



Associazione Nazionale per la tutela del Patrimonio Storico, Artistico e Naturale della Nazione

Al Presidente del Consiglio dei Ministri

presidente@pec.governo.it

Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Al Commissario per il Giubileo 2025 e Sindaco di Roma Capitale

protocollo.commissariogiubileo2025@pec.comune.roma.it

protocollo.gabinettosindaco@pec.comune.roma.it

Al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno

Centro-Settentrionale

protocollo@portidiroma.legalmailpa.it

Al Sindaco del Comune di Fiumicino

protocollo.generale@pec.comune.fiumicino.rm.it

OGGETTO: Fiumicino. Progetto del porto crociere di Fiumicino Isola Sacra

Con la presene si informa che la scrivente associazione ITALIA NOSTRA Onlus ha proposto osservazioni, nell'ambito della procedura VIA, al progetto di realizzazione del **porto turistico-crocieristico di Fiumicino Isola Sacra** proposto dal Gruppo Royal Caribbean, progetto peraltro inserito anche nell'elenco delle opere del **Giubileo 2025** previste dal Dpcm 8 giugno 2023. Dette osservazioni sono del tutto contrarie allo sviluppo di questo progetto con finalità crocieristica ed al rilascio di qualsivoglia approvazione.

Ci preme sottolineare alcuni aspetti non secondari di questa vicenda.

Il Comune di Fiumicino si appresta a cedere in concessione al **Gruppo Royal Caribbean (G.R.C.) per 90 anni** un porto nato nel 2010 con finalità turistiche che, rilevato da uno dei principali competitor mondiali in ambito crocieristico, si vorrebbe ora trasformare, senza alcuna programmazione, in porto crocieristico privato. Primo esempio nel suo genere in Italia di gestione completamente privata; che di fatto opererebbe in concorrenza al porto di Civitavecchia, pubblico e gestito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale.

Ma ci risulta ben di più. L'Autorità di sistema portuale, che ha pianificato investimenti pubblici portuali nel Lazio, ha già approvato ed avviato la costruzione, con un primo lotto di 36 milioni di euro, di un porto per crociere e traghetti nello stesso Comune di Fiumicino a soli 2 km a nord del sito su cui ora dovrebbe sorgere il porto del Gruppo Royal Caribbean.

In pratica con questa operazione, agevolata nella procedura attuativa da una non chiara attinenza del progetto con le finalità del Giubileo, l'Italia sta consegnando - prima volta nella storia - per i prossimi 90 anni, un porto nazionale ad un gruppo straniero che ne farà libera concorrenza senza regole agli stessi porti nazionali.

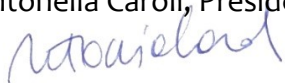
Peraltro va anche evidenziato al Commissario Straordinario per il Giubileo, affinché prenda le giuste e urgenti decisioni in merito, che il Gruppo Royal Caribbean ha già dichiarato nel programma dei lavori che non terminerà gli stessi a dicembre 2024 (come riportato nel DPCM 8 giugno 2023). Se gli venisse autorizzato oggi il progetto, terminerebbe la costruzione delle banchine, dichiarate "strategiche" per il Giubileo, solo il 29/10/2025 - quindi alla chiusura dell'evento religioso, salvo imprevisti - mentre l'hotel e gli spazi pubblici (sempre dichiarati strategici per il Giubileo nel suddetto DPCM) saranno ultimati addirittura tra il 2030 ed il 2035 - in tempo forse per il Giubileo 2050, sempre salvo imprevisti.

ITALIA NOSTRA non è contraria al turismo crocieristico, ma ritiene che lo sviluppo senza regole è un male che sta aggredendo le nostre città d'arte (vedi Venezia, Firenze e la stessa Roma), anche perché il ritorno economico sul territorio è davvero scarso se non negativo. Centinaia di autobus che trasportano per qualche ora i crocieristi nei punti simbolo delle città d'arte incentivano una forma di vacanza veloce che non piace nemmeno agli operatori del settore turistico.

Chiediamo pertanto che ci sia un ripensamento su quest'opera, che il progetto del porto di Fiumicino Isola Sacra torni ad essere l'originario progetto turistico per barche da diporto, mentre lo scalo delle navi da crociera resti nelle competenze dei porti nazionali i quali si attivino sempre di più ad incentivare un trasporto sostenibile per le nostre città, a vantaggio innanzitutto dei cittadini, collegando le loro banchine alle stazioni ferroviarie.

Roma-Trieste, 15 dicembre 2023

Antonella Caroli, Presidente di Italia Nostra



Oreste Rutigliano, Presidente Sezione Roma di Italia Nostra



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

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a _____

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

La Sottoscritta ANTONIA CAROLI

in qualità di legale rappresentante della Associazione

ITALIA NOSTRA APS

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

PRESENTA

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

- Piano/Programma, sotto indicato
 Progetto, sotto indicato

(Barrare la casella di interesse)

ID: 10397.

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

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

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
 Altro (specificare) – ASPETTI PROCEDURALI_

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- X Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- X Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (*specificare*) _____

TESTO DELLE OSSERVAZIONI

1. NON C'È UN PIANO TERRITORIALE CHE PREVEDE QUESTA OPERA, NON C'È UNA VAS

Se questo progetto verrà approvato così com'è, ci saranno due porti per navi da crociera a Fiumicino a meno di 2 km di distanza – il primo programmato il secondo, questo, nato per caso.

Sì, perché a meno di 2 km dal sito in cui la società del gruppo Royal Caribbean chiede di realizzare il porto di Fiumicino Isola Sacra per navi da crociera (oltre che da diporto), l'Autorità di Sistema portuale ha già programmato dal 2015, finanziato e ottenuto le autorizzazioni (compreso quella del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) per la costruzione di un porto per navi da crociera, traghetti e pesca (Fig. 1 dell'Allegato 3).

Nel Lazio l'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Centro-Settentrionale, istituita dallo Stato con Legge n. 84 del 1994 e riformata nel 2015, amministra, come le altre 14 Autorità italiane, porti commerciali che hanno rilievo nazionale (Civitavecchia, Gaeta ed il porto-canale di Fiumicino, posto 2 km a nord del porto dell'Isola Sacra). I porti gestiti dalle Autorità Portuali sono di fatto punti nodali di una rete di trasporto mare-terra di persone o merci. Il bacino di utenza è esteso su un'area di rilievo regionale o anche nazionale. Tra le attività che questi porti gestiscono ci sono appunto, per dimensione delle navi e per impatto sul territorio, le crociere.

L'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Centro-Settentrionale ha già predisposto, sempre a partire dal 2015, un *master-plan* ed un Piano regolatore per l'area portuale alla foce del porto-canale, ex area industriale dismessa di Fiumicino. Entrambi i piani già approvati dal Ministero stesso e completi di procedura VAS, ove è già contenuto il progetto di ampliamento del porto di Fiumicino (Fig. 2 dell'Allegato 3) che prevede l'attracco di navi da crociera e di traghetti passeggeri sul lato nord dello sbocco del porto-canale. Il Piano regolatore dell'Autorità di sistema prevede anche una serie di infrastrutture terrestri per il collegamento da e per il porto. Dal sito dell'Autorità si apprende anche che da luglio 2023 sono già contrattualizzati e partiti i lavori di costruzione di un primo lotto di questo porto! (Allegato 4 – pagine web del sito dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno Centro-Settentrionale).

Il fatto che le Autorità di sistema portuale siano enti pubblici di competenza dello Stato (e la riforma del 2015, per quanto non completata, ha fortemente rimarcato il ruolo dello Stato nella condivisione di programmi portuali) significa che i governi nazionale e regionale possono, quando necessario, regolarne le scelte strategiche e gli obiettivi primari dei traffici.

Questo diritto non può che essere pubblico anche per l'attività crocieristica che incide pesantemente sul territorio e sulle città d'arte meta del turismo di massa (Roma, Firenze, Pisa, Venezia). Le navi da crociera infatti arrivano a sbarcare mediamente da 3.000 a 5.000 passeggeri una volta giunti in banchina. Passeggeri che poi raggiungono le città su autobus privati (circa 60 bus per 3.000 passeggeri) per visite/tours di poche ore per poi fare ritorno in nave.

Il progetto di ampliamento del porto di Fiumicino che l'Autorità di Sistema Portuale ha in corso, finanziato con fondi pubblici, è finalizzato, più che ad allargare l'offerta dei posti nave, a regolare gli scali crocieristici del Lazio, visto che la stessa Autorità amministra in maniera unitaria, e non in concorrenza, gli scali di Civitavecchia (porto leader nel settore crociere del Mediterraneo) e di Fiumicino. I previsti investimenti terrestri a Fiumicino saranno finalizzati a migliorare la viabilità tra porto e città di Roma a vantaggio dell'ambiente, dei passeggeri e di un minor impatto territoriale.

Dal sito dell'Autorità (Allegato 4) sono descritti infatti i collegamenti previsti che consistono nell'ampliamento e miglioramento della viabilità esistente tra il porto e l'autostrada (verso l'uscita di

Torrimpietra e fuori dal centro abitato) oltre ad un collegamento verso l'aeroporto e verso la stazione ferroviaria di Fiumicino, con sistema *people-mover*, che permetterà ai passeggeri, sia delle crociere che dei traghetti, di raggiungere autonomamente la Capitale e l'aeroporto con mezzi pubblici e senza l'uso di bus o taxi privati. In definitiva vantaggio dell'utenza, per il minor tempo e la minore strada tra Roma ed il mare, e miglioramento dell'ambiente, per il minor traffico stradale rispetto a Civitavecchia.

Invece il progetto del "*Porto turistico-crocieristico di Fiumicino Isola Sacra*", variante di un progetto del 2010 per imbarcazioni da diporto, nascerebbe con un nuovo terminal crociere, senza alcuna programmazione territoriale, frutto di estemporaneità ed opportunità del momento, gestito, in maniera privatistica da un competitor mondiale del settore della crocieristica. Un porto che andrà in concorrenza con i porti dall'Autorità portuale (lo stesso di Fiumicino e quello di Civitavecchia), evidenziando già un danno per il mancato ritorno dei finanziamenti pubblici.

A completamento del *Porto turistico-crocieristico di Fiumicino Isola Sacra* non sono previste nuove infrastrutture di trasporto terrestri (forse qualche miglioramento locale) per collegare il porto alla città (circa 30 km di strada). Tutto il carico dei turisti provenienti dalle navi sarà riversato su bus che attraverseranno le stradine del centro di Fiumicino per giungere all'autostrada per Roma (Fig. 3 dell'Allegato 3). Se in futuro si dovranno creare nuove infrastrutture stradali per migliorare la viabilità, queste saranno solo a carico di fondi pubblici.

Il problema non sarebbe solo il mancato ritorno degli investimenti pubblici dell'Autorità portuale, ma soprattutto l'impossibilità di governare proficuamente, a vantaggio di cittadini e ambiente, future criticità qualora si palesino problemi sul territorio e nel centro di Roma (già esistenti) di *over-tourism* incontrollato, di inquinamento e congestione del traffico urbano, di regolazione del trasporto dallo scalo portuale al centro cittadino.

La variante di porto con finalità crocieristica di Fiumicino Isola Sacra non è ammissibile per i motivi sopra esposti. Non è ammissibile che una tale infrastruttura venga "calata" sul territorio senza essere stata prima inquadrata in una pianificazione nazionale e senza essere sottoposta a Valutazione Ambientale Strategica. Questa infrastruttura non emerge nemmeno nel nuovo Piano della Regione Lazio dei Porti di Interesse Economico regionale di recente approvazione, che invece pone l'accento su nuovi porti quali Montalto di Castro, Tarquinia, Ladispoli, Latina (Rio Martino), Terracina e Formia.

2. LO STUDIO DEL TRAFFICO E' SOTTOSTIMATO E DI CARATTERE SOLO LOCALE. NON C'E' ROMA

Lo studio trasportistico allegato alla VIA che calcola l' "impatto" sulla viabilità delle navi da crociera nel porto di Fiumicino Isola Sacra è molto sottostimato e parziale. L'impatto sul traffico infatti viene valutato in soli 30 autobus per nave in arrivo al porto (cfr. relazione "STUDIO TRASPORTISTICO - RELAZIONE GENERALE"), cioè meno di 1500 passeggeri, mentre tutte le navi della Royal Caribbean, che attualmente scalano il porto di Civitavecchia, hanno numero di passeggeri da 3.000 in su, fino anche a 6.000 (quindi da 2 a 4 volte maggiore del carico di bus ipotizzato nello studio – cfr. Allegato 5 – *schede tecniche della flotta Royal Caribbean*).

Inoltre il sovraccarico di traffico è stato valutato solo nelle immediate vicinanze del porto in progetto, cioè solo all'interno dell'Isola Sacra (Fig. 3 dell'Allegato 3). Nulla viene detto sul traffico prodotto dagli autobus sulle strade verso la città o nel centro della Capitale, luogo dove tutti i turisti provenienti dalle navi faranno meta, un circuito praticamente standard e ristretto (Colosseo, San Pietro, piazza di Spagna e piazza Navona), già affollato per i numerosi afflussi turistici, quali quelli del porto di Civitavecchia.

Inoltre è bene evidenziare che i fondali di progetto a -10,50 m, previsti nelle banchine foranea (Traiano) e interna (Claudio e Adriano) del porto, saranno idonee all'attracco contemporaneo anche di 2 o 3 navi da 5000 passeggeri (nel progetto si riporta l'attracco di un'unica nave da crociera al molo Claudio). Non è

difficile ipotizzare che negli anni futuri, in maniera semplificata, si passerà all'approdo anche di 3 navi da crociera.

Per i motivi sopra esposti lo studio trasportistico non appare veritiero e non mostra il reale impatto sul territorio e sulla città di Roma. ITALIA NOSTRA chiede che la procedura VIA per approvare la specializzazione crocieristica del progetto venga totalmente respinta.

3. LA CONCESSIONE CREA UN PRECEDENTE ITALIANO. L'ITALIA PERDE SOVRANITA' TERRITORIALE

Le navi da crociera e l'attività crocieristica in Italia già rappresentano una realtà consolidata da molti anni ed il Lazio col porto di Civitavecchia è il primo porto in Italia per questa specializzazione, dovuta appunto alla presenza di Roma come meta principale. Bocciare l'approvazione del porto crocieristico di Fiumicino Isola Sacra all'attracco di navi da crociera non significa quindi stoppare l'afflusso crocieristico a Roma e nel Lazio, anzi, significa orientare lo sviluppo di questa attività economica in un canale di regolazione in cui Stato, Regione e Comune possano avere un controllo migliore del fenomeno a vantaggio della vivibilità di Roma e del territorio.

L'attracco di queste colossali navi da crociera in Italia oggi è regolato solo dai porti di interesse nazionale gestite dalle Autorità di Sistema Portuale, che restano proprietarie delle banchine, delle stazioni marittime e dei servizi necessari all'attracco e quindi restano anche interlocutori unici e privilegiati nel caso di criticità indotte dagli afflussi delle navi. Si pensi al caso Venezia con le contestazioni di sindaco e presidente della Regione Veneto per l'afflusso di navi in laguna risolta poi con un decreto ministeriale.

Approvare invece il progetto del porto di Fiumicino Isola Sacra, che consiste peraltro in una concessione di 90 anni al Gruppo privato Royal Caribbean, equivale a vendere un pezzo di sovranità nazionale della gestione dei traffici crocieristici. In futuro possibili congestioni del traffico urbano indotto nella Capitale non potranno essere regolate con atti di governo in quanto andrebbero a ledere diritti privati acquisiti dal proprietario del porto.

Va anche rimarcato il fatto poi che altri Comuni in futuro, avendone le condizioni, potrebbero cedere a privati, col sistema del progetto di finanza, porti o banchine per realizzare nuovi scali crocieristici (potrebbe farlo anche Anzio nel Lazio).

L'autorizzazione della variante crocieristica del porto di Fiumicino Isola Sacra non è ammissibile in quanto crea un precedente nella *governance* dei porti nazionali che amministrano questo tipo di attività. Sarebbe una cessione di 90 anni a privati di un'attività oggi regolata solo da Ente pubblico.

4. NESSUNA ATTINENZA E STRATEGICITA' DELL'OPERA CON IL GIUBILEO 2025!

Inserire il progetto del *porto di Fiumicino Isola Sacra* tra le opere strategiche per il Giubileo 2025 ci è apparso da subito solo una opportunità di veicolare l'iter autorizzativo su una procedura semplificata per realizzare il progetto, monco di pianificazione e programmazione, in tempi rapidi e certi.

Il Dpcm 8 giugno 2023 contiene infatti la scheda n. 146 intitolata "*Porto turistico-crocieristico di Fiumicino Isola Sacra*" giustificando la strategicità al Giubileo 2025 per "*le sue strutture di standard di livello internazionale (es. gli spazi pubblici, l'hotel, il terminal) potranno essere messi a disposizione per eventi o altre iniziative ... le navi da crociera sono state spesso usate quali "città galleggianti" utili quando è necessario integrare ricettiva*". La data di ultimazione (compreso i collaudi) delle opere portuali utili al Giubileo, definite di Fase 1, è indicata in Decreto nel Dicembre 2024.

Ma secondo il cronoprogramma di progetto esecutivo allegato alla VIA apprendiamo invece che il committente ha già riposizionato l'hotel e gli spazi pubblici (strategici per il Giubileo) nella Fase 4 (ultima fase) dei lavori. Termineranno il primo il 17/07/2030 ed i secondi il 3/01/2035!! (in tempo solo per il Giubileo 2050), mentre le rimanenti opere strategiche (quelle per far attraccare le navi da crociera) termineranno, se non ci sarà nemmeno un giorno di ritardo, solo il 29 ottobre 2025! Quindi a chiusura del Giubileo! (cfr. **Allegato 6 – Cronoprogramma di progetto**)

Francamente per queste ultime nutriamo seri dubbi anche sul rispetto del 29/10/2025, basta leggere l'elenco delle attività che dovrebbero completarsi per quella data: *“diga foranea (Molo Traiano), le parti funzionali del molo sottoflutto (Molo Adriano) e del molo di spina e di approdo crocieristico (Molo Claudio), le opere di dragaggio, la colmata a terra ed il ripascimento (previsto a Fregene Nord)”*.

Il progetto, per sua formazione, non è più coerente con i tempi del Giubileo in quanto le opere definite strategiche nel DPCM 8 giugno 2023 termineranno, se non ci saranno imprevisti, alcune a fine ottobre 2025, altre tra luglio 2030 e gennaio 2035. Si chiede quindi che il progetto venga, correttamente e urgentemente, stralciato dall'elenco di cui al DPCM 8 giugno 2023.

Una considerazione finale: perché una città di arte e di cultura come Roma deve puntare su ulteriore sviluppo del turismo crocieristico?

E' ormai acclarato che quello delle crociere per le città d'arte è un turismo che non lascia un giusto ritorno economico e sociale al territorio, limita i suoi vantaggi ai soli introiti delle compagnie di trasporto su gomma. Le visite in città sono infatti declassate ad escursioni giornaliere di 8-12 ore in autobus, partendo la mattina dalle navi ormeggiate in porto e facendovi ritorno la sera per la cena, l'intrattenimento o gli spettacoli, che si consumano durante la navigazione in altro porto.

Il turista così normalmente visita la Capitale in pullman, in un percorso cadenzato, toccando i punti simbolo della città per visite di qualche ora, poi colazione fugace “a sacco” o in ristoranti convenzionati. Davvero poco rispetto all'indotto di un turismo convenzionale e sostenibile per l'ambiente urbano.

COMUNE DI FIUMICINO
Protocollo Arrivo N. 263093/2023 del 27-12-2023
Allegato 1 - Class. 2.1 - Copia Documento

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

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

ELENCO ALLEGATI

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

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 –foto 1-2-3 delle osservazioni Porto di Fiumicino

Allegato 4 – sito web Autorità di sistema portuale

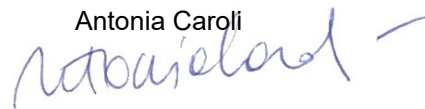
Allegato 5 – schede flotta Royal Caribbean

Allegato 6 – cronoprogramma progetto

Roma-Trieste, 15/12/2023

La dichiarante

Antonia Caroli



COMUNE DI FIUMICINO
Protocollo Arrivo N. 263093/2023 del 27-12-2023
Allegato 1 - Class. 2.1 - Copia Documento

ALLEGATO 3 - FOTO n. 1, 2 e 3 ALLE OSSERAZIONI AL PORTO CROCIERISTICO "FIUMICINO ISOLA SACRA"

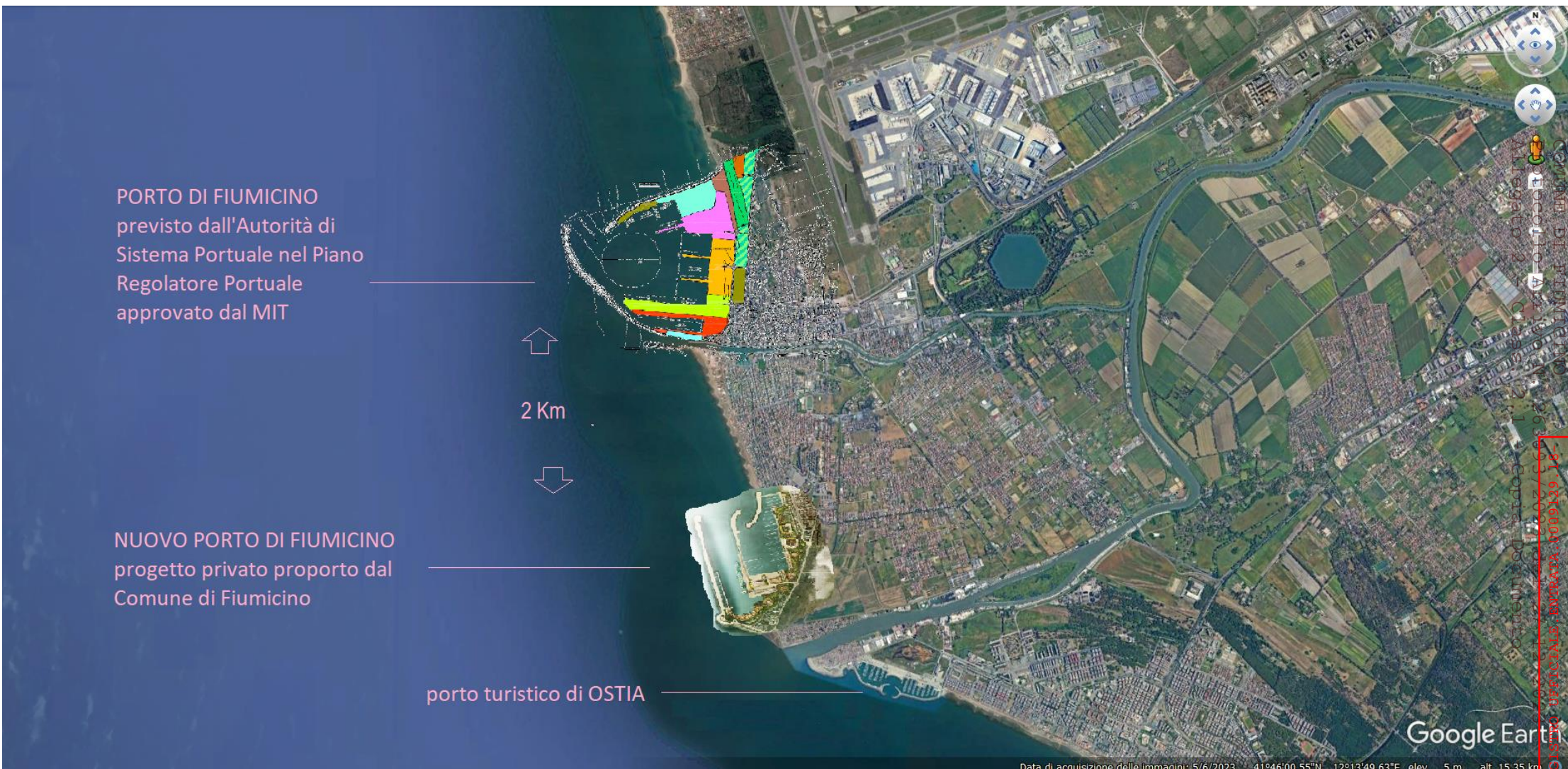


Figura 1 - Due porti crocieristici a Fiumicino a meno di 2 km di distanza – il primo programmato dall'Autorità di Sistema Portuale, il secondo nato per caso. In basso il porto turistico di Ostia

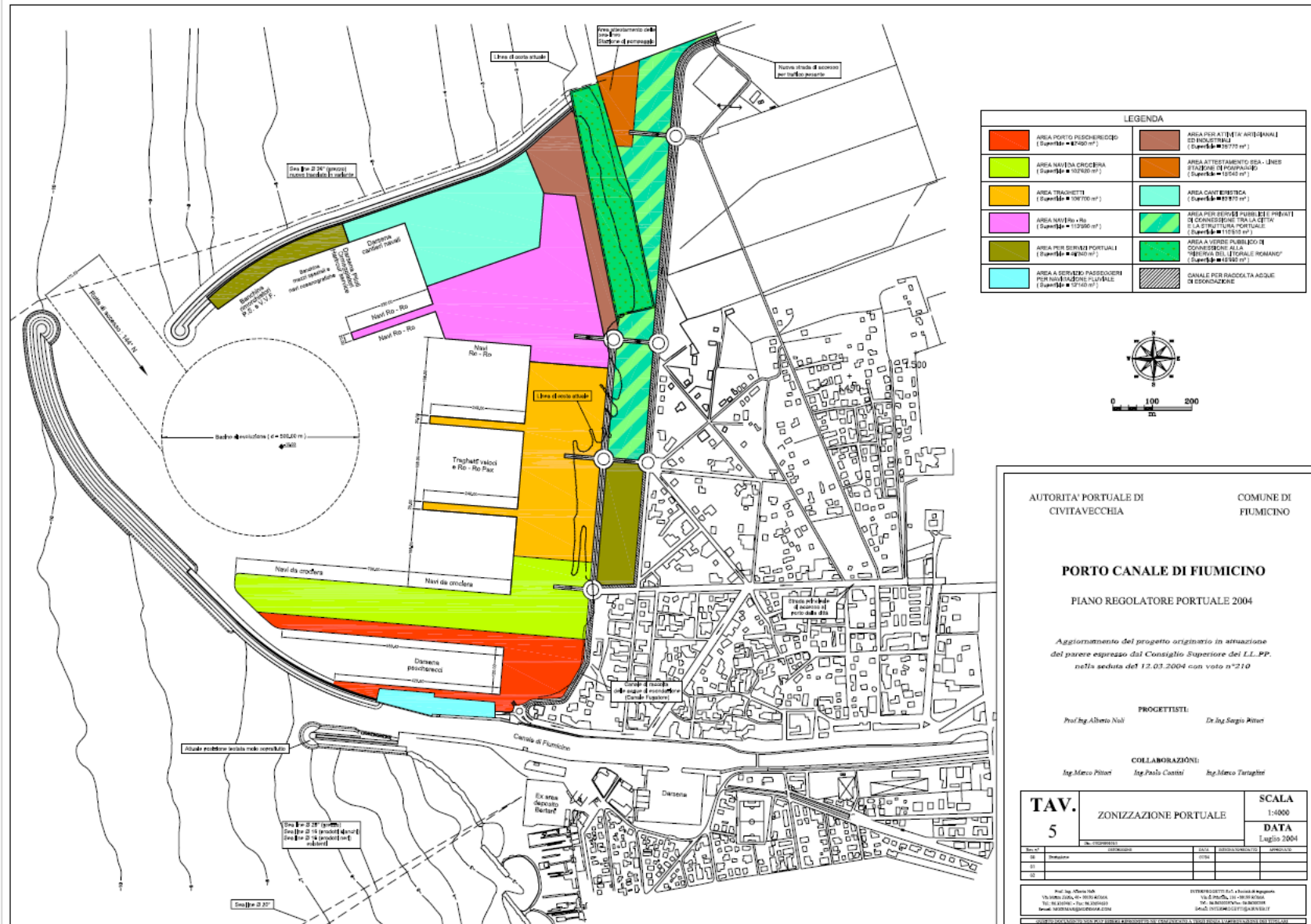


Figura 2 – Il progetto dell’Autorità di Sistema Portuale, approvato dal Ministero insieme al Piano Regolatore Portuale che ha conseguito le autorizzazioni previste dalla norma.

FIGURA 3
dalla "Relazione trasportistica" del progetto si evince che tutto l'impatto del nuovo traffico indotto dalle crociere incide sulla viabilità urbana esistente. Si evincono congestionamenti sul ponte della Scafa e nel centro città di Fiumicino.

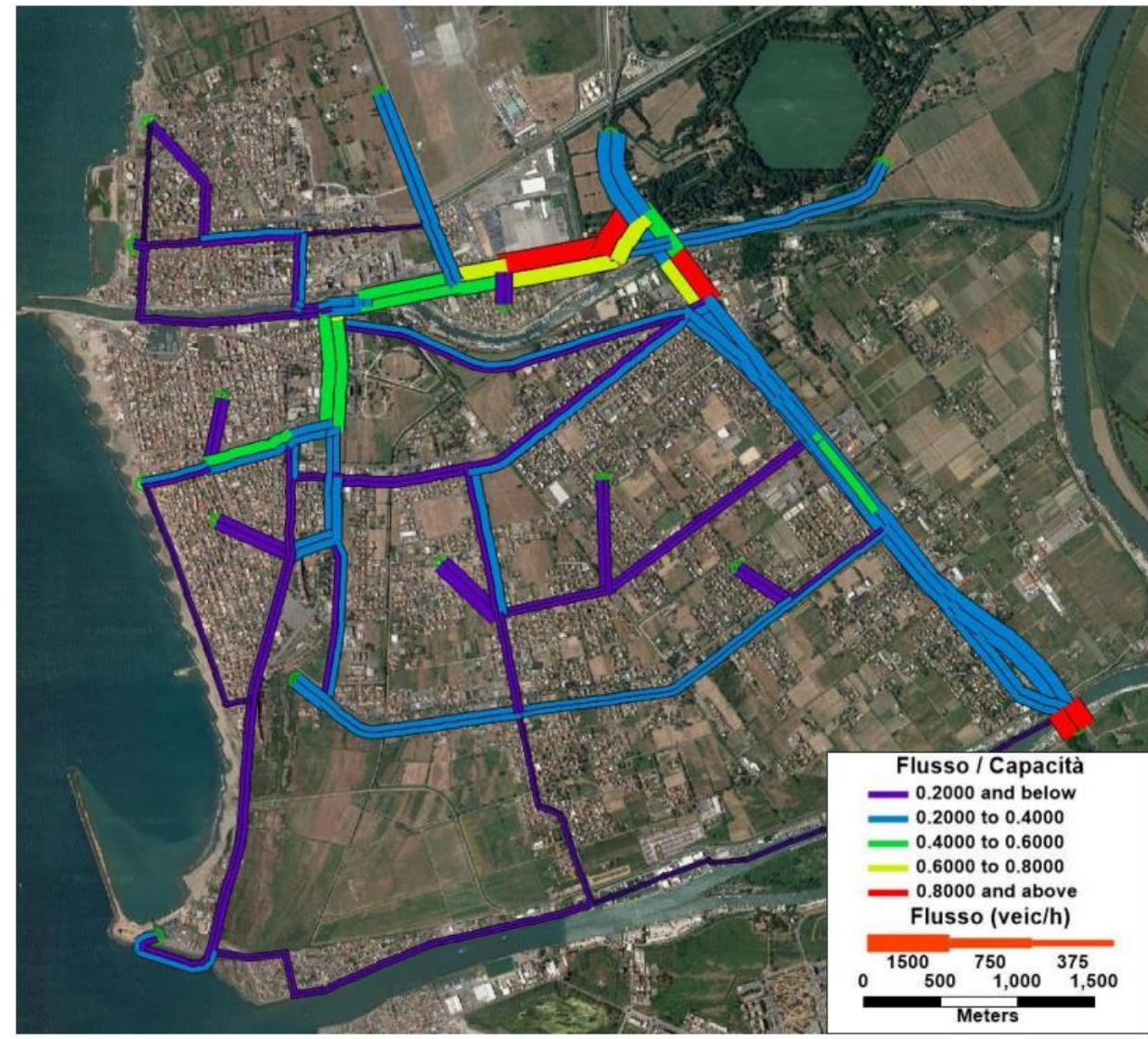


Figura 6.1: Mappa di assegnazione della rete di trasporto stradale nella simulazione dello scenario attuale

ALLEGATO 4 - NUOVO PORTO DI FIUMICINO dal sito web dell'Autorità di Sistema portuale

Di seguito alcune pagine del sito web dell'*Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale* rinvenibili anche ai seguenti link:

[Porti di Civitavecchia - Fiumicino - Gaeta \(portidiroma.it\)](http://portidiroma.it)

[Porto di Fiumicino | Porti di Civitavecchia - Fiumicino - Gaeta \(portidiroma.it\)](http://portidiroma.it)

[Piano Regolatore Portuale | Porti di Civitavecchia - Fiumicino - Gaeta \(portidiroma.it\)](http://portidiroma.it)

[Porto commerciale di Fiumicino, consegnate le aree di cantiere | Porti di Civitavecchia - Fiumicino - Gaeta \(portidiroma.it\)](http://portidiroma.it)

Da esse emerge che a poche centinaia di metri dal sito in cui il Comune vorrebbe realizzare il porto privato di Fiumicino Isola Sacra, l'Autorità portuale ha già programmato ed ha anche avviato i lavori di primo lotto di un porto che avrebbe la stessa funzione crocieristica (oltre che di scalo traghetti).

Inoltre la stessa Autorità, che per la Legge 84/1994 e la successiva riforma del 2015, ha compiti di amministrare porti e attività commerciali di interesse statale, ha previsto opere infrastrutturali a terra per il collegamento stradale del porto con l'autostrada e soprattutto per un collegamento diretto porto-aeroporto-ferrovia che permetterebbe i passeggeri di transitare dalla nave alla città o all'aeroporto, e viceversa, senza prendere bus o taxi.



Porto di Fiumicino

Realizzazione I stralcio Piano Regolatore Portuale porto commerciale

Il nuovo Porto Commerciale di Fiumicino rappresenta il nodo di completamento di un sistema logistico strategico per tutto il Paese, non solo per la posizione geografica, alle porte di Roma, ma soprattutto per la rilevanza degli insediamenti e delle infrastrutture esistenti, quali l'aeroporto Internazionale Leonardo da Vinci, Cargo City, Commercicity, l'interporto, la nuova Fiera di Roma, il nodo autostradale tra corridoio Tirrenico e GRA, che rendono questa area la piastra intermodale per l'intera Italia centrale. Il nuovo scalo rivestirà notevole importanza per i traffici commerciali e per i passeggeri, sia delle autostrade del mare, che delle crociere, potendo sfruttare la vicinanza con l'aeroporto, che potrà essere collegato direttamente con un sistema people mover; la possibilità di raggiungere Roma in brevissimo tempo e di sviluppare nuovi itinerari turistici attraverso la navigazione del Tevere.

Allo stato attuale è in fase di progettazione il monitoraggio ambientale associato all'avvio dei lavori di realizzazione del 1° stralcio del 1° lotto (darsena pescherecci e servizi, banchina crociere cantieristica nautica) in ottemperanza agli atti autorizzativi.

Navigabilità del Tevere

Per le navi da crociera, oltre alla vicinanza con Roma e con l'Aeroporto Leonardo da Vinci, Fiumicino potrà puntare anche sulla suggestione di un attracco alla foce del Tevere, la cui navigabilità consentirebbe, da un lato, di creare nuovi itinerari storici, dall'altro di utilizzare la via fluviale per trasportare i turisti a Roma, alleggerendo il traffico stradale, da Ostia Antica e dal Porto di Traiano risalendo il fiume con battelli ad hoc fino all'Arsenale Pontificio in Porta Portese, dove potrebbe essere realizzato un nuovo e moderno terminal passeggeri, perfettamente integrato nel quadro storico-archeologico dell'area, in connessione con la rete dei trasporti di Roma.

Collegamenti e people mover

Per la realizzazione e l'efficacia del nuovo progetto saranno di primaria importanza le seguenti opere infrastrutturali: il collegamento a Nord, direzione Aurelia San Pietro, per il quale è previsto l'adeguamento della viabilità come da Piano Regolatore Comunale, con il collegamento al sistema viario nazionale all'altezza di Torre in Pietra (Snodo Roma Ovest).

Il raddoppio di via di Coccia di Morto, a completamento della viabilità esistente, con il quale si crea la viabilità ad anello: Pesce Luna, Coccia di Morto, Foce Micina, Nuovo Porto commerciale).

Ad ulteriore limitazione dell'impatto sul sistema viario dell'afflusso di traffico relativo alla realizzazione del Porto Commerciale, sono da considerare sistemi di navette e un people mover con l'aeroporto Leonardo Da Vinci, che consentirebbe anche di collegare il porto con la stazione ferroviaria, capolinea dei treni diretti a Roma.



ADSP ▾

PORTI ▾

STRATEGIE DI SVILUPPO ▾

CROCIERE

AUTOSTRADE

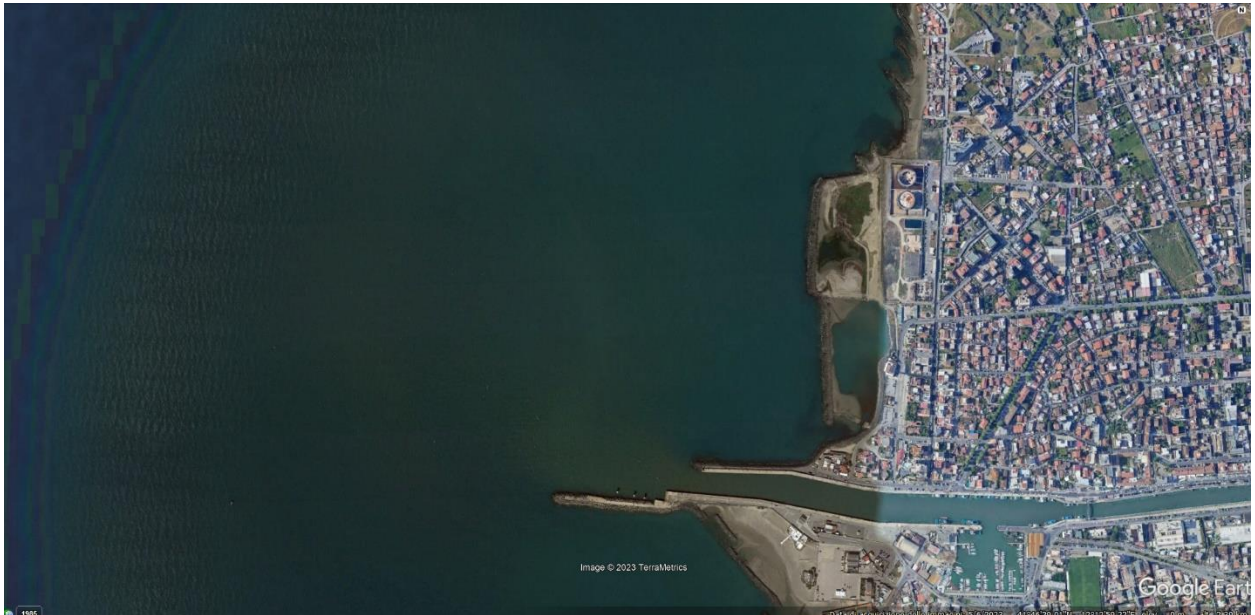
Musolino (AdSP): "E' il primo passo di un'opera storica per la città e per la portualità italiana, visto che dopo decenni si avvia la costruzione di un porto ex novo. A fine estate la posa della prima pietra"

Civitavecchia, 12 luglio 2023 – E' stata consegnata lunedì scorso alla impresa Doronzo Infrastrutture srl, che si è aggiudicata la relativa gara di appalto per un importo di circa 36 milioni di euro, l'area di cantiere per il primo lotto di opere del nuovo porto commerciale di Fiumicino di via della Foce Micina. Con i lavori, che da contratto dovranno essere terminati entro fine febbraio del 2026, sarà realizzata una darsena servizi e per la flotta pescherecci, mentre la parte a terra ospiterà, in un'area di oltre 3 ettari, le strutture del polo della pesca e i cantieri nautici che saranno delocalizzati.

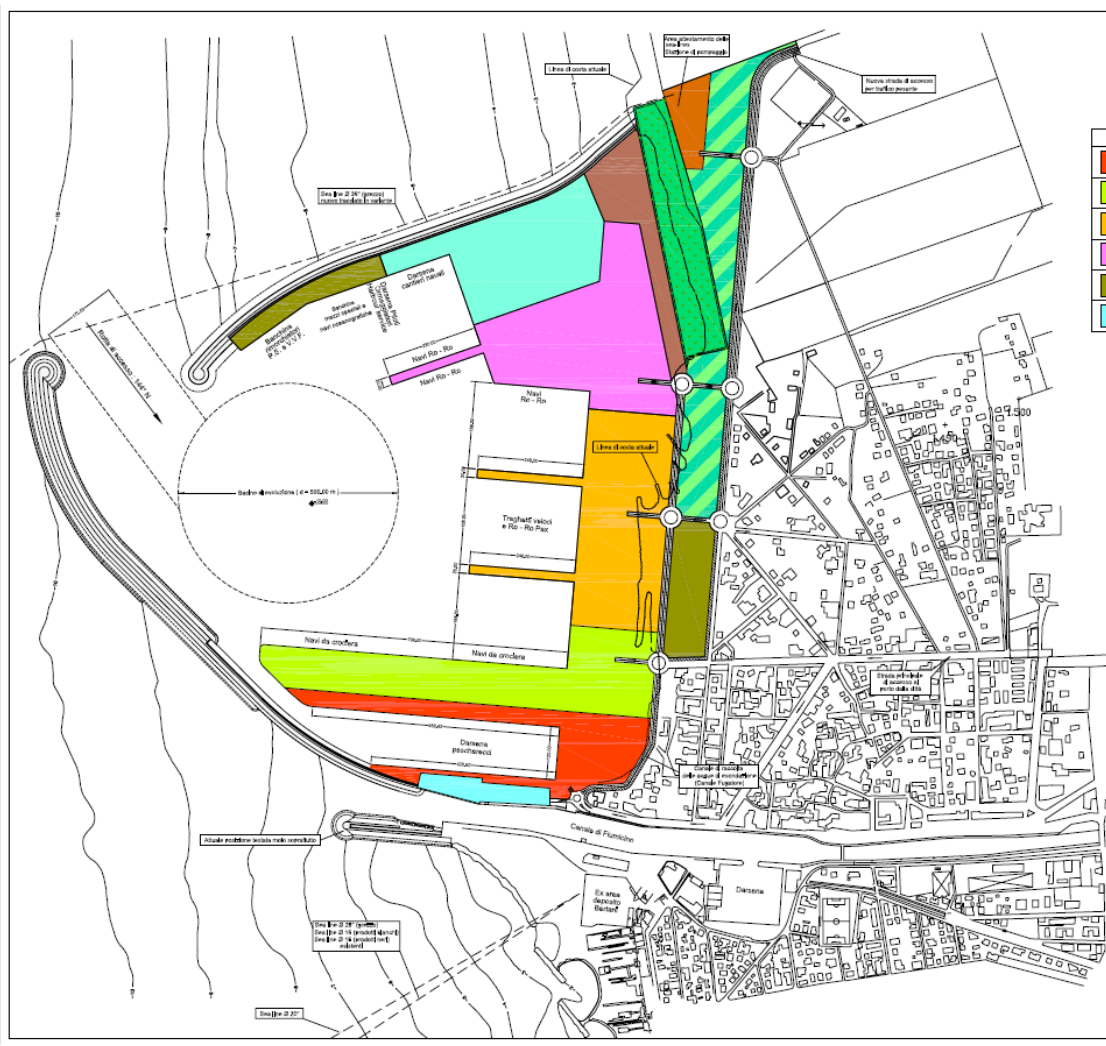
I primi interventi saranno relativi alla bonifica di eventuali ordigni bellici e al campo prova sulla scogliera per verificare la tenuta del fondale.

"E' il primo passo di un'opera storica per la città e per la portualità italiana, visto che dopo decenni si avvia nel nostro Paese la costruzione di un porto ex novo. A fine estate, conclusi gli interventi propedeutici, avverrà la posa della prima pietra", dichiara il presidente dell'AdSP Pino Musolino.

Ortofotografia del porto-canale di Fiumicino e progetto dell'ampliamento a tergo dell'attuale porto-canale in vecchia area industriale abbandonata e fatiscente.



COMUNE DI FIUMICINO
 Protocollo Arquivo N. 263093/2023 del 27-12-2023
 Allegato 3 - Class. 4 - Coda Documento



LEGENDA

| | |
|--|--|
| ■ AREA PORTO PESCHERECCIO (Superficie = 40000 m ²) | ■ AREA PORTUALE IN ATTESA DI EDIFICAZIONE (Superficie = 10000 m ²) |
| ■ AREA AREA CROCIERA (Superficie = 10000 m ²) | ■ AREA STRUTTURALE PER ATTIVITÀ DI PORTUALE (Superficie = 10000 m ²) |
| ■ AREA TRAGHETTI (Superficie = 10000 m ²) | ■ AREA CANTIERI (Superficie = 10000 m ²) |
| ■ AREA NAVI RO-RO (Superficie = 10000 m ²) | ■ AREA PER SERVIZI PUBBLICI E ATTIVITÀ DI PORTUALE (Superficie = 10000 m ²) |
| ■ AREA PER SERVIZI PORTUALI (Superficie = 10000 m ²) | ■ AREA A VERDE PUBBLICO E CONSERVAZIONE DELLA STRUTTURA PORTUALE (Superficie = 10000 m ²) |
| ■ AREA A VERDE PUBBLICO PER NAVI RO-RO (Superficie = 10000 m ²) | ■ CANALE PER RACCOLTA ACQUA ED EDIFICAZIONE |



AUTORITA' PORTUALE DI CIVITAVECCHIA COMUNE DI FIUMICINO

PORTO CANALE DI FIUMICINO

PIANO REGOLATORE PORTUALE 2004

Aggiornamento del progetto originario in attuazione del parere espresso dal Consiglio Superiore del L.L. PP. nella seduta del 12.03.2004 con voto n°1210

PROGETTISTI: *Prof. Ing. Alberto Noli Dr. Ing. Sergio Rizzo*

COLLABORAZIONI: *Ing. Marco Pillitteri Ing. Paolo Cantini Ing. Marco Tarantini*

| | | |
|-------------------------|-----------------------|---------------------|
| TAV. 5 | ZONIZZAZIONE PORTUALE | SCALA 1:4000 |
| | | DATA Euglio 2004 |




Prof. Ing. Alberto Noli Ing. Marco Pillitteri Ing. Paolo Cantini Ing. Marco Tarantini
 Via Salaria, 1000 - 00198 Roma (RM) Tel. 06/49810111 Fax 06/49810112 Email: info@autorita-portuale.it Web: www.autorita-portuale.it

ALLEGATO 5 - LE NAVI ROYAL CARIBBEAN A CIVITAVECCHIA (fonte web Royal C. – Wikipedia)

| Voyager of the Seas | |
|---|---|
|  | |
| Descrizione generale | |
|  | |
| Tipo | Nave da crociera |
| Classe | Voyager |
| Armatore |  Royal Caribbean International |
| Proprietà | Royal Caribbean Group |

| Caratteristiche generali | |
|--------------------------|-----------------------------|
| Stazza lorda | 137.276 tsl |
| Lunghezza | 311 m |
| Larghezza | 47,4 m |
| Altezza | 63 m |
| Pescaggio | 8 m |
| Velocità | 27.3 nodi nodi (44 km km/h) |
| Equipaggio | 1.181 |
| Passeggeri | 3.138 |

voci di navi passeggeri presenti su Wikipedia

| Allure of the Seas | |
|---|---|
|  | |
| <p style="text-align: center;"><i>Allure of the Seas</i></p> | |
| Descrizione generale | |
|  | |
| Tipo | Nave da crociera |
| Classe | Oasis |
| Armatore |  Royal Caribbean International |
| Proprietà | Royal Caribbean Group |

| Caratteristiche generali | |
|--------------------------|---|
| Dislocamento | 100.000 ca ^[1] |
| Stazza lorda | 225.282 ^[2] tsl |
| Lunghezza | 361,79 ^[3] m |
| Larghezza | fuori tutto 60,5 ^[3] m |
| Altezza | massima 72 m |
| Pescaggio | 9,3 m |
| Propulsione | 6 motori diesel <i>Wärtsilä</i> ^[2] V12, 97 MW in totale 3 pod di propulsione azimutali <i>Asea Brown Bover (ABB) Azipod</i> , ^[4] 20 MW per pod, ^[5] 4 propulsori trasversali da prua <i>Wärtsilä</i> CT3500, 5,5 MW per propulsore |
| Velocità | 22,6 nodi (41,86 km/h) |
| Numero di cabine | 2700 |
| Passeggeri | 5400 - 6400 ^[2] |

voci di navi passeggeri presenti su Wikipedia


Oasis of the Seas



La *Oasis of the Seas* a Nassau nelle Bahamas gennaio 2010.

Descrizione generale



| | |
|------------------|---|
| Tipo | Nave da crociera |
| Classe | Oasis |
| Armatore |  Royal Caribbean International |
| Proprietà | Royal Caribbean Group |


Caratteristiche generali

| | |
|-------------------------|--|
| Stazza lorda | 225 282 ^[1] tsl |
| Lunghezza | 362 m |
| Larghezza | fuori tutto 47 m |
| Altezza | massima 72 m |
| Pescaggio | 9,3 m |
| Propulsione | 3 motori <i>Wärtsilä</i> 12V46 (13 860 kW / 18 590 CV per motore) 3 motori <i>Wärtsilä</i> 16V46 (18 480 kW/ 24 780 CV per motore) ^[2] in totale 104 MW 3 pod di propulsione azimutali <i>ABB (Asea Brown Boveri) Azipod</i> ^[3] 20 MW per pod ^[4] |
| Numero di cabine | 2700 |
| Equipaggio | 2165 |
| Passeggeri | 5400 (occupazione massima) |



Odyssey of the Seas at the Ems overpass on 27 February 2021








History

| | |
|-----------------|---|
| Name | <i>Odyssey of the Seas</i> |
| Owner | Royal Caribbean Group |
| Operator |  Royal Caribbean International |

General characteristics

| | |
|------------------------|---|
| Class and type | <i>Quantum-class</i> cruise ship |
| Tonnage | 167,704 GT ^[1] |
| Length | 347.08 m (1,138 ft 9 in) ^[1] |
| Beam | 49.39 m (162 ft 0 in) (max) ^[1] 41.39 m (135 ft 10 in) (waterline) ^[1] |
| Height | 41.39 m (135 ft 10 in) |
| Draught | 8.733 m (28 ft 7.8 in) ^[1] |
| Depth | 11.45 m (37 ft 7 in) ^[1] |
| Decks | 16 (14 passenger-accessible) ^[3] |
| Installed power | 67.2 MW ^[2] |
| Propulsion | 41 MW ^[2] |
| Speed | 22 knots (41 km/h; 25 mph) ^[3] |
| Capacity | 4,198 (double occupancy) ^[3] 5,510 (max) ^[3] |

LE NAVI ROYAL CARIBBEAN PIU GRANDI (fonte web Royal C. – Wikipedia)

|  <p>Wonder of the Seas in Naples on 17 June 2022</p> | | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">General characteristics</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Class and type</td> <td>Oasis-class cruise ship</td> </tr> <tr> <td>Tonnage</td> <td>236,857 GT^[4] 273,431 NT^[1] 17,100 DWT^[1]</td> </tr> <tr> <td>Length</td> <td>362.04 m (1,187 ft 10 in)^[1]</td> </tr> <tr> <td>Beam</td> <td>47.4 m (155 ft 6 in) waterline^[1] 64 m (210 ft) max beam^[4]</td> </tr> <tr> <td>Draught</td> <td>9.3 m (30 ft 6 in)^[1]</td> </tr> <tr> <td>Decks</td> <td>18^[4]</td> </tr> <tr> <td>Installed power</td> <td>4 × 14,400 kW (19,300 hp) Wärtsilä 12V46F 2 × 19,200 kW (25,700 hp) Wärtsilä 16V46F 2 × 2,070 kW (2,780 hp) MTU 16V4000 Total: 100,140 kW (134,290 hp)</td> </tr> <tr> <td>Propulsion</td> <td>Diesel-electric; 3 × 20 MW (27,000 hp) ABB Azipod, all azimuthing 4 × 5.5 MW (7,400 hp) Wärtsilä CT3500 bow thrusters Total: 82 MW (110,000 hp)</td> </tr> <tr> <td>Speed</td> <td>22.0 knots (40.7 km/h; 25.3 mph) cruising^[4]</td> </tr> <tr> <td>Capacity</td> <td>5,734 passengers at double occupancy^[4] 7,084 passengers maximum^[4]</td> </tr> <tr> <td>Crew</td> <td>2,369^[4]</td> </tr> <tr> <td>Notes</td> <td>The world's largest cruise ship as of 2022</td> </tr> </tbody> </table> | | General characteristics | | Class and type | Oasis-class cruise ship | Tonnage | 236,857 GT ^[4] 273,431 NT ^[1] 17,100 DWT ^[1] | Length | 362.04 m (1,187 ft 10 in) ^[1] | Beam | 47.4 m (155 ft 6 in) waterline ^[1] 64 m (210 ft) max beam ^[4] | Draught | 9.3 m (30 ft 6 in) ^[1] | Decks | 18 ^[4] | Installed power | 4 × 14,400 kW (19,300 hp) Wärtsilä 12V46F 2 × 19,200 kW (25,700 hp) Wärtsilä 16V46F 2 × 2,070 kW (2,780 hp) MTU 16V4000 Total: 100,140 kW (134,290 hp) | Propulsion | Diesel-electric; 3 × 20 MW (27,000 hp) ABB Azipod, all azimuthing 4 × 5.5 MW (7,400 hp) Wärtsilä CT3500 bow thrusters Total: 82 MW (110,000 hp) | Speed | 22.0 knots (40.7 km/h; 25.3 mph) cruising ^[4] | Capacity | 5,734 passengers at double occupancy ^[4] 7,084 passengers maximum ^[4] | Crew | 2,369 ^[4] | Notes | The world's largest cruise ship as of 2022 |
|---|---|--|--|--|--|-----------------------|-------------------------|----------------|---|-----------------|---|-------------|--|----------------|-----------------------------------|--------------|-------------------|------------------------|---|-------------------|---|--------------|--|-----------------|--|-------------|----------------------|--------------|--|
| General characteristics | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Class and type | Oasis-class cruise ship | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tonnage | 236,857 GT ^[4] 273,431 NT ^[1] 17,100 DWT ^[1] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Length | 362.04 m (1,187 ft 10 in) ^[1] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Beam | 47.4 m (155 ft 6 in) waterline ^[1] 64 m (210 ft) max beam ^[4] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Draught | 9.3 m (30 ft 6 in) ^[1] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Decks | 18 ^[4] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Installed power | 4 × 14,400 kW (19,300 hp) Wärtsilä 12V46F 2 × 19,200 kW (25,700 hp) Wärtsilä 16V46F 2 × 2,070 kW (2,780 hp) MTU 16V4000 Total: 100,140 kW (134,290 hp) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Propulsion | Diesel-electric; 3 × 20 MW (27,000 hp) ABB Azipod, all azimuthing 4 × 5.5 MW (7,400 hp) Wärtsilä CT3500 bow thrusters Total: 82 MW (110,000 hp) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Speed | 22.0 knots (40.7 km/h; 25.3 mph) cruising ^[4] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Capacity | 5,734 passengers at double occupancy ^[4] 7,084 passengers maximum ^[4] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Crew | 2,369 ^[4] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Notes | The world's largest cruise ship as of 2022 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">History</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">  Bahamas </td> </tr> <tr> <td>Name</td> <td>Wonder of the Seas</td> </tr> <tr> <td>Owner</td> <td>Royal Caribbean Group</td> </tr> <tr> <td>Operator</td> <td> Royal Caribbean International</td> </tr> </tbody> </table> | | History | |  Bahamas | | Name | Wonder of the Seas | Owner | Royal Caribbean Group | Operator |  Royal Caribbean International | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| History | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  Bahamas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Name | Wonder of the Seas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Owner | Royal Caribbean Group | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Operator |  Royal Caribbean International | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Harmony of the Seas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">  <p>La Harmony of the Seas nel porto di Rotterdam</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Descrizione generale</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">  </td> </tr> <tr> <td>Tipo</td> <td>nave da crociera</td> </tr> <tr> <td>Classe</td> <td>Oasis</td> </tr> <tr> <td>Armatore</td> <td> Royal Caribbean International</td> </tr> <tr> <td>Proprietà</td> <td>Royal Caribbean Group</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> </tbody> </table> | | Harmony of the Seas | |  <p>La Harmony of the Seas nel porto di Rotterdam</p> | | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Descrizione generale</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">  </td> </tr> <tr> <td>Tipo</td> <td>nave da crociera</td> </tr> <tr> <td>Classe</td> <td>Oasis</td> </tr> <tr> <td>Armatore</td> <td> Royal Caribbean International</td> </tr> <tr> <td>Proprietà</td> <td>Royal Caribbean Group</td> </tr> </tbody> </table> | | Descrizione generale | |  | | Tipo | nave da crociera | Classe | Oasis | Armatore |  Royal Caribbean International | Proprietà | Royal Caribbean Group | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Caratteristiche generali</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lunghezza</td> <td>362,12 m</td> </tr> <tr> <td>Velocità</td> <td>25 (massima) 22 (da crociera) nodi</td> </tr> <tr> <td>Equipaggio</td> <td>2.300</td> </tr> <tr> <td>Passeggeri</td> <td>6.780</td> </tr> </tbody> </table> <p>voci di navi passeggeri presenti su Wikipedia</p> | | Caratteristiche generali | | Lunghezza | 362,12 m | Velocità | 25 (massima) 22 (da crociera) nodi | Equipaggio | 2.300 | Passeggeri | 6.780 |
|---|---|----------------------|--|--|--|--|------------------|----------------------|-------|---|---|------------------|-----------------------|---------------|-------|-----------------|---|------------------|-----------------------|--|--|--------------------------|--|------------------|----------|-----------------|---------------------------------------|-------------------|-------|-------------------|-------|
| Harmony of the Seas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  <p>La Harmony of the Seas nel porto di Rotterdam</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Descrizione generale</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">  </td> </tr> <tr> <td>Tipo</td> <td>nave da crociera</td> </tr> <tr> <td>Classe</td> <td>Oasis</td> </tr> <tr> <td>Armatore</td> <td> Royal Caribbean International</td> </tr> <tr> <td>Proprietà</td> <td>Royal Caribbean Group</td> </tr> </tbody> </table> | | Descrizione generale | |  | | Tipo | nave da crociera | Classe | Oasis | Armatore |  Royal Caribbean International | Proprietà | Royal Caribbean Group | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Descrizione generale | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tipo | nave da crociera | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Classe | Oasis | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Armatore |  Royal Caribbean International | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Proprietà | Royal Caribbean Group | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Caratteristiche generali | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lunghezza | 362,12 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Velocità | 25 (massima) 22 (da crociera) nodi | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Equipaggio | 2.300 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Passeggeri | 6.780 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

ALLEGATO 6 – CRONOPROGRAMMA DEL PROGETTO (STRALCIO DELLE OPERE DICHIARATE STRATEGICHE PER IL GIUBILEO DEL 2025)

| ID | WBTask Name | Duration | Start | Finish |
|----|---|--------------------|---------------------|---------------------|
| 0 | Fiumicino - Isola Sacra (Ottobre 2024 - Gennaio 2035) | 3425,6 days | Tue 01/10/24 | Wed 03/01/35 |
| 1 | FASE 1 (Ottobre 2024 - Ottobre 2025) | 360 days | Tue 01/10/24 | Wed 29/10/25 |
| 2 | ATTIVITA' PRELIMINARI | 155 days | Tue 01/10/24 | Wed 19/03/25 |
| 3 | Bonifica bellica con validazione | 40 days | Tue 01/10/24 | Wed 13/11/24 |
| 4 | Cantierizzazione | 20 days | Tue 01/10/24 | Tue 22/10/24 |
| 5 | Trasferimento imbarcazioni dal "Porticciolo dei Bilancioni" alla nuova Marina | 20 days | Tue 25/02/25 | Wed 19/03/25 |
| 6 | PALANCOLATI | 150 days | Wed 13/11/24 | Sat 26/04/25 |
| 7 | Realizzazione palancolati zona Terminal definitivo | 60 days | Wed 13/11/24 | Fri 17/01/25 |
| 8 | Realizzazione palancolati Yacht Marina e "Aree verdi nord" | 120 days | Mon 16/12/24 | Sat 26/04/25 |
| 9 | Realizzazione palancolati "Porticciolo dei Bilancioni" e "Aree verdi sud" | 50 days | Fri 17/01/25 | Thu 13/03/25 |
| 10 | DRAGAGGI | 280 days | Mon 16/12/24 | Sat 18/10/25 |
| 11 | Dragaggio idraulico e scarico in colmata per "Molo Claudio" | 30 days | Mon 16/12/24 | Fri 17/01/25 |
| 12 | Dragaggio idraulico e scarico in colmata zona "Terminal definitivo" | 50 days | Fri 17/01/25 | Thu 13/03/25 |
| 13 | Dragaggio idraulico e scarico in colmata per "Porticciolo dei Bilancioni" | 20 days | Thu 13/03/25 | Fri 04/04/25 |
| 14 | Dragaggio idraulico e scarico in colmata per "Aree verdi Sud" | 70 days | Fri 04/04/25 | Fri 20/06/25 |
| 15 | Dragaggio idraulico con scarico in colmata "Aree verdi nord" | 110 days | Fri 20/06/25 | Sat 18/10/25 |
| 16 | CONSOLIDAMENTI | 260 days | Fri 17/01/25 | Wed 29/10/25 |
| 17 | Esecuzione dreni Molo Claudio | 50 days | Fri 17/01/25 | Thu 13/03/25 |
| 18 | Esecuzione dreni zona Terminal Crociere Definitivo | 120 days | Thu 13/03/25 | Wed 23/07/25 |
| 19 | Esecuzione dreni "Porticciolo dei Bilancioni" | 120 days | Fri 04/04/25 | Wed 13/08/25 |
| 20 | Esecuzione dreni "Aree verdi sud" | 120 days | Fri 20/06/25 | Wed 29/10/25 |
| 21 | MOLO ADRIANO | 235 days | Mon 16/12/24 | Fri 29/08/25 |
| 22 | Dragaggio meccanico | 20 days | Mon 16/12/24 | Tue 07/01/25 |
| 23 | Esecuzione dreni | 30 days | Tue 07/01/25 | Sat 08/02/25 |
| 24 | Massicciate | 130 days | Sat 08/02/25 | Tue 01/07/25 |
| 25 | Costruzione muro di banchina | 55 days | Tue 01/07/25 | Fri 29/08/25 |
| 26 | MOLO TRAIANO (senza banchinamento) | 340 days | Tue 22/10/24 | Wed 29/10/25 |
| 27 | Salpamento elementi deteriorati e riprofilatura riccio del Faro | 90 days | Tue 22/10/24 | Wed 29/01/25 |
| 28 | Dragaggio meccanico | 30 days | Wed 13/11/24 | Mon 16/12/24 |
| 29 | Esecuzione dreni | 40 days | Mon 16/12/24 | Wed 29/01/25 |
| 30 | Massicciate | 140 days | Wed 29/01/25 | Tue 01/07/25 |
| 31 | Messa in opera tetrapodi | 160 days | Wed 29/01/25 | Wed 23/07/25 |
| 32 | Costruzione muro di banchina | 110 days | Tue 01/07/25 | Wed 29/10/25 |
| 33 | MOLO CLAUDIO (sezione banchinabile) | 320 days | Wed 13/11/24 | Wed 29/10/25 |
| 34 | Realizzazione palancolati | 30 days | Wed 13/11/24 | Mon 16/12/24 |
| 35 | Riempimento banchina Prima Fase | 30 days | Mon 16/12/24 | Fri 17/01/25 |
| 36 | Realizzazione dreni | 40 days | Fri 17/01/25 | Mon 03/03/25 |
| 37 | Riempimento banchina Seconda Fase | 10 days | Mon 03/03/25 | Thu 13/03/25 |
| 38 | Consolidamento | 180 days | Thu 13/03/25 | Fri 26/09/25 |
| 39 | Pavimentazione e finiture | 30 days | Fri 26/09/25 | Wed 29/10/25 |
| 40 | STRUTTURE | 329 days | Tue 22/10/24 | Fri 17/10/25 |
| 41 | Faro Fiumicino Isola Sacra | 90 days | Tue 22/10/24 | Wed 29/01/25 |
| 42 | Ristrutturazione della struttura | 90 days | Tue 22/10/24 | Wed 29/01/25 |
| 43 | Locale Cold Ironing | 199 days | Thu 13/03/25 | Fri 17/10/25 |
| 44 | Consolidamenti | 104 days | Thu 13/03/25 | Sat 05/07/25 |
| 45 | Fondazioni | 35 days | Sat 05/07/25 | Tue 12/08/25 |
| 46 | Elevazione | 60 days | Wed 13/08/25 | Fri 17/10/25 |
| 47 | Terminal Crociere Temporaneo | 80 days | Wed 29/01/25 | Sat 26/04/25 |
| 48 | Fondazioni | 30 days | Wed 29/01/25 | Mon 03/03/25 |
| 49 | Elevazione | 50 days | Mon 03/03/25 | Sat 26/04/25 |
| 50 | Massi artificiali | 120 days | Sat 28/12/24 | Fri 09/05/25 |
| 51 | Prefabbricazione tetrapodi | 120 days | Sat 28/12/24 | Fri 09/05/25 |

| | | | | |
|-----|---|--------------------|---------------------|---------------------|
| 92 | FASE 4 (Marzo 2029 - Gennaio 2035) | 2905,6 days | Wed 22/04/26 | Wed 03/01/35 |
| 93 | BANCHINAMENTO MOLO TRAIANO | 379,2 days | Tue 15/11/33 | Wed 03/01/35 |
| 94 | Realizzazione Palancolato | 100 days | Tue 15/11/33 | Fri 24/03/34 |
| 95 | Dragaggio meccanico | 80 days | Fri 24/03/34 | Tue 20/06/34 |
| 96 | Riempimento banchina | 80 days | Tue 20/06/34 | Fri 15/09/34 |
| 97 | Pavimentazione e finiture | 100 days | Fri 15/09/34 | Wed 03/01/35 |
| 98 | STRUTTURE | 1414 days | Wed 22/04/26 | Wed 17/07/30 |
| 99 | Edificio Hotel e Apparthotel | 1414 days | Wed 22/04/26 | Wed 17/07/30 |
| 100 | Consolidamento | 624 days | Wed 22/04/26 | Sat 04/03/28 |
| 101 | Fondazioni | 160 days | Sat 04/03/28 | Sat 26/08/28 |
| 102 | Elevazione | 630 days | Sat 26/08/28 | Wed 17/07/30 |

COMUNE DI FIUMICINO - PROV. DI ROMA
 Protocollo Alivivo N. 263093/2023 del 27-12-2023
 ALLEGATO 5 - Class. 2.1 - Copia Documento
 ALLEGATO 9_m_amte.MASE.REGISTRO UFFICIALE ENTRA