del MATTM, nonché sulla base delle sopracitate note della Soprintendenza competente per territorio e del Parco Archeologico di Ostia antica, comunica quanto segue:

- considerato che dall'analisi della documentazione presentata, è apparsa subito chiara la nuova configurazione data all'intero intervento mediante un nuovo layout architettonico, caratterizzato da un diverso linguaggio formale e stilistico; tenuto conto della modifica sostanziale derivante dall'inserimento della funzione croceristica e delle sue conseguenze sul resto delle originali previsioni sull'area concessoria (ad esempio in termini di destinazioni d'uso) anche in relazione al mutato assetto dei luoghi e del territorio nonché alle iniziative di trasformazione programmate da Enti e privati negli ultimi 10 anni (ad oggi in via di progettazione o realizzazione), questo Ministero ritiene opportuno evidenziare che sebbene il progetto si collochi nell'alveo di una precedente procedura di valutazione di impatto ambientale regionale conclusasi con*

provvedimento espresso del 2008, e venga quindi indicato nell'istanza dai proponenti quale "variante" di un progetto già assentito, quest'ultima non possa che essere considerata alla stregua di "nuovo progetto" per la quale risulta necessaria una approfondita valutazione degli aspetti di competenza di questo Ministero;

- tutto questo risulta ancora più rilevante in forza della formale adozione del "Piano territoriale paesistico regionale" (PTPR) avvenuta nel novembre 2007 per la quale, e fino alla sua definitiva approvazione, il progetto in argomento dovrà essere verificato con riguardo alla doppia conformità sia alle norme del PTP n.2 approvato con L.R.24/1998 che a quelle del PTPR adottato, considerando che, ai sensi del co.4 dell'art.7 delle norme del citato PTPR "in caso di contrasto tra le disposizioni" contenute nei due strumenti, prevarrà "la disposizione più restrittiva"; lo stesso principio varrà, ai sensi del co.6 dell'art.11 delle citate norme, anche nel caso di "aree interessate dalla sovrapposizione di vincoli" relativi ai beni di cui all'art.134 del D.Lgs.42/2004 dove si "applicano le relative modalità o discipline di tutela, se compatibili". Per quanto sopra dovranno essere effettuate specifiche verifiche relativamente: alla conformità degli interventi rispetto agli strumenti urbanistici e paesaggistici attualmente vigenti, alla compatibilità degli stessi rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dai vincoli e di conseguenza alla coerenza con gli obiettivi di tutela e di miglioramento della qualità del paesaggio individuati dal P.T.P.R.-Lazio per il bene paesaggistico interessato dalle trasformazioni (tenuto conto della natura prescrittiva della normativa d'uso del paesaggio — "Paesaggio naturale" di cui all'art.21 delle N.T.A. — resa cogente sia dal vincolo ope legis di protezione della fascia costiera marittima che dal vincolo dichiarativo D.M. del 22/05/1985 che interessa parzialmente l'area d'intervento);

- siano dettagliate graficamente e analiticamente, le trasformazioni introdotte che costituiscono la variante rispetto al progetto approvato nel 2009, relativamente a tutti gli edifici, le strutture portuali e le sistemazioni esterne (quelle lasciate a verde, quelle permeabili e drenanti, nonché quelle impermeabili e pavimentate);

- venga sviluppato uno Studio di Impatto Ambientale 'completo', ovvero che operi un'accurata valutazione delle ricadute che le opere previste andranno a generare, non solo all'interno del perimetro di progetto, ma sull'intero ambito territoriale coinvolto, sia in termini di impatti percettivi che di tutti quegli interventi ed opere che, direttamente e/o indirettamente, saranno connessi e conseguenti alla realizzazione del porto (anche se non compresi nel progetto in questione) per i quali si chiede di spiegare le reciproche relazioni;

- sia effettuata, altresì, una più accurata analisi degli impatti cumulativi delle opere di cui trattasi rispetto ad altri progetti, già approvati o in fase di approvazione nella medesima località, oltre che con riguardo al contesto paesaggistico, ambientale e in termini di mobilità sul territorio, anche in relazione alla programmazione infrastrutturale degli interventi previsti o avviati sulla costa per la gestione della portualità nello stesso ambito portuale;

- vengano elaborati foto-inserimenti del progetto in esame, in cui siano chiaramente distinguibili le soluzioni tecniche impiegate, i materiali e i colori prescelti per le nuove realizzazioni, nonché le essenze arbustive e arboree utilizzate per il trattamento a verde dell'area di margine, tali da consentire una più efficace analisi e valutazione dell'incidenza delle opere in progetto sul contesto paesaggistico, archeologico e storico-monumentale di

riferimento. Gli stessi dovranno essere relazionati, individuando la reciproca intervisibilità, oltre che agli elementi rilevanti più prossimi (le grandi aree archeologiche, il borgo di Ostia, il porto di Ostia e l'oasi protetta, la foce del Tevere, il lungomare di Fiumicino, per fare alcuni esempi) anche agli elementi dell'edilizia minuta del lungomare di Isola sacra con la quale il progetto si confronta, al fine di attestare la capacità del progetto di integrazione e inclusione con il contesto, dimostrando di non costituire una cesura rispetto all'esistente;

- per gli stessi motivi di cui al punto precedente, vengano elaborati sezioni e profili complessivi, sia trasversali che longitudinali, nei punti più significativi del progetto che consentano la lettura dei rapporti dimensionali e proporzionali tra aree libere e nuovi volumi, e tra questi ultimi e quelli esistenti, al fine di consentire di valutare l'"inserimento" della proposta, soprattutto - ma non solo - per quanto attiene gli aspetti percettivi, nell'ambito considerato. Particolare attenzione andrà posta per superare il problema della presenza del "fuori scala" costituito dalle navi da crociera (caratterizzate da dimensioni, forme e materiali "estranei" al contesto) nella realtà di Isola Sacra, evitando i significativi impatti negativi — non solo visivi - che potrebbero scaturire dalla stridente differenza dimensionale-volumetrica rispetto a quelle circostanti;

- nell'osservare, inoltre, che la soluzione progettuale, così come concepita, appare svincolata dal contesto, dando luogo a due entità distinte (due vere e proprie città) in cui il cosiddetto "bordo verde" di progetto, definito nella relazione quale 'filtro con la città: un confine denso e naturale che nasconde il passaggio dalla città al mare", corre il rischio di divenire una barriera fisica e invalicabile, in quanto, se da un lato assolve la funzione di sfondo migliorativo per le nuove opere, dall'altro le separa dal contesto edilizio retrostante, connotato da un tessuto urbano disomogeneo e bisognoso di interventi di recupero. Tale progetto sembra pertanto rinunciare a una possibile funzione di connessione e ricucitura tra i diversi ambiti urbani, operazioni invece auspicabili giacché, qualora adeguatamente sviluppate, potrebbero produrre una parziale riqualificazione della località, delle sue valenze paesaggistiche e culturali, migliorando la qualità complessiva dei luoghi e innescando una loro progressiva rigenerazione, con ricadute significative sulle realtà culturali circostanti;

- considerata la fragile condizione naturale e paesaggistica dell'insenatura compresa tra il molo esistente e la costa, contraddistinta non solo dalla visuale che offre ma anche dalla presenza di manufatti storici quali il faro realizzato nel 1946 sul preesistente distrutto, e gli antichi trabucchi-palafitte in legno, sistemi insediativi e produttivi tipici della storia e della tradizione locale, si ritiene

- che questi siano assolutamente meritevoli e debbano essere oggetto di uno specifico progetto di recupero e valorizzazione. Tenuto conto che il progetto presentato prevede, viceversa, la collocazione del Terminal Crociere — ortogonalmente alla linea di costa - proprio a chiusura della suddetta insenatura, e che la costruzione con il suo volume sembrerebbe alterare, oltre che ostacolare, la percezione di tale contesto e la visuale da e verso il mare, si ritiene necessaria l'elaborazione di una soluzione progettuale alternativa che mantenga libera la prospettiva verso il faro e il mare aperto e quindi salvaguardi e valorizzi quegli aspetti significativi e caratteristici del paesaggio e del patrimonio identitario e storico di

questi luoghi, tanto da essere tutelati con il DM 22/05/1985. Contemporaneamente si chiede di valutare opportunamente la scelta di introdurre nuove funzioni coerenti e compatibili negli edifici che si intendono conservare e riqualificare;

- benché l'opera in progetto non sia direttamente interferente con strutture antiche note, la sua posizione a qualche centinaio di metri dal Parco di Ostia Antica e dalla Necropoli di Isola Sacra merita una più che attenta valutazione della "pressione" esercitata sul patrimonio e sul paesaggio archeologico. Il rischio archeologico non è dato solo dall'opera in sé, ma anche dalle infrastrutture ad essa collegate (strade e collegamenti veicolari in primis, ma anche cavidotti, fognature, smaltimento dei rifiuti, ecc.), necessarie per il suo funzionamento. In particolare con riferimento agli interventi previsti nella tav.10 della documentazione presentata su cui poi sono stati forniti chiarimenti da Invitali S.p.A. con le note soprarrichiamate, si segnala l'utilità di individuare con più precisione le opere che sono inserite nel progetto oggetto della presente procedura, evidenziando che restano ferme le indicazioni relative ai pareri espressi dagli Istituti di questo Ministero competenti per territorio citati in premessa. Il più prevedibile impatto è infatti quello di una più marcata cesura tra antico e moderno, con un paesaggio sempre più disarmonico ed avulso dalla propria storia. Si chiede pertanto che la carta del rischio venga estesa anche oltre i limiti della struttura portuale e degli edifici ad essa connessi; e che, inoltre, siano sviluppate appropriate valutazioni relative al rischio archeologico sul patrimonio sommerso, dal momento che, sono previsti importanti dragaggi per la realizzazione delle batimetrie necessarie al passaggio delle navi da e verso il porto, e che anche in anni recenti, ci sono stati ritrovamenti di relitti sia in mare sia nel Tevere nel suo tratto di Isola Sacra. In merito si ricorda quanto disposto dall'art. 90 del D.Lgs. 42/2004, per cui se in corso d'opera dovessero venire alla luce elementi di interesse archeologico, dovrà esserne data immediata comunicazione a questo Ministero per l'attivazione delle necessarie misure atte a garantirne adeguata tutela.

9 CRITICITA' CRONOPROGRAMMA

Le osservazioni che riguardano il cronoprogramma del progetto n. 10397, sottoposto ad esame di VIA con procedura accelerata e soggetta a deroghe in quanto inserito tra gli interventi essenziali del Giubileo 2025, rivestono una importanza che va ben oltre gli aspetti meramente temporali di programmazione dell'opera.

Si richiama innanzitutto la circostanza che la Fiumicino Waterfront srl (gruppo Royal Caribbean) ha rilevato una concessione per porto turistico, ma ha condizionato l'investimento all'accettazione, da parte delle istituzioni competenti, dell'ampliamento della concessione con l'inserimento di un attracco crocieristico.

La regolarità sotto l'aspetto normativo di questo "ampliamento" è ancora tutta da valutare e la legge di riferimento, la 509/97, non ha comunque precedenti di analoga interpretazione sul territorio nazionale.

L'inserimento dell'attracco crocieristico comporta una sostanziale trasformazione della concessione sotto l'aspetto dell'impatto ambientale, a seguito degli imponenti dragaggi richiesti, dell'inquinamento indotto dalla presenza di grandi navi, del pesante traffico su gomma collegato alle crociere, del forte impatto paesaggistico di navi qualificate come le più grandi del mondo, dell'inserimento in un territorio caratterizzato da numerose fragilità e di importante rilievo naturalistico.

Nonostante ciò, a seguito di una richiesta pervenuta con lettera sindacale da parte del Comune di Fiumicino, senza alcun passaggio in Consiglio Comunale, si è ritenuto di inserire l'opera tra le "essenziali" per il Giubileo, avviandola sulla strada di una procedura accelerata e soggetta a deroghe.

La ragione invocata per tale inserimento (DPCM Giubileo scheda n. 146) è che "il porto potrà essere messo a disposizione della struttura Commissariale per eventi e altre iniziative" e che "le navi da crociera sono state spesso usate quali "città galleggianti" utili quando è necessario integrare l'offerta ricettiva".

Non desideriamo in questa sede sottolineare la credibilità di queste motivazioni in relazione all'utilità per i pellegrini, che sono valutabili da parte di tutti i cittadini, deve invece essere sottolineato come la diretta conseguenza di questo iter caratterizzato da evidenti anomalie, sia una diminuzione del tasso di democrazia dell'iter procedurale, in quanto si costringe per esempio il cittadino che desidera utilizzare lo strumento delle presenti "osservazioni" a farlo entro termini temporali dimezzati a fronte invece di un progetto complesso, e per il cui forte impatto dovrebbe essere garantito l'esame più completo e il maggiore approfondimento per perseguire l'interesse pubblico e non quello di un operatore privato.

E' con queste premesse che si invita ad esaminare il cronoprogramma del progetto, o sarebbe corretto dire i cronoprogrammi del progetto. Perché ad oggi ne son stati presentati tre.

Tutti hanno una caratteristica: ipotizzano, per l'accelerazione da dare all'esecuzione dell'opera, di pervenire non al completamento dell'intero progetto, ma del solo attracco crocieristico, obiettivo casualmente coincidente con il vero e non nascosto interesse del gruppo Royal Caribbean, che come detto a questo ha condizionato l'investimento.

Esiste un primo cronoprogramma inserito nella scheda n. 146 (DPCM 8/6/23), secondo il quale i lavori di esecuzione dell'attracco crocieristico erano previsti in 17 mesi, con inizio 1/8/2023 e termine al 31.12.2024. Pertanto si "prometteva" la disponibilità dell'attracco crocieristico e della altre parti del porto per l'intero anno giubilare. E' sulla base di questo cronoprogramma, per quanto apparisse già irrealizzabile, che l'opera è stata inserita tra le opere "essenziali" per il Giubileo".

Con il trascorrere dei mesi in un totale immobilismo è apparso sempre più chiaro come questo programma fosse inverosimile ed utile soltanto all'inserimento dell'opera tra quelle agevolabili, ma la presentazione del progetto per la procedura di VIA ha segnato un ulteriore grave passaggio.

Nel documento P0031150-D-0-MP00-GE-REL-01-00 "Relazione illustrativa", a pag. 110 è riportato un secondo cronoprogramma, redatto il 31.7.23, che ipotizza per il consueto lotto "giubilare" dei lavori un inizio dell'esecuzione delle opere al 30.6.24 e la loro ultimazione al 31.7.25. La disponibilità per i pellegrini si è quindi ridotta a 5 mesi.

C'è però un ulteriore cronoprogramma, documento P0031150-D-0-MP00-CA-CRO-01-00, nel quale ancora per il solo lotto "giubilare" l'inizio lavori è previsto per il 1.10.24 e l'ultimazione slitta al 29.10.25.

Dunque la disponibilità dell'opera per i pellegrini è ridotta a soli 2 mesi invernali, novembre e dicembre 25, quando però, come è possibile evincere dallo studio della documentazione di progetto, la nave non sarà operativa perché i mesi di attività vengono chiaramente indicati tra aprile ed ottobre mentre nei rimanenti non è previsto l'utilizzo dell'attracco crocieristico.

Non solo. E' facile verificare sempre dalla documentazione di progetto che non si parla più di realizzazione dell'attracco crocieristico corredato dei necessari servizi, in primis il terminal crocieristico, ma soltanto di un molo, non rifinito (il completamento è previsto successivamente) senza l'edificio "terminal crocieristico", quindi non si comprende come gli eventuali pellegrini potrebbero usufruirne, oltre che essere ormai finiti "fuori stagione" per stessa ammissione del proponente.

Ma ancora più grave appare la totale assenza di elementi progettuali che riguardano 2 aspetti critici del lotto "giubilare", in mancanza dei quali non si comprende come il seppur ormai rinunciatario cronoprogramma possa essere stato elaborato: non ci sono elementi progettuali che riguardano il Cold Ironing, richiesto dal Comune di Fiumicino come "conditio sine qua non" per l'attracco delle navi (in considerazione della criticità della vicinanza dell'abitato e della conseguente inaccettabilità di una nave in porto con i motori accesi); gli elementi che riguardano gli imponenti dragaggi da realizzare (3.160.000 m3) non sono corredati da dettagli di tempistiche riferite alle procedure autorizzative che sono notoriamente molto impegnative, e il programma dei dragaggi non tiene conto della necessità di non effettuare dragaggi durante la stagione balneare, pena la compromissione dell'intera stagione 2025 per il litorale di Isola Sacra.

Appare pertanto evidente che la necessità di far fruire un privato di una procedura accelerata e derogatoria ha determinato una insostenibile corsa alla realizzazione di un'opera priva di qualunque interesse pubblico, e che la situazione ad oggi fa apparire come certa la circostanza che un privato possa ottenere autorizzazioni con procedure agevolate in virtù di un impegno che non potrà rispettare ma gli varrà comunque la possibilità di realizzare un proprio obiettivo di business. Per un progetto di forte impatto ambientale che avrebbe richiesto le più ampie garanzie di verifica per l'interesse pubblico.

Si richiede alla luce della situazione esposta di far decadere dalla procedura agevolata e derogatoria questo progetto per istradarlo sulla più corretta procedura ordinaria.

In caso contrario, assisteremmo ad un soggetto privato che è riuscito a portare a termine un proprio progetto di business utilizzando impropriamente una procedura agevolata alla quale non avrebbe dovuto avere accesso.

Si esprime fiducia nei soggetti istituzionali che alla luce delle considerazioni esposte vorranno esercitare il proprio ruolo di garanti dell'interesse pubblico.

9 CONCLUSIONI

La disamina delle criticità del progetto proposto dalla FW, unitamente alle citate fragilità del territorio, dovrebbero indurre le autorità pubbliche ad un'attenta e approfondita valutazione. Invece per una scelta incomprensibile determinata da un numero ristrettissimo di persone, senza il supporto di decisioni prese da organismi democratici, il progetto è stato inserito tra le opere essenziali per il Giubileo del 2025. Questo fa sì che non soltanto si comprimono i tempi per un'attenta verifica della documentazione del progetto ma anche che si deroghi facilmente alle misure di mitigazione di impatto ambientale.

E' del tutto evidente che le strutture, seppur limitatamente a quelle citate nella fase 1, non saranno mai pronte per l'anno del giubileo. Gli stessi proponenti indicano la data dell'apertura del solo molo crocieristico a fine Ottobre del 2025 facendo emergere due grandi paradossi: il primo riguarda il piano normativo, il secondo riguarda i piani di utilizzo dell'infrastruttura.

Sul piano normativo si verifica il paradosso che il porto inizialmente sarebbe fruibile unicamente con la funzione crocieristica e solo in una fase successiva anche diportistica capovolgendo il criterio sostenuto dai promotori della prevalenza della funzione diportistica, funzione per la quale è stata rilasciata la concessione.

La seconda contraddizione è che il proponente dichiara l'apertura del molo crocieristico in data 29 Ottobre 2025 ma nei piani di utilizzo della funzione crocieristica, viene indicato solo il periodo estivo che va da aprile ad ottobre, probabilmente per evitare i mesi in cui le condizioni meteomarine non garantiscono un approdo in sicurezza. Quindi nei mesi residui del Giubileo, novembre e dicembre 2025, il molo crocieristico sarebbe disponibile ma non utilizzabile per stessa ammissione del proponente.

L'altro grande tema che dovrebbe indurre ad una attenta riflessione è la realizzazione del porto commerciale da parte dell'Autorità di Distretto Portuale i cui lavori sono già iniziati. Ci si dovrebbe fermare a riflettere, ponendosi dalla parte dei cittadini, sulle conseguenze ambientali e sociali della realizzazione di due grandi porti con funzioni analoghe, l'uno accanto all'altro.

Le istituzioni pubbliche dovrebbero preoccuparsi inoltre della conflittualità che verrebbe a crearsi tra i due porti, uno di natura privata e l'altro di natura pubblica e del conseguente danno per l'investimento pubblico che ne potrebbe derivare e quali dinamiche sociali e ambientali si possono innescare.

Quali conseguenze sociali possono derivare con la realizzazione di un porto commerciale gestito da un privato, unico caso in Italia, sul piano delle politiche e qualità del lavoro?

Riportiamo quanto affermato dalla FILT-CGIL in sede di audizione alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati che sta riesaminando la L.84/94 *“Terminal privati. La creazione del nuovo terminal crocieristico a Fiumicino fa emergere una criticità nell’attuale regolamentazione che va assolutamente superata in tempi brevi, al fine di evitare progetti ed investimenti privati concorrenti o ancor peggio in contrasto con le politiche dello Stato. Il nascere di nuove realtà portuali fuori dal network delle AdSP, rappresenta un elemento in concorrenza sleale con il sistema regolatorio dei porti, non controllabile né governabile dall’attuale normativa”*.

Uno degli argomenti a sostegno della validità di questo progetto è rappresentato dai benefici occupazionali che quest’opera potrebbe apportare. Tuttavia, è evidente dall’esame dei documenti presentati **l’assenza di un piano industriale** a sostegno delle roboanti affermazioni circa i dati occupazionali indotti dall’investimento. Si rileva peraltro che la presenza limitata ai mesi estivi delle navi da crociera si tradurrebbe in occupazione precaria e stagionale.

Viceversa l’impatto del crocierismo di massa sul territorio, rischia di comprimere l’economia locale che oggi è sostenuta dal turismo di prossimità. L’esperienza di molte città europee come Venezia, Amsterdam, Barcellona ecc. che stanno limitando la presenza dei crocieristi è la dimostrazione che l’analisi costi benefici non depone a favore del crocierismo.

Dal punto di vista dell’impatto ambientale, oltre a quelle citate sul territorio di Isola Sacra è bene che si tenga in considerazione l’effetto che potrebbe avere su tutte le coste italiane, la creazione di un pericoloso precedente costituito dall’acconsentire la trasformazione di una concessione rilasciata ai sensi del Decreto Burlando per la realizzazione di un porto turistico-diportistico in un porto con funzione crocieristica.

Sono tanti gli elementi di una vicenda piena di contraddizioni e forzature, in spregio alla normativa vigente, al buon senso ad una attenta gestione del territorio che soprattutto le giovani generazioni stanno chiedendo a gran voce.

La serietà della proposta progettuale della FW dovrebbe essere misurata dall’affermazione *“non si ravvisano impatti cumulativi con realtà esistenti, né con altri progetti in via di sviluppo”*. In questa frase, che è un’evidente negazione della realtà del territorio, è racchiusa tutta la strumentalità dei studi adottati a dimostrare la fattibilità di questa assurda opera.

Per le considerazioni sopra addotte riteniamo che non ci sia altra strada da seguire che respingere la proposta di variante del progetto definitivo del Porto della Concordia

perché le strutture hanno un impatto eccessivo sul territorio e perché la nuova versione progettuale, con l'introduzione della variante crocieristica, stravolge i presupposti originari finalizzati alla nautica da diporto e si rivela incompatibile col contesto ambientale, sociale ed economico locale e nazionale.

Fiumicino, 16/12/2023

***** fine documento *****