

Da: Giuseppe Miccoli <giuseppemiccoli12@gmail.com>

Inviato: venerdì 15 dicembre 2023 00:27

A: A: VA-5 <va-5@mase.gov.it>

Oggetto: Ho condiviso le Criticità del porto crocieristico a Fiumicino per cui siamo nettamente contrario Grazie Giuseppe Miccoli Consigliere comunale di Fiumicino

Non si ricevono spesso messaggi di posta elettronica da giuseppemiccoli12@gmail.com. [Informazioni sul perché è importante](#)

Un'unica app per tutte le esigenze di Word, Excel, PowerPoint e PDF. Scarica l'app Microsoft 365: <https://aka.ms/GetM365>

Lo studio sulle criticità del progetto porto crocieristico a Fiumicino dimostra la scelta scellerata che si vorrebbe fare.

Grazie

Giuseppe Miccoli

Consigliere comunale di Fiumicino



Comitato Tavoli del Porto

12 Luglio 2023

**Nota sulle criticità del terminal crocieristico di Isola
Sacra - Fiumicino**

Cronologia

- **Agosto 1998.** Il Sindaco del Comune di Fiumicino Giancarlo Bozzetto ha avviato la Conferenza dei Servizi per la realizzazione del porto turistico di Isola Sacra ai sensi e per gli effetti del **DPR 2 dicembre 1997 n.509** (decreto Burlando). Tale conferenza dei Servizi si è protratta fino al **marzo 2008** con la selezione del progetto presentato dalla società I.P. Iniziative Portuali (di seguito IP). Tale procedimento sé è ufficialmente concluso nel maggio del 2009.
- **29.07 2009.** Con la delibera del Consiglio Comunale n.51 il Comune di Fiumicino approva il programma d'intervento del porto turistico di Fiumicino e delega il Sindaco alla sottoscrizione dell'**Accordo di Programma** ex art.34 del DLgs 18 agosto 2000 n. 267. DPR 2 dicembre 1997 n.509.
- **02.02.2010.** La Regione Lazio, con atto di concessione repertorio 6424, concede alla Società I.P. Un'area demaniale marittima di 54.806 mq di aree a terra e 988.094 mq di specchi acquei posti a ridosso della foce di fiumara grande adiacente a Faro di Isola Sacra, allo scopo di costruire e gestire il Porto Turistico di denominato Porto della Concordia.
- **09.06.2010.** A seguito dell'atto di concessione regionale, è stata sottoscritta tra il Comune di Fiumicino e la Società IP la Convenzione Urbanistica che aveva come oggetto principale l'attuazione del progetto definitivo della IP. Sulle aree di cui sopra sono previsti i seguenti interventi
 - n.1.445 posti per imbarcazioni da diporto di diversa stazza/dimensioni;
 - mq.10.338 per cantieri nautici;
 - mq.10.600 per attività per attività ricettive;
 - mq.12.800 per attività commerciali;
 - mq.6400 per uffici;
 - mq.9400 per residenze;
 - mq.870 per foresteria;
 - n.275 parcheggi scoperti;
 - n.434 box per autovetture;
 - mq.27.000 per attrezzature collettive;
- A seguito dei noti fatti giudiziari che hanno visto coinvolti i soci della IP (Gruppo Caltagirone Acqua Marcia), la realizzazione delle strutture portuali appena avviata è stata bloccata e l'area sottoposta a sequestro giudiziario.
- **19.05.2017.** IP ha depositato dinanzi al Tribunale Fallimentare di Roma una domanda di concordato preventivo ai sensi dell'art. 161 VI comma L.F.;
- **04.05.2018.** Tribunale Fallimentare di Roma ammette la IP alla predetta procedura di concordato preventivo;
- **19.02.2019.** Su richiesta di **Invitalia S.p.A.**, socio di minoranza della IP, con nota n.28430 la Regione Lazio indice la conferenza di servizi preliminare ai sensi della L.241/90 ex art 14 c.3 avente oggetto "*Modifica dei titoli convenzionali ed abilitativi, ivi compresa la concessione demaniale marittima, per la realizzazione, il completamento e la gestione del Porto turistico di Fiumicino, località Isola Sacra*" – Avviso di indizione **Conferenza di servizi preliminare** ex art. 14, c.3, legge n. 241/1990" per l'esame della richiesta di variante del Progetto definitivo del Porto della Concordia. Tale variante

prevende l'introduzione della funzione crocieristica per le grandi navi di classe "Oasis", le più grandi navi esistenti al mondo.

- La suddetta conferenza dei servizi preliminare si è conclusa con la raccolta dei pareri delle autorità competenti. In seguito ad accesso agli atti i funzionari della Regione Lazio (Dario Del Rio, Roberto Fiorelli) dichiarano *"si comunica che a seguito di quanto disposto dall'art. 7 della L.R. n. 1/2020 e dalla DGR di attuazione n. 238/2020, le competenze in materia di concessioni di beni del demanio marittimo, ivi incluse quelle relative a strutture dedicate alla nautica da diporto di cui all'art. 2, comma 1, lettere a) e b) del D.P.R. 509/97, sono state trasferite ai comuni, per cui la scrivente non ha più la competenza amministrativa sulle stesse [...] Per completezza, si informa che alla scrivente non risulta che, a tutt'oggi, alla predetta conferenza preliminare, abbia fatto seguito richiesta di indizione di una Conferenza di Servizi decisoria."*

- la documentazione progettuale "Variante al progetto definitivo del porto turistico di Fiumicino, località Isola Sacra" depositata in sede di procedura di Definizione contenuti SIA (Scoping) al Ministero della transizione Ecologica che modifica il progetto introducendo nello stesso la funzione crocieristica;

- **30.08.2021-18.10.2021**, il liquidatore giudiziale di IP ha espletato la procedura competitiva per la vendita del ramo d'azienda, con l'aggiudicazione provvisoria alla Fiumicino Waterfront S.r.l. come da verbale d'asta rep. 25324, racc. 8750, a rogito notaio Rastello.

- **18.02.2022** Il Comune di Fiumicino con la determinazione n. 59 autorizza ai sensi dell'art. 46 del Codice della Navigazione, il subingresso nella Concessione Demaniale Marittima rep. n. 6424 del 02.02.2010 rilasciata dalla regione Lazio in qualità di amministrazione concedente alla I.P. – Iniziative Portuali Porto Romano s.r.l., a favore della Fiumicino Waterfront S.r.l., con sede in Roma, via Nazionale n. 200, codice fiscale e partita I.V.A. 16344881004, legale rappresentante dott.ssa Ana Karina Santini nella sua qualità di Presidente del Consiglio di Amministrazione.

- **08.06.2023**. Il progetto del terminal crocieristico viene incluso nel programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo allegato 1 **DPCM Decreto Giubileo**.

Criticità normative

La principale criticità dal punto di vista autorizzativo consiste nel tentativo di trasformare una concessione per la realizzazione di un porto turistico ai fini diportistici di natura privata in un terminal crociere, funzione che la legge 84/94 destina al controllo pubblico. Rispetto all'attuale quadro normativo la proposta delle RC è illegittima sul piano normativo.

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

- Che il D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509 Art. 2. Definizioni cita testualmente *"Sono strutture dedicate alla nautica da diporto: a) il «porto turistico», ovvero il complesso di*

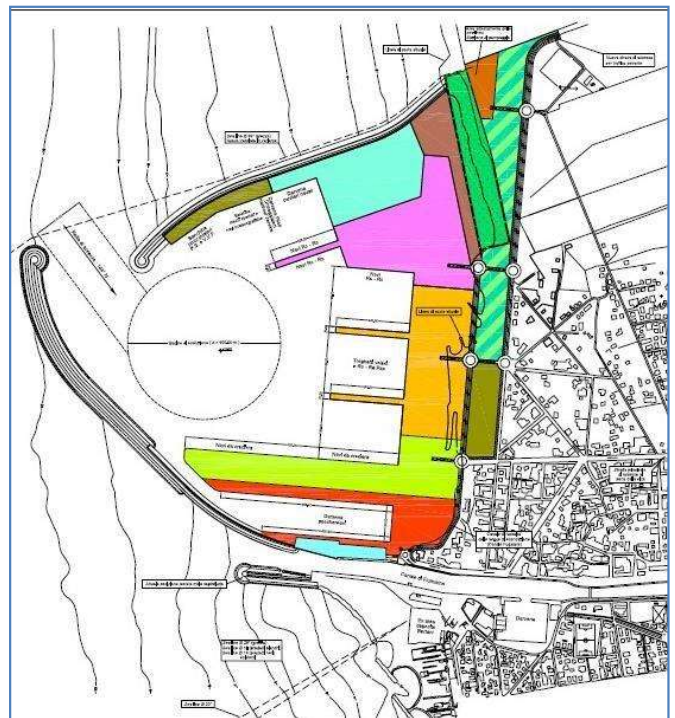
*strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire **unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico**, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;"*

- la citata concessione rep. n. 6424/2010 è stata rilasciata quindi per la realizzazione di un "porto turistico per naviglio da diporto" mentre la variante di progetto proposta da Fiumicino Waterfront S.r.l. (Royal Caribbean) introduce la funzione crocieristica che trasformerebbe la struttura in un "porto di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi" ai sensi dell'art 4 comma 3 lettera c) della L. 84/1994 ossia di distinta natura rispetto a quanto autorizzato in sede di concessione;
- la citata legge n. 84/1994 non prevede che un'iniziativa avente gli scopi della proposta di Fiumicino Waterfront S.r.l. (Royal Caribbean) possa essere intrapresa da privati all'interno di un progetto di porto turistico-diportistico;
- in nessuno strumento di pianificazione nazionale né regionale viene citata la realizzazione del porto turistico e crocieristico di Isola Sacra.

Criticità legate alla concorrenza con i porti pubblici

- **Il Nuovo Porto di Fiumicino Nord.** L'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta sta realizzando il Nuovo porto commerciale di Fiumicino Nord alla foce del Porto Canale di Fiumicino in accordo con quanto previsto nella Variante del Piano Regolatore Portuale approvata dalla Regione Lazio con delibera n. 358 del 13/07/2012;
- **Funzioni previste.** Il progetto dell'AdSP ospiterà le funzioni previste dal Piano Regolatore Portuale, quali l'attracco per navi da crociera, l'attracco per navi ro-ro e ro-pax, l'attracco per traffico fluviale passeggeri, il ricovero pescherecci e la creazione di spazi legati alle attività del mercato ittico, la creazione di opere infrastrutturali per ospitare la cantieristica navale, l'infrastrutturazione di un'area per i servizi nautici delle Forze dell'Ordine;

- **Investimenti su Civitavecchia.** L'Autorità Portuale di Civitavecchia sta realizzando importanti investimenti pubblici sia sul porto di Civitavecchia che su quello di Fiumicino Nord per l'ampliamento delle infrastrutture portuali nonché il potenziamento dei collegamenti intermodali, tra i quali il collegamento ferroviario diretto tra la stazione portuale e Roma Capitale per riaffermare il suo ruolo di Porto della Capitale;



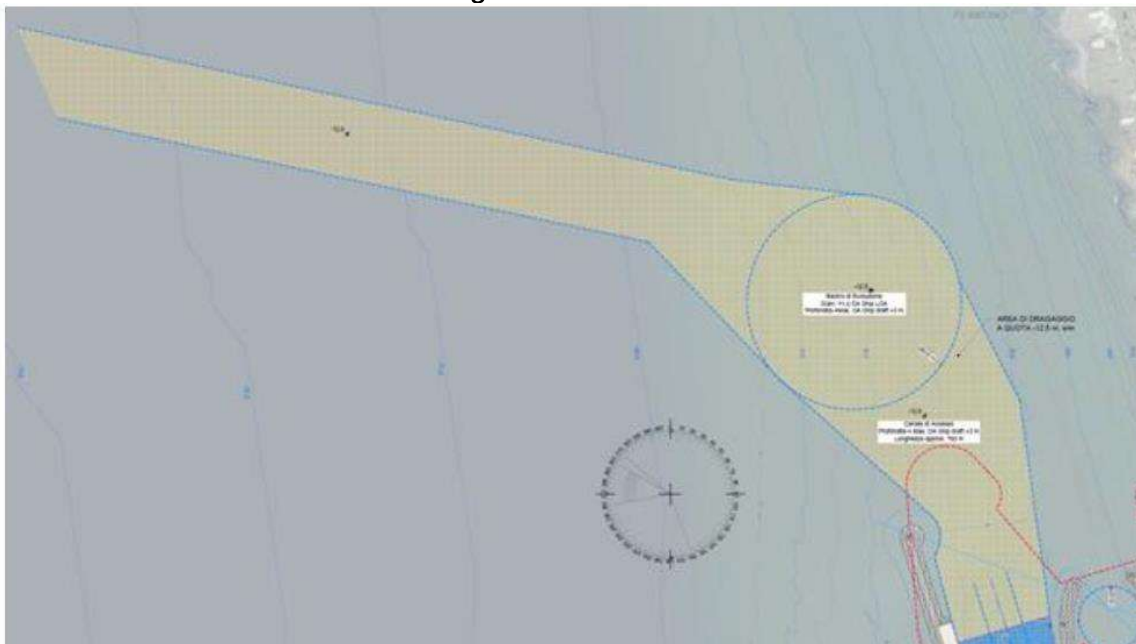
- **Ridondanza delle Infrastrutture.** Il progetto proposto da Fiumicino Waterfront S.r.l. (Royal Caribbean) verrebbe a collocarsi in un tratto di costa posto a meno di due chilometri di distanza dal sopra citato Porto Commerciale di Fiumicino Nord di natura pubblica, che sta realizzando l'AdSP nonché molto simile nelle funzioni, con rischio di aggravio della situazione di overcapacity presente in molte realtà portuali.

- il progetto della Royal Caribbean prevede la realizzazione di una infrastruttura fortemente concorrenziale rispetto al Porto di Civitavecchia e ancor di più rispetto al realizzando porto di Fiumicino Nord;



Criticità legate alle operazioni di dragaggio.

- **Fondali inadeguati.** Al fine di garantire adeguate profondità per l'ingresso al porto e le operazioni di manovra delle navi da crociera, saranno necessarie operazioni di dragaggio dei fondali fino ad una profondità di 12,5 m per un volume di dragaggio stimato pari a circa 3.000.000 m³;
- **Dragaggi ricorrenti.** nello stesso progetto è specificato che “si stima che mediamente ogni due anni (27 e 22 mesi rispettivamente per il Bacino di Evoluzione e per il Canale) sia necessario dragare i canali al fine di mantenere all'interno del canale di accesso e del bacino di evoluzione una profondità minima di almeno 12.5 m” ma si rimanda ad un successivo e più approfondito studio la verifica della frequenza di detti dragaggi.
- **Caratterizzazione dei Sedimenti.** i sedimenti dragati nelle aree portuali sono caratterizzati dalla presenza di contaminanti, soprattutto a causa delle attività che vengono svolte nelle aree portuali per cui le operazioni di dragaggio dei fondali presentano rilevanti effetti sul piano ambientale sia in relazione all'ambiente fisico che alle caratteristiche biologiche;
- **Erosione della costa.** Movimentazioni di sedimenti così importanti potrebbero aggravare i fenomeni di erosione della costa che già caratterizzano il litorale;
- **Penetrazione del cuneo salino.** Dragaggi di tale portata a ridosso della costa potrebbero alterare l'equilibrio di falda di Isola Sacra provocando la salinizzazione della falda acquatica.
- **Sicurezza della Navigazione.** La natura instabile dei fondali alla foce del Tevere dove i suddetti dragaggi verrebbero effettuati, pone le condizioni di forte criticità per la sicurezza della navigazione in condizioni meteomarine avverse. Come si legge dallo stesso Studio di Fattibilità del progetto *“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”*.



Area dei dragaggi esterni al porto. Canale di Avvicinamento e Bacino di Rotazione.

Criticità legate per la mobilità

- l'accesso ad Isola Sacra avviene soltanto mediante 3 ponti che presentano tra l'altro ben note criticità: il Ponte della Scafa che attraversa Fiumara Grande e consente il collegamento con Ostia; il viadotto dell'aeroporto, che attraversa la fossa Traiana e collega Isola Sacra con l'Aeroporto e l'asse autostradale Roma-Fiumicino e il Ponte due Giugno che consente il collegamento tra Isola Sacra e il centro storico di Fiumicino nord;
- il progetto del porto turistico di Fiumicino – Isola sacra proposto da Royal Caribbean non prevede soluzioni di intermodalità ma ricorre al trasporto su gomma andando ad incidere negativamente sulla già critica viabilità locale;
- la morfologia del territorio di Isola Sacra, caratterizzata per essere un'area di bonifica e dichiarata, per mezzo dei decreti dell'Autorità di Distretto del Bacino del Tevere a forte rischio idrogeologico per esondazione della rete dei canali di bonifica e del Tevere, unitamente ad uno sviluppo urbanistico affetto da un forte fenomeno di abusivismo edilizio, rende improbabile la realizzazione di vie di comunicazione ad alto scorrimento.
- Nella zona retrostante l'area destinata alla portualità insiste un Sito di Interesse Comunitario, nonché l'argine in riva destra di Fiumara Grande che rendono l'assetto territoriale incompatibile con la realizzazione di vie di scorrimento veloce con gli strumenti di tutela ambientale e rischio idrogeologico.



Figura 1. I Progetti di viabilità ipotizzati sono completamente inadeguati

- Le tipologia delle navi RC previste dal progetto (Classe Oasis) hanno altezze (70mt) tali da superare i limiti fissati, stante la presenza dell'aeroporto intercontinentale Leonardo da Vinci, dalle autorità preposte alla sicurezza del volo. Nell'area destinata al porto il limite è di 48mt.

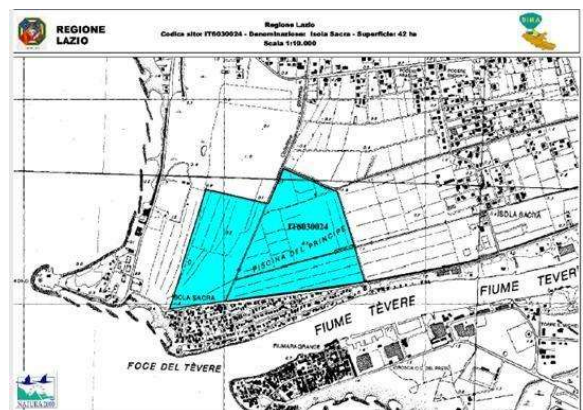
Criticità Ambientali.

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

- **La riserva Statale del Litorale Romano.** Istituita nel 1996 pone sotto tutela una vasta area che abbraccia il litorale compresa tra il Comune di Fiumicino e il X Municipio.



- **Area SIC di foce.** Il Ministero dell' Ambiente nel 2000 ha definito Sito di Interesse Comunitario l'area posta alle spalle della Concessione demaniale.



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



- **Penetrazione del Cuneo Salino.** La realizzazione di volumi enormi di dragaggi a ridosso della spiaggia di Isola Sacra apre al rischio della penetrazione del cuneo salino nella falda di acqua dolce che alimenta l'attività agricola di Isola Sacra (residuale) e di Maccarese (importante). Questa criticità fu messa in evidenza dalla stessa Autorità di Bacino del Tevere negli atti della conferenza dei servizi degli anni '90.

LE CONSEGUENZE DEL CUNEO SALINO



GEA - HUB

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



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



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

Criticità legate alle operazioni di dragaggio.

- **Fondali inadeguati.** Al fine di garantire adeguate profondità per l'ingresso al porto e le operazioni di manovra delle navi da crociera, saranno necessarie operazioni di dragaggio dei fondali fino ad una profondità di 12,5 m per un volume di dragaggio stimato pari a circa 3.000.000 m³;
- **Dragaggi ricorrenti.** nello stesso progetto è specificato che “si stima che mediamente ogni due anni (27 e 22 mesi rispettivamente per il Bacino di Evoluzione e per il Canale) sia necessario dragare i canali al fine di mantenere all'interno del canale di accesso e del bacino di evoluzione una profondità minima di almeno 12.5 m” ma si rimanda ad un successivo e più approfondito studio la verifica della frequenza di detti dragaggi.
- **Caratterizzazione dei Sedimenti.** i sedimenti dragati nelle aree portuali sono caratterizzati dalla presenza di contaminanti, soprattutto a causa delle attività che vengono svolte nelle aree portuali per cui le operazioni di dragaggio dei fondali presentano rilevanti effetti sul piano ambientale sia in relazione all'ambiente fisico che alle

caratteristiche biologiche; tali sedimenti NON POSSONO essere utilizzati per il ripascimento delle spiagge come affermato da RC.

- **Costo dei Dragaggi.** I volumi di dragaggio indicati dal piano di fattibilità hanno un costo stimabile tra i 15 e i 20 mln di euro. La normativa vigente non consente ad un privato di eseguire in autonomia i dragaggi, gran parte dei quali andrebbe effettuata in aree al di fuori della Concessione, che possono essere eseguite soltanto dallo stato (in genere le ADSP o la Regione) che si fa carico anche dei costi. Nel caso di un terminal crociere privato, caso unico in Italia, chi si fa carico del costo dei dragaggi? Perché la finanza pubblica, cioè i cittadini, deve gravarsi di costi così elevati per un'attività di interesse privato?

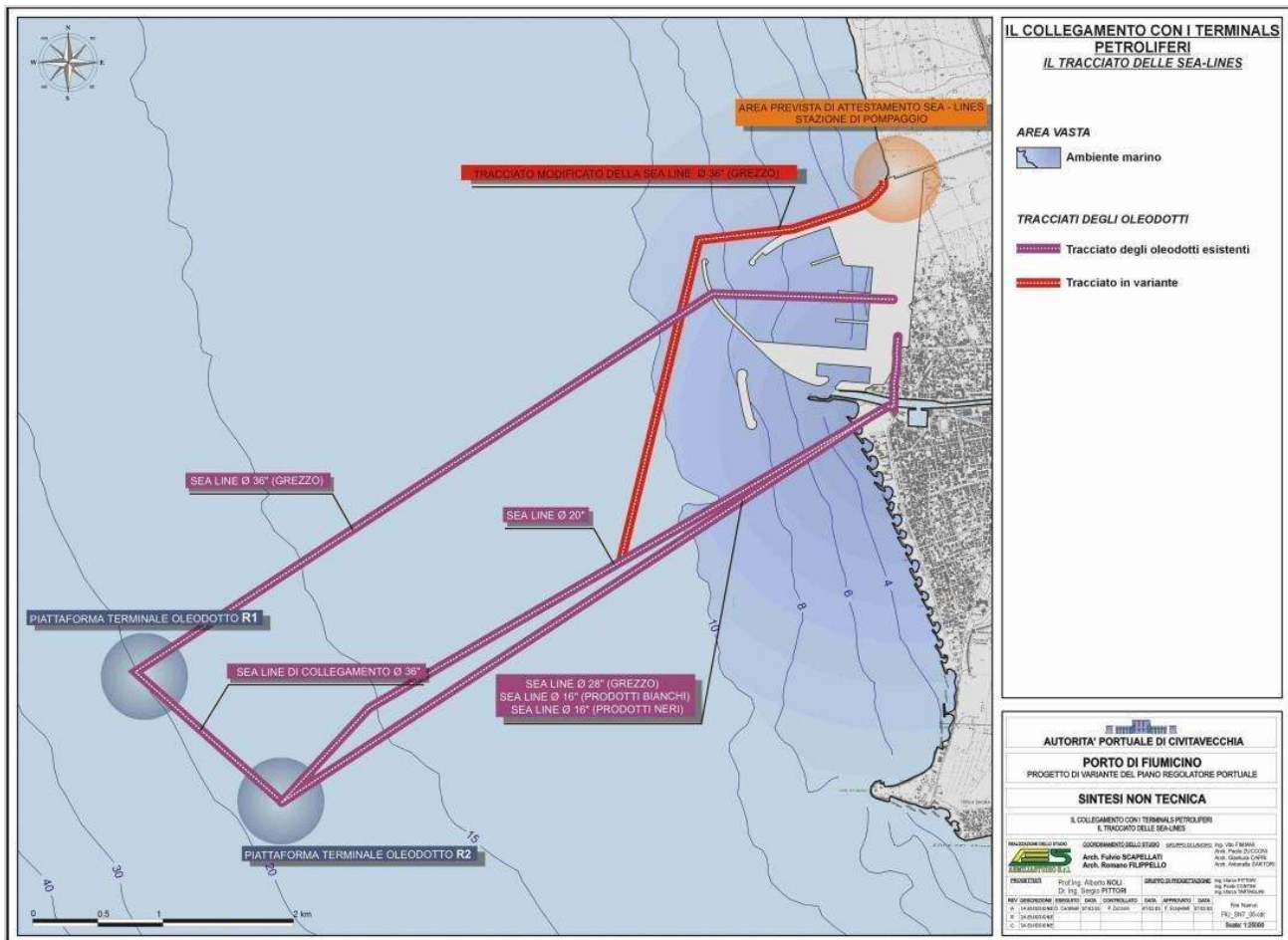
- **Erosione della costa.** Movimentazioni di sedimenti così importanti potrebbero aggravare i fenomeni di erosione della costa che già caratterizzano il litorale;

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

- **Sicurezza della Navigazione.** La natura instabile dei fondali alla foce del Tevere dove i suddetti dragaggi verrebbero effettuati, pone le condizioni di forte criticità per la sicurezza della navigazione in condizioni meteomarine avverse. Come si legge dallo stesso Studio di Fattibilità del progetto *“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”*.

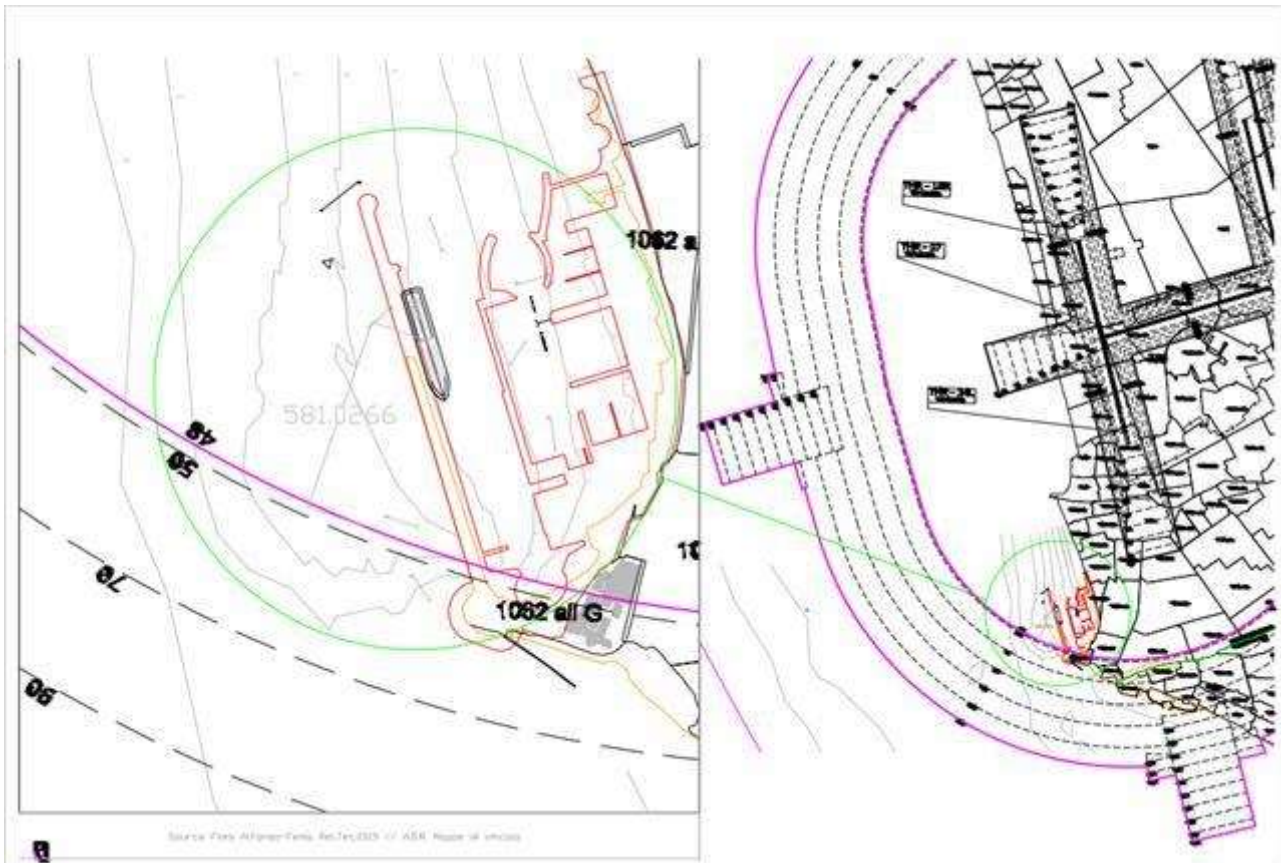
Il bacino di evoluzione verrebbe realizzato in area priva sia di difese naturali che artificiali (moli, dighe), quindi in mare aperto, esponendo in condizioni meteo marine avverse navi di elevata lunghezza fuori tutto (LOA 400 metri) e altezza sul livello del mare (Air Draft 70 metri) a venti onde e maree. Ciò in disaccordo con specifiche norme che prevedono tali difese.

- **Presenza degli Oleodotti.** Pochi sanno che il porto di Fiumicino è il principale terminal petrolifero del centro Italia. Le superpetroliere, non potendo ormeggiare a terra per i fondali inadeguati, attraccano alle piattaforme galleggianti poste a circa due miglia nautiche, in condizioni di sicurezza per i fondali, in un'area interdetta alla navigazione, e scaricano il petrolio (oggi direttamente il raffinato) che viene convogliato alle stazioni di pompaggio a terra attraverso delle pipe-line poste sul fondale. Il tracciato delle condutture si interseca con il tracciato del canale di avvicinamento a terra delle navi da crociera per cui si rendono necessarie opere di spostamento e messa in sicurezza delle condutture.



Criticità legate alla mobilità

- l'accesso ad Isola Sacra avviene soltanto mediante 3 ponti che presentano tra l'altro ben note criticità a causa dell'aumento demografico e il turismo di prossimità. Il progetto del porto turistico di Fiumicino – Isola sacra proposto da Royal Caribbean non prevede soluzioni di intermodalità ma ricorre al trasporto su gomma andando ad incidere negativamente sulla già critica viabilità locale;
- la morfologia del territorio di Isola Sacra, caratterizzata per essere un'area di bonifica e dichiarata, per mezzo dei decreti dell'Autorità di Distretto del Bacino del Tevere a forte rischio idrogeologico per esondazione della rete dei canali di bonifica e del Tevere, unitamente ad uno sviluppo urbanistico affetto da un forte fenomeno di abusivismo edilizio, e le normative poste a tutela del territorio (Area SIC di Foce, Riserva del Litorale) rende improbabile la realizzazione di vie di comunicazione ad alto scorrimento.
- **Sicurezza del Volo.** La tipologia delle navi RC previste dal progetto (Classe Oasis) hanno altezze (70mt) tali da superare i limiti fissati, stante la presenza dell'aeroporto intercontinentale Leonardo da Vinci, dalle autorità preposte alla sicurezza del volo. Nell'area destinata al porto il limite è di 48mt.



Criticità Ambientali.

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

- **La riserva Statale del Litorale Romano.** Istituita nel 1996 pone sotto tutela una vasta area che abbraccia il litorale compresa tra il Comune di Fiumicino e il X Municipio.
- **Area SIC di foce.** Il Ministero dell’Ambiente nel 2000 ha definito Sito di Interesse Comunitario l’area posta alle spalle della Concessione demaniale.
- **Rischio Idraulico per Allagamento.** La rete dei canali della Bonifica dell’Agro Romano, con il suo delicato equilibrio idrogeologico è sottoposta a forte pressione antropica. Dopo l’alluvione del 2014 l’Autorità di Bacino del Tevere ha elevato il livello di rischio idraulico per allagamento.
- **Penetrazione del Cuneo Salino.** La realizzazione di volumi enormi di dragaggi a ridosso della spiaggia di Isola Sacra apre al rischio della penetrazione del cuneo salino nella falda di acqua dolce che alimenta l’attività agricola di Isola Sacra (residuale) e di Maccarese (importante).
- **Rischio Idraulico per Esondazione.** La foce del Tevere è un’area ad alto rischio idraulico. A stabilirlo è l’Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Centrale (o Autorità di Bacino) che, attraverso i provvedimenti adottati a partire dal 2006, ha decretato le zone di rischio e imposto norme di salvaguardia molto restrittive per l’edilizia, dal momento che l’area è “a rischio idraulico elevato per tutta la zona alla foce del Tevere, ricadente nei

territori di Roma Capitale e del Comune di Fiumicino”. Per mitigare il rischio la Regione Lazio ha realizzato un’opera di protezione: un nuovo argine in riva destra della foce del Tevere. Le strutture portuali verrebbero a collocarsi proprio d’avanti all’area golenale.

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

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

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

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

Criticità normative

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

Si consideri che il D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509 Art. 2. Definizioni cita testualmente “Sono strutture dedicate alla nautica da diporto: a) il «porto turistico», ovvero il complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;”

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

- la citata concessione rep. n. 6424/2010 è stata rilasciata quindi per la realizzazione di un “porto turistico per naviglio da diporto” mentre la variante di progetto proposta da Fiumicino Waterfront S.r.l. (Royal Caribbean) introduce la funzione crocieristica che trasformerebbe la struttura in un “porto di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi” ai sensi dell’art 4 comma 3 lettera c) della L. 84/1994 ossia di distinta natura rispetto a quanto autorizzato insede di concessione;
- la citata legge n. 84/1994 non prevede che un’iniziativa avente gli scopi della proposta di Fiumicino Waterfront S.r.l. (Royal Caribbean) possa essere intrapresa da privati all’interno di un progetto di porto turistico-diportistico;
- in nessuno strumento di pianificazione nazionale né regionale viene citata la realizzazione del porto turistico e crocieristico di Isola Sacra.

Criticità legate alla concorrenza con i porti pubblici

Investimenti su Civitavecchia. L’Autorità di Distretto Portuale sta realizzando importanti investimenti pubblici sia sul porto di Civitavecchia che su quello di Fiumicino Nord per l’ampliamento delle infrastrutture portuali nonché il potenziamento dei collegamenti intermodali, tra i quali il collegamento ferroviario diretto tra la stazione portuale e Roma Capitale per riaffermare il suo ruolo di Porto della Capitale;

- Ridondanza delle Infrastrutture. Il progetto proposto da Fiumicino Waterfront S.r.l. (Royal Caribbean-ICON) verrebbe a collocarsi in un tratto di costa posto a meno di due chilometri di distanza dal sopra citato Porto Commerciale di Fiumicino Nord di natura pubblica, che sta realizzando l’AdSP con rischio di aggravio della situazione di overcapacity presente in molte realtà portuali.