



Ministero della cultura

SOPRINTENDENZA SPECIALE PER IL PIANO
NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Roma (vedi intestazione digitale)

Alla c. a **Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica**

Direzione generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Sistemi di valutazione ambientale
VA@pec.mite.gov.it

**Commissione tecnica di verifica dell'impatto
ambientale VIA/VAS PNRR-PNIEC**
COMPNIEC@PEC.mite.gov.it

Prot.n. (vedi intestazione digitale)

Al **Comune di Fiumicino**

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

Class **34.43.01/fasc. 23.24.1/2021**

E.p.c.

Ministero della Cultura

Allegati **nessuno**

**Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per
l'Area metropolitana di Roma e la Provincia di Rieti**

sabap-met-rm@pec.cultura.gov.it

Parco archeologico di Ostia antica

pa-oant@pec.cultura.it

DG ABAP Servizio II

DG ABAP Servizio III

Oggetto: **[ID_VIP: 10397] Comune di Fiumicino (RM)**

“Progetto per la realizzazione del Porto turistico-crocieristico di Fiumicino - Isola Sacra. Procedimento di VIA – PNRR”

Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.n.152/2006 integrata con il piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017.

Proponente: Comune di Fiumicino.

RICHIESTA INTEGRAZIONI DOCUMENTALI DEL MINISTERO DELLA CULTURA

Con riferimento al progetto in argomento, presentato dal **Comune di Fiumicino** (di seguito anche *Proponente*), alla luce di quanto disposto dall'art.24 del D.Lgs.152/2006; esaminata la documentazione progettuale pubblicata alla pagina <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/10289/15169>, sul sito del MASE, tenuto conto di quanto comunicato dal Parco archeologico di Ostia antica con nota **prot.n. 4760 del 22.12.2023** e dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area metropolitana di Roma e la Provincia di Rieti con nota **prot.n. 2248 del 30.01.2024**; tenuto conto del contributo istruttorio del Servizio II della DG-ABAP, di cui alla nota **prot.n.3831 del 02.02.2024**; preso atto delle osservazioni del pubblico pubblicate sul sito del MASE; preso atto delle Osservazioni della CPRM - Capitaneria di Porto di Roma acquisite al MASE con prot. n. 207911 del 19.12.2023, del parere del Comune di Fiumicino, espresso in qualità di Ente Gestore della Riserva Naturale statale del Litorale Romano ai sensi dell'art. 5 co. 7 del DPR 357/97 per la Procedura di Valutazione d'incidenza, prot. MASE 206830 del 18.12.2023, pubblicati entrambi sul sito del MASE nella pagina dedicata alla procedura; preso atto delle numerose osservazioni del pubblico, pubblicate nella pagina dedicata alla procedura nella sezione “osservazioni del pubblico”, ad integrazione di quanto richiesto dalla **COMPNIEC con nota prot.n.820 del 22.01.2024**, e sulla scorta delle caratteristiche del progetto e del quadro delle tutele presenti sull'area interessata dal medesimo, si comunica la necessità di acquisire la **documentazione integrativa** relativamente al *“Progetto per la realizzazione del Porto turistico-crocieristico di Fiumicino - Isola Sacra. Procedimento di VIA – PNRR”*.

Occorre preliminarmente precisare, ad ogni buon fine, che in relazione all'intervento in oggetto questo Ministero si è espresso, con parere **prot. 36253 del 05.12.2019**, nell'ambito della procedura ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs.152/2006, identificata con ID 4773 relativa alla “Variante al progetto definitivo del Porto turistico di Fiumicino”, Località Isola Sacra. Proponente Invitalia S.p.A.” indicando numerosi elementi di criticità della proposta con riferimento agli aspetti di competenza, che non risultano essere stati adeguatamente affrontati e risolti nel progetto presentato in valutazione.

07/02/2024



SOPRINTENDENZA SPECIALE PER IL PNRR
Via di San Michele 22, 00153 Roma – TEL. 06.6723.4545
PEC: ss-pnrr@pec.cultura.gov.it
PEO: ss-pnrr@cultura.gov.it

CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO

Premesso che con riferimento alle **caratteristiche dell'intervento**, il Proponente nel documento di **Avviso al pubblico** ha rappresentato che:

*"Il progetto è localizzato nella **regione Lazio, provincia di Roma, comune di Fiumicino**. Lo sviluppo del Porto turistico-crocieristico di Fiumicino Isola Sacra mira ad ottimizzare e a potenziare il Sistema Portuale Laziale; l'iniziativa si basa sull'opportunità **di introdurre una funzione crocieristica all'interno del Porto di Fiumicino Isola Sacra come variante di progetto realizzativo di porto turistico** (avviato ma non completato), che aveva concluso con successo l'iter autorizzativo ambientale, mantenendo prevalente la caratteristica di porto turistico e riducendo al tempo stesso la superficie edilizia a vantaggio di una più estesa fruibilità pubblica dell'area concessa; inoltre, grazie all'introduzione della funzione crocieristica, il progetto genererà un rilevante indotto sull'intera area. **L'opera è stata identificata dal Governo italiano, nel giugno 2023, come strategica per il Giubileo 2025 nell'ambito di intervento "Accoglienza per i pellegrini e i visitatori"** in ragione della sua funzione di ulteriore via di pellegrinaggio e "porta" di accesso a Roma. Sinteticamente, le principali componenti che andranno a costituire il progetto sono riportate di seguito. Per la parte di mare, oltre alla **diga foranea, denominata Molo di Traiano**, è prevista anche la realizzazione di un **molo di spina, denominato Molo Claudio**. Questi elementi **andranno ad individuare due bacini**; il **primo, denominato Bacino Traiano**, sarà dedicato **all'ormeggio delle navi da crociera e dei super yacht**, mentre il **secondo, denominato Bacino Claudio e localizzato più all'interno rispetto al primo, sarà destinato ad ospitare circa 1200 posti riservati per le imbarcazioni da diporto**. Nella parte a terra, invece, saranno presenti: un **parco pubblico, un'area dedicata alla logistica crocieristica e ai cantieri nautici e un'area dedicata alle attività commerciali, tra cui il retail e la ristorazione, l'alloggio e la ricezione, oltre che a prevedere spazi per eventi all'aperto e un nuovo edificio per i servizi dedicati alla marina.**"*

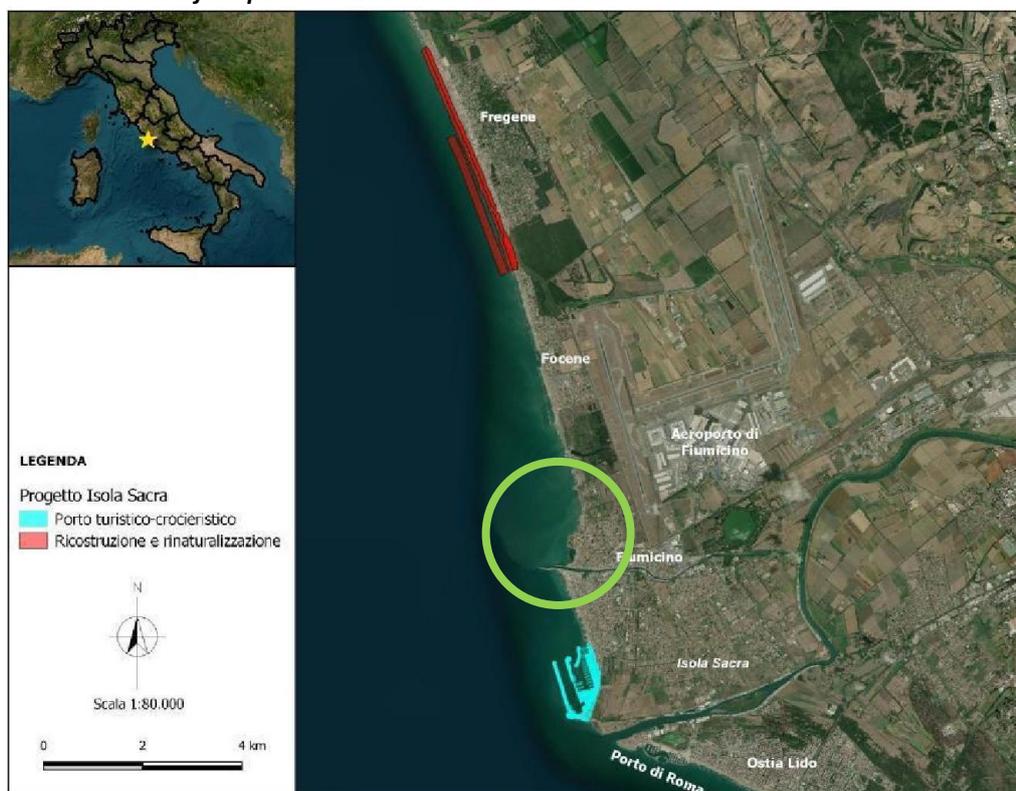


Fig. 1 - Inquadramento generale dell'area di progetto. In rosso l'intervento di ricostruzione degli arenili di Fregene e rinaturalizzazione della riserva di Macchiagrande; in ciano il Porto turistico-crocieristico; nel cerchio verde l'area occupata dal Porto di Fiumicino.

Nello Studio d'impatto ambientale (cfr. Elaborato P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-00) il Proponente in relazione alla **descrizione del progetto** dichiara:

"(...) 4. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

4.1 Localizzazione dell'opera

(...) l'area interessata dal progetto in esame ricade nel territorio comunale di Fiumicino (Città Metropolitana di Roma Capitale) e in particolare a Sud-Ovest dell'abitato stesso di Fiumicino. L'area è ubicata al margine Sud-occidentale dell'Isola Sacra, un'isola di circa 12 km² sorta presso la foce del Tevere, che si è andata formandosi artificialmente per l'allungamento della Fossa Traiana (oggi Canale di Fiumicino), di collegamento tra il fiume e l'antico porto Imperiale di Traiano.

Alle principali funzioni svolte dal porto corrispondono altrettante porzioni del layout di progetto:



SOPRINTENDENZA SPECIALE PER IL PNRR

Via di San Michele 22, 00153 Roma – TEL. 06.6723.4545

PEC: ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

PEO: ss-pnrr@cultura.gov.it

- alla croceristica corrisponde il bacino Traiano con i servizi connessi al traffico passeggeri ed alla relativa logistica a terra;
- alla yacht marina corrisponde il bacino Claudio ed i relativi servizi a terra;
- alle real estate corrisponde l'area dedicata all'attività ricettiva nella parte a terra più vicina all'abitato di Isola Sacra.

4.2 Inquadramento Generale

(...) Il porto sarà costituito da una parte a mare ed una a terra:

- **La parte a mare** si caratterizza per la presenza di una diga foranea **di 1 km di lunghezza** (denominato Molo Traiano) alle spalle della quale un molo di spina (denominato Molo Claudio) separa un bacino esterno o di ponente (Bacino Traiano), da un bacino interno o di levante (Bacino Claudio). Il primo bacino è dedicato all'ormeggio delle navi da crociera sul lato esterno del Molo Claudio e di super e mega Yacht **fino a 110 m di lunghezza sul lato interno del Molo Traiano, mentre il secondo ospiterà circa 1,200 imbarcazioni da diporto fino a 40m;** (...) All'esterno dell'area in concessione sono previste, lato mare, la realizzazione di un canale di accesso al bacino Traiano **profondo 12.5 m**, al fine di garantire **adeguate profondità per le operazioni di manovra delle navi da crociera**, e lato terra opere di allaccio ai servizi e interventi sulla viabilità di accesso, che saranno oggetto di accordo con il Comune di Fiumicino e con gli enti coinvolti (...).
- **La parte a terra**, prevalentemente ricavata con aree di colmata, è caratterizzata **per oltre il 50% dalla presenza di un esteso parco urbano ad uso pubblico comprendente la realizzazione di un Terminal passeggeri da 11,500 mq suddivisi su due piani, dimensionato per il transito di oltre 5,000 passeggeri e di un edificio di circa 7,500 mq, che ospiterà i servizi alla marina, ma anche attrezzature commerciali (...)** il Circular Building di circa 7400 mq, edificio aperto alla cittadinanza, che ospita Capitaneria di porto, i servizi alla marina, ma anche piccole attrezzature commerciali, disposto su due piani fuori terra (uffici, aree sportive, ristoranti, area commerciale) e l'hotel/aparthotel di 200 stanze e 50 mini-appartamenti. Il volume si compone per stratigrafie sovrapposte gradonate verso il mare per un massimo quattro piani fuori terra.

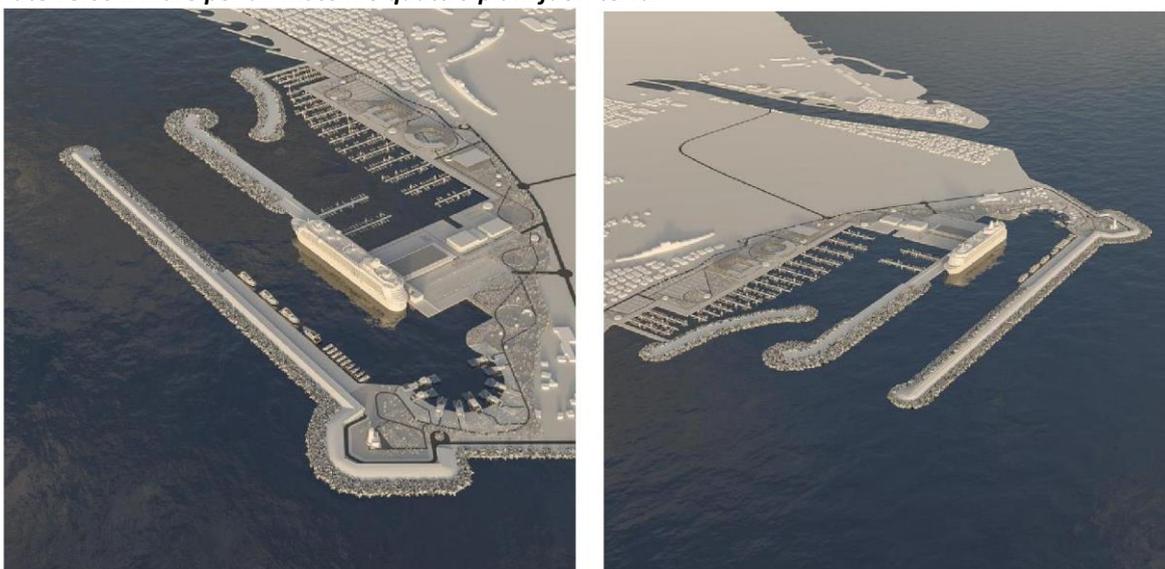


Fig. 2 - Rendering del nuovo porto di Fiumicino Isola Sacra. Viste da sud e da nord.

L'accessibilità al sito è affidata a due percorsi principali su strade locali collegati alla viabilità regionale. In particolare, i percorsi individuati sono i seguenti:

- **Il primo percorso**, a partire dal porto, segue via del Faro, procede fino a viale Danubio e poi prosegue per via Frassinetti, via Bezzi e via Trincea delle Frasche fino all'incrocio con via delle Scafa per poi alla rotonda imboccare via Redipuglia e quindi via dell'Aeroporto;
- **Il secondo percorso** prevede di percorrere via del Faro sino a via della Scafa, percorrere tale via sino ad immettersi in Via dell'Aeroporto. In alternativa, si può percorrere via di Villa Guglielmi, ma non per il tragitto in ingresso al porto.

4.3 Opere Marittime

La progettazione delle opere marittime ha come scopo il completamento del Molo Traiano esistente e la realizzazione del Molo Claudio, del Molo Adriano, unitamente allo Yacht Marina interno.

L'intero specchio acqueo protetto della Marina di circa **506.000 m2** viene quindi articolato nei due sottobacini suddetti:

- il Bacino Traiano, a ponente, che impegna uno specchio acqueo di circa **268.700 m2** ed è destinato all'ormeggio di super / maxiyacht fino a LOA>100m e delle navi da crociera di classe Oasis;



SOPRINTENDENZA SPECIALE PER IL PNRR

Via di San Michele 22, 00153 Roma – TEL. 06.6723.4545

PEC: ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

PEO: ss-pnrr@cultura.gov.it

- *il Bacino Claudio, a levante, prospiciente alla linea di costa, che impegna uno specchio acqueo di circa 237.000 m² ed è destinato ad accogliere una flotta da diporto con circa 1200 posti barca disponibili di lunghezza variabile da 7,5 m a 50 m.*

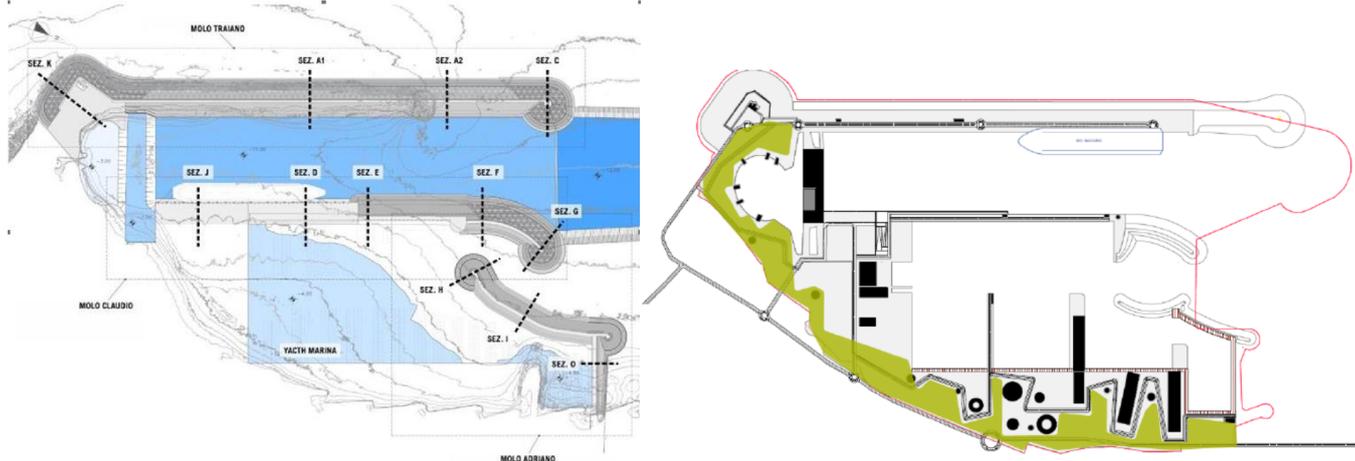


Fig. 3 - Planimetria di Progetto delle Opere Marittime (cfr. Sia P0031150-D-0-MP00AMRELO100) "Impronta del parco Urbano" nelle aree ricadente all'interno del "Paesaggio Naturale" del PTPR (cfr. Relazione Paesaggistica P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18 00

4.4.6 Viabilità

Il progetto prevede l'adeguamento plano-altimetrico della viabilità esistente di Via del Faro, la realizzazione di un nuovo prolungamento della viabilità esistente del Lungomare della Salute e la realizzazione di nuove viabilità interne ed esterne all'area della struttura ricettiva turistica crocieristica a servizio dello stesso. Il progetto prevede infine la realizzazione di alcune viabilità di accesso e di servizio al terminal turistico – crocieristico che per tale motivo sono state inquadrate come strade a destinazione particolare assumendo il D.M. 05.11.2001 come riferimento per la progettazione.

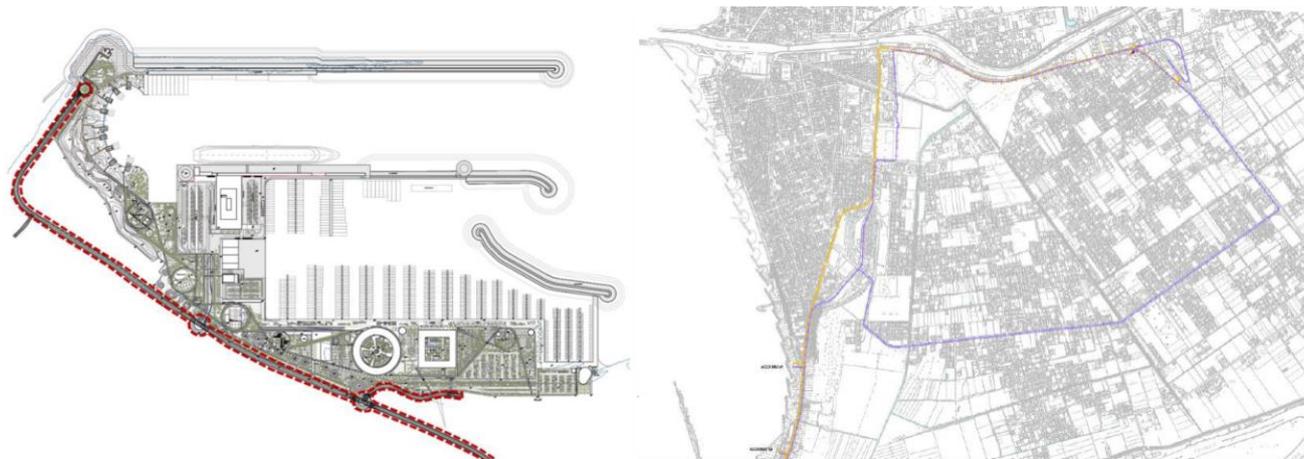


Fig. 4 Progetto di Adeguamento di Via del Faro - Viabilità principale a destra (cfr. Sia P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-00)

*Tra le finalità operative che il progetto di ammodernamento in sede di **Via del Faro** si prefigge, sono prioritarie l'adeguamento altimetrico del tracciato rispetto ai vincoli idrologici di esondazione del Tevere. Nei tratti interessati da accessi a proprietà esistenti il profilo longitudinale di Via del Faro è stato definito compatibilmente con i vincoli idrologici limitando l'inserimento di opere di sostegno a contenimento delle scarpate del nuovo rilevato in prossimità degli edifici esistenti. Al di fuori di tali tratti il profilo longitudinale di progetto di Via del Faro presenta una differenza di quota massima di 2.60 m rispetto alla viabilità esistente. Dal punto di vista planimetrico il tracciato di progetto è stato definito seguendo il tracciato della viabilità esistente prevedendo l'allargamento della sede stradale come riportato di seguito:*

- *Sezione tipo: conforme a quella per strade tipo E urbane (strade urbane di quartiere), costituita da due corsie di marcia da 3,50 m, due banchine da 0,50 m e due marciapiedi da 1,50 m. La larghezza delle corsie di marcia è stata ridotta a 3,00 m nel tratto di terminale di viabilità (da pk 0+1316.00) a causa di vincoli planimetrici legati a proprietà esistenti. La larghezza minima della nuova carreggiata stradale risulta di 7,00 m;*
- *Stalli di sosta: sono state previste apposite fasce di sosta organizzate con stalli longitudinali, ad eccezione dei casi in cui la presenza di intersezioni, abitazioni ed accessi esistenti hanno impedito tale posizionamento;*

- *Intersezioni a rotatoria: sono state previste tre intersezioni a rotatoria sulla viabilità principale in modo tale da consentire adeguati e sicuri collegamenti con le viabilità secondarie ed interne all'area a servizio della struttura ricettiva turistica crocieristica.*

(...) **4.3.7 Attività di ricostruzione degli arenili di Fregene e rinaturalizzazione della riserva di Macchiagrande** Al fine di trovare una destinazione per il materiale ottenuto dal dragaggio del bacino portuale, è stato redatto uno studio di fattibilità tecnico economica, per un intervento di difesa della costa da realizzarsi sul litorale di Fregene (...). Tale studio nasce a seguito del progetto per la realizzazione del Porto Turistico-Crociéristico di Fiumicino Isola Sacra, in località Lido del Faro. Sulla base dello stato dei luoghi e degli studi e delle analisi condotte, l'intervento prevede un importante intervento di ricostruzione degli arenili di Fregene e rinaturalizzazione della riserva di Macchiagrande, **lungo circa 5 km.**



Fig.5 oggetto di ricostruzione degli arenili di Fregene e rinaturalizzazione della Riserva di Macchiagrande Progetto unitario Fregene. Interventi Regione Lazio (rosso) e Comune di Fiumicino (grigio) (cfr SIA P0031150-D-0-MP00-AM-REL-01-00)

(...) Attualmente, la fascia costiera del litorale di Fregene è **in parte interessata da un progetto di difesa costiera in corso di esecuzione**; tale area è confinante a sud con lo stabilimento Point Break ed a nord con lo stabilimento Hang Loose, per una lunghezza complessiva di circa 1 km. **Il suddetto progetto è il risultato di una sovrapposizione di due interventi attivati dal Comune di Fiumicino e dalla Regione Lazio.** Per ragioni di ottimizzazione della conformazione planialtimetrica delle opere è stato realizzato uno Progetto Definitivo Unitario che dopo l'approvazione è stato disaccoppiato in due interventi esecutivi autonomi. In Figura (8) è riportata la **planimetria generale dell'intervento dove in rosso sono raffigurati i pennelli e l'aliquota di sedimenti destinati alla ricostruzione degli arenili di Fregene e rinaturalizzazione della riserva di Macchiagrande finanziati dalla Regione Lazio, mentre in grigio l'intervento commissionato dal Comune di Fiumicino.** Quest'ultimo prevede ripristino confinato da una barriera soffolta di lunghezza 825 m alla quota di -1 m sul livello medio marino ancorata a terra da tre pennelli (di lunghezza circa 100 m), più un pennello distaccato all'estremità nord dell'area di intervento. I pennelli oggetto del secondo appalto sono in parte rettilinei e in parte assumono una forma a "T", con estremità lato mare sommersa e disposta in senso longitudinale al fine di attenuare il moto ondoso incidente e, nel contempo, contenere la dispersione dei sedimenti verso il largo e sottoflutto. Le scogliere di entrambi gli interventi sono realizzate in massi naturali di II categoria.

(...) **Adeguamento delle opere esistenti**

L'intervento di ricostruzione degli arenili di Fregene e rinaturalizzazione della riserva di Macchiagrande **previsto in questo progetto, è tale per cui vi è bisogno di adeguare le opere di difesa attualmente in fase di realizzazione:** in particolare, le quote dei pennelli previsti dall'intervento finanziato dal Comune di Fiumicino sono state pensate per un avanzamento di circa 15 m, meno della metà di quello previsto con l'attuale intervento. Si prevede quindi di realizzare una risagomatura delle stesse per innalzare la quota a +1.50 m per ulteriori 40.4 m e al l.m.m. per circa 17.4 m al fine di poter trattenere il sedimento disposto all'interno delle celle (si vedano Figura 4.47 e Figura 4.48). Inoltre, il pennello corto, esterno alle due celle sarà prolungato di circa 30 m. I pennelli interni, previsti nel progetto unitario ma attualmente non in fase di realizzazione saranno lasciati coperti dal sedimento e avranno lo scopo di evitare una eccessiva curvatura della spiaggia. Si prevede quindi l'utilizzo di ulteriori 8'139.78 t di massi di seconda categoria.

Nella "Sintesi non tecnica" il Proponente in relazione al **rapporto del progetto con l'assetto attuale** dichiara:

“L’esistente porticciolo in subconcessione verrà spostato nell’area nord del porto, dove sorgerà anche la scuola velica. Il vecchio faro sarà ristrutturato e messo a disposizione del Comune di Fiumicino come area espositiva, i bilanciamenti verranno rivisitati mantenendone la peculiare tipologia architettonica e convertiti in spazi ricreativi, associativi e di ristorazione. I volumi edilizi comprenderanno un hotel da 250 stanze con aparthotel per soggiorni di maggiore durata edifici di servizio alla marina e alla crocieristica, ai quali si aggiungono una grande piazza pubblica coperta, luogo di ritrovo, spazio per eventi o mercato cittadino ed un’area verde destinata a parco pubblico di 150.000 m2, con aree ed edifici minori attrezzati per la pratica sportiva, per attività ricreative intergenerazionali, per ristoro e vita associativa (community hubs). E’ stata interamente rimossa dal progetto la funzione residenziale, conseguendo la riduzione sostanziale dei volumi e della pressione urbanistica rispetto a quanto autorizzato per il progetto originale.

La Via del Faro sarà interamente adeguata e dotata di parcheggi pubblici nel tratto tra il faro e la rotatoria Falcone, mentre ampie aree parcheggio sono previste nell’area in concessione, applicando un concetto green caratterizzato da superfici permeabili e alberature per l’ombreggiamento. Il drenaggio dell’area sarà improntato strettamente ai criteri dell’invarianza idraulica e del riuso. In generale, la progettazione è stata orientata alla conservazione delle risorse naturali attraverso strategie net-carbon e di autosufficienza energetica ed alla minimizzazione degli impatti residui. Oltre 12 milioni di euro sono previsti quale contributo speciale per interventi nell’area di Isola Sacra prevalentemente dedicati alla viabilità, da concordare con il Comune di Fiumicino in sede di Convenzione Urbanistica”.

In relazione **al sistema storico – culturale** il Proponente nella Relazione Paesaggistica a pag. 87 dichiara:

“6.2.3 Unità di paesaggio sistema storico – culturale

Il progetto in esame è inserito in un territorio con diversi beni di interesse storico – culturale. Nello specifico, il progetto interferisce in minima parte con un bene (D.Lgs 42/04 art. 142, comma 1, lettera m), lineare e relativa fascia di rispetto di interesse archeologico già individuato precedentemente indentificato con la sigla cd058_126 “Isola Sacra e Casale di S. Lucia”. Si rimanda al §4.1 per l’analisi di dettaglio del sistema storico dell’area.

Nella Tabella 4.2 è presente un riepilogo degli elementi di interesse paesaggistico presenti nell’intorno del progetto. Tali beni paesaggistici censiti dal Piano Territoriale Paesaggistico Regionale del Lazio hanno valore prescrittivo. Presso le aree di progetto è presente il vecchio faro di Fiumicino che è un elemento del paesaggio riconosciuto dal PTPR come un punto di vista panoramico (comunque esterno ai provvedimenti di dichiarazione di notevole interesse pubblico), dal quale lo sguardo può spaziare sull’intero tratto litoraneo di Isola Sacra fino a Fiumicino. Altri elementi caratteristici del paesaggio sono i bilanciamenti da pesca. Di queste strutture che contribuiscono a definire l’identità del luogo, il progetto in studio prevede il restauro e la riqualificazione. La ricognizione sul territorio dei beni culturali ai sensi dell’art. 10 del Codice è rappresentata nella Tavola C del PTPR del Lazio. Nella Tabella 4.3 sono citati i beni culturali presenti in un intorno di massimo 5 km dal dall’approdo crocieristico”.

In relazione **all’evoluzione del progetto**, nel documento “Relazione illustrativa”, (cfr. elaborato P0031150-D-0-MP00-GE-REL-01_00) il Proponente dichiara:

“EVOLUZIONE DEL PROGETTO

Nel seguito viene riportato un excursus sintetico, ma completo, dell’evoluzione del progetto del Porto di Fiumicino Isola Sacra, a partire dalle prime ipotesi avanzate all’inizio degli anni ’90 del secolo scorso, passando per il Progetto Definitivo preparato da Iniziative Portuali nel 2009 (IP2009), fino alla configurazione proposta con l’attuale Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE2023), evidenziando gli elementi invarianti e descrivendo la logica e le motivazioni delle modifiche introdotte.

I principali passaggi evolutivi del progetto dell’opera sono:

- *Progetto Preliminare elaborato da Iniziative Portuali nel 1990 per avviare la procedura di assegnazione della concessione demaniale marittima (IP1990);*
- *Progetto Definitivo elaborato da Iniziative Portuali nel 2005 per finalizzare la procedura di assegnazione della concessione demaniale marittima (IP2005);*
- *Progetto Definitivo aggiornato con adeguamento alle prescrizioni del processo approvativo, elaborato da Iniziative Portuali nel 2009 (IP2009), posto a base della concessione in essere (fig.7);*
- *Studio di Fattibilità elaborato da Royal Caribbean nel 2018 (SDF2018) per avviare la verifica volontaria della fattibilità tecnico-amministrativa oltre che economico-finanziaria, della variante che prevede l’introduzione della funzione crocieristica con parallela riduzione dello sviluppo immobiliare (Fig.8);*
- *Master Plan 2018 elaborato da Royal Caribbean nel 2022 (MP2022), che recepisce le raccomandazioni emerse in fase di verifica e aggiorna i temi tecnici ed economici (Fig.9);*
- *Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica elaborato da Fiumicino Waterfront nel 2023 (PFTE2022) per avviare il processo approvativo della variante proposta al progetto IP2009. (Fig.10) (...)*



Fig.7 Layout del Progetto di iniziative portuali del 2009 - Progetto Definitivo presentato da IP e approvato in Sede di Conferenza dei Servizi

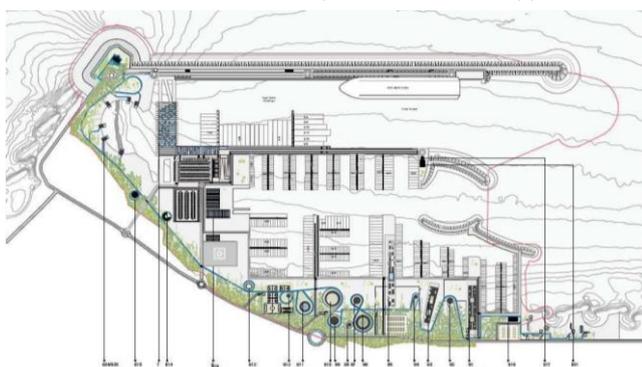


Fig.8 layout studio di fattibilità "RCCL" 2018



Fig.9 Masterplan 2022

(...) 2.4 IL PFTE FIUMICINO WATERFRONT (2023)

Il presente Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica riprende quanto previsto dal MP2022 e lo porta al livello di dettaglio richiesto dal nuovo Codice dei Contratti Pubblici (Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36) entrato in vigore a luglio del 2023, in modo da poter sottoporre il progetto a procedura nazionale di Valutazione di Impatto Ambientale ed alla Conferenza dei Servizi e pervenire al rilascio dei relativi provvedimenti amministrativi.

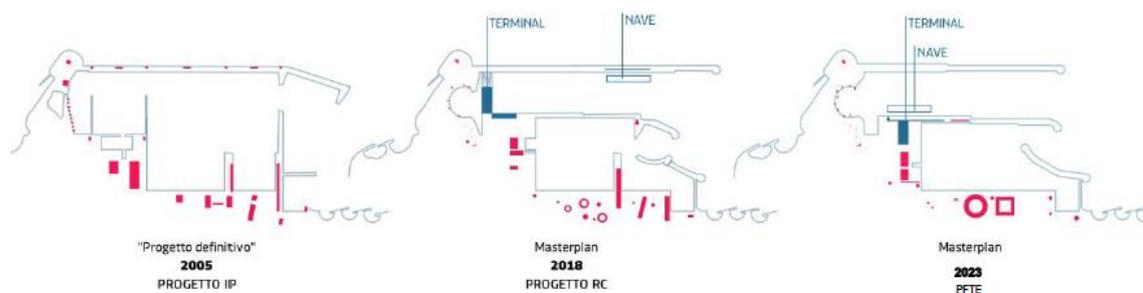
I principi chiave su cui si basa il nuovo layout di progetto sono elencati nel seguito:

- *introduzione della funzione crocieristica, garantendo l'ormeggio di una nave da crociera di grandi dimensioni (Classe Oasis) nel più esterno dei due bacini che compongono il porto, e inserendo un edificio a servizio dell'accosto crocieristico passeggeri servito dalle necessarie aree logistiche, quali parcheggi, movimentazione bagagli, aree di carico e scarico rifornimenti, ecc.;*
- *mantenimento della prevalente funzione turistica per nautica da diporto (in accordo al DPR 2 Dicembre 1997 n. 509 - Decreto Burlando "porti turistici");*
- *ottimizzazione dell'offerta della marina, fondata su approfondite ed aggiornate analisi di mercato e mirate a (i) offrire standard in linea con i livelli richiesti da un mercato "premium", (ii) consentire la massima flessibilità nella distribuzione degli ormeggi tra le diverse categorie dimensionali, (iii) creare un polo per le imbarcazioni con lunghezza superiore a 50 m (super yachts), avvantaggiandosi delle caratteristiche infrastrutturali del bacino esterno che ospiterà la crocieristica (profondità di dragaggio, larghezza di banchinamento, capacità di alimentazione elettrica, ecc);*
- *presenza di un cantiere nautico opportunamente dimensionato, con un impatto limitato all'interno del porto turistico, ma tale da garantire un adeguato livello dei servizi tecnici;*
- *integrazione tra porto e città, fondata sul tema strategico dello sviluppo sostenibile e concertato del territorio e sulla riqualificazione complessiva dell'area, valorizzando il fronte mare della città e restituendo alla comunità locale una porzione di territorio attualmente in stato di degrado;*
- *minimizzazione dell'impatto visivo delle opere, con il mantenimento di ampie visuali aperte, concentrando gli edifici, ridotti in volume ed altezza rispetto al progetto IP2005, nella porzione settentrionale dell'area in concessione, caratterizzata da una maggiore densità urbana retrostante, e con la previsione di un ampio filtro verde lungo tutto il perimetro a terra;*
- *realizzazione di parcheggi sia pubblici, che privati dimensionati in base alle richieste di legge, alla convenzione urbanistica vigente e agli standard di mercato per le funzioni previste, rimodulandoli in base alla configurazione finale ed avvantaggiandosi della disponibilità di aree lasciate libere dalla riduzione dei volumi immobiliari;*

- sistematica applicazione dei criteri di massima sostenibilità ambientale ed autosufficienza energetica degli interventi;
- mantenimento della sub-concessione storicamente operativa nell'area nella zona del faro, trasferendola all'interno del porto turistico nella sua porzione più vicina al tessuto urbano di Isola Sacra, e mettendola in relazione con la Scuola Nautica, alla quale viene offerto un accesso al mare sia interno che esterno al porto;
- rinaturalizzazione dell'area del "Vecchio Faro", ed in generale di tutta la porzione meridionale della concessione, dove le strutture a palafitta attualmente presenti, i "Bilancioni", sono ricostruite e riconvertite in servizi/attività commerciali (pub, ristoranti etc.) ed anche servizi pubblici (biblioteca). Il Faro viene ristrutturato ed adeguato ad una funzione museale al fine di preservare l'identità storica del luogo e nel contempo garantirne la vivibilità;
- realizzazione di un sistema di percorsi ciclopedonali, che permette di attraversare tutta l'area portuale, percorrendola attraverso i suoi scenari, attraverso i suoi spazi e le sue funzioni. Si crea così un paesaggio naturale che diventa cerniera tra città e porto, popolato di community hubs dedicati alla fruizione da parte sia degli utenti della marina, che della cittadinanza di Fiumicino.
- mantenimento del totale del valore degli oneri di urbanizzazione del progetto IP2009 proponendone una redistribuzione in funzione della sua nuova configurazione e delle nuove esigenze dell'Amministrazione Comunale, dando priorità al potenziamento degli aspetti trasportistici

(...) Il progetto prevede la realizzazione di una serie di interventi che sono identificabili in:

- servizi al porto turistico (edifici per la gestione dei servizi alla marina, incluso il cantiere navale, e relativa logistica);
- servizi alla funzione crocieristica (edifici per la gestione dell'accosto per nave da crociera all'interno del porto turistico e relativa logistica)
- attrezzature ricettive (hotel e aparthotel)
- attrezzature commerciali e uffici
- attrezzature di interesse collettivo (integrate nel grande parco pubblico)



Tali interventi sono distribuiti in macroaree omogenee, che razionalizzano al meglio gli spazi, sia in termini di dimensione e tipologia dei manufatti, che in termini di forme e di funzioni. La suddivisione in macroaree fa sì che il layout presenti una sequenza ordinata, efficiente e naturalmente fruibile di spazi e di edifici.

Nelle immagini e nella tabella che segue riportiamo in modo sinottico l'evoluzione alla quale è stato sottoposto il layout in termini di distribuzione delle funzioni e di superfici ad esse dedicate.

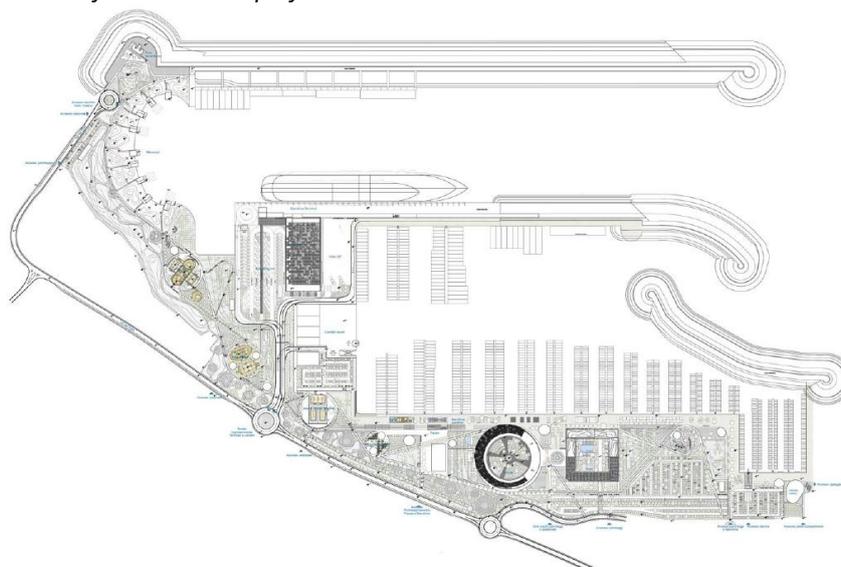


Fig.10 PFTE 2023

	IP2009		PFTE2023	
	sup. Edifici m2	sup. Altre funzioni m2	sup. Edifici m2	sup. Altre funzioni m2
attrezzature ricettive	20.864	-	15.118	-
attrezzature commerciali, uffici	18.332	-	7.258	-
servizi	1.335	-	1.117	919
edificio accosto croceristico	-	-	11.551	-
cantieri nautici	-	10.388	-	2.998
box auto, posti barca	-	14.007	-	2.328
attrezzature di interesse collettivo	-	2.675	-	1.189
TOTALE PARZIALE COSTRUITA	40.531	27.070	35.044	7.434
TOTALE	67.601		42.478	
POSTI BARCA	1.400		1.213	
parcheeggi a raso	22.920		47.152	
parcheeggi interrati	50.990		0	
parcheeggi accosto croceristico (bus, taxi, trucks)*	-		22.700	
TOTALE PK	73.910		69.852	

Fig.11 Evoluzione del progetto e tabella di confronto fra superfici lorde



Fig.12 Schema degli interventi sul sistema della viabilità inseriti nella Convenzione Urbanistica del 2010, del Porto Turistico di Fiumicino (cfr. Studio Preliminare Ambientale "Variante al Progetto Definitivo del Porto Turistico di Fiumicino, Località Isola Sacra" - ID 4773 - Proponente: Agenzia Nazionale per l'attrazione degli investimenti e sviluppo d'impresa - Invitalia S.p.A.)

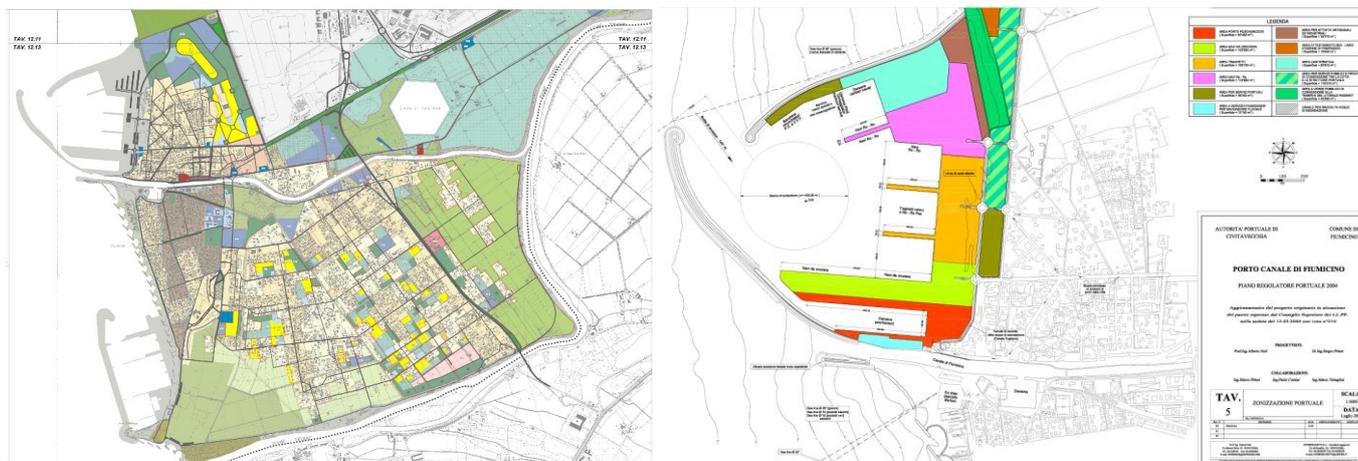


Fig.13 TAV. 12.13 PRG Fiumicino, con i due interventi previsti; il Porto Commerciale a nord e il Porto turistico a sud, oggetto della presente valutazione (a sinistra) Piano Regolatore Portuale 2004 – Porto commerciale, sul Canale di Fiumicino a Nord dell'intervento in oggetto (a destra).

La Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area metropolitana di Roma e la Provincia di Rieti nella sopraccitata nota n.2248/2024, in **relazione al rapporto fra funzioni previste nel nuovo Porto commerciale di Fiumicino e nella Variante sostanziale al Progetto di Porto Turistico di Fiumicino in Località isola Sacra, oggetto della presente valutazione**, ha evidenziato che:

"Il progetto costituisce la variante, sostanziale, al progetto definitivo del Porto turistico di Fiumicino in Località Isola Sacra (approvato nel 2008 e destinato alla sola nautica da diporto) mediante l'introduzione della funzione croceristica e la destinazione della quasi totalità dei posti barca da diporto ad imbarcazioni mega-yacht e super-yacht. In merito alla nuova funzione introdotta, si ritiene necessario che venga presa in considerazione quanto previsto nel "nuovo Porto Commerciale di Fiumicino" che è stato oggetto di decreto VIA in merito alla variante del piano regolatore (decreto

Interministeriale di compatibilità ambientale DVA-DEC-2010-000007 del 16/02/2010 relativa al progetto "Nuovo Porto commerciale"). In tale piano è compresa anche la realizzazione di un molo per navi da crociera. Nel gennaio 2023 è stata fatta la Verifica di ottemperanza delle prescrizioni b)ii/b8, b)iii/b)5, b)3 e b)1. relativa al Progetto esecutivo I lotto funzionale – I Stralcio – Darsena Pescherecci e viabilità di accesso al cantiere (17_ Decreto n. 55_23.2.22 Chiusura CdS), stralcio che non riguarda la zona con il molo per l'attracco delle navi da crociera. Tuttavia, nel sito dell'autorità portuale, si trovano le seguenti informazioni: "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, Commerciti, l'interporto, la nuova Fiera di Roma, il nodo autostradale tra corridoio Tirrenico e GRA, che rendono l'area la piastra intermodale per l'intera Italia Centrale. (.) Il progetto prevede a Nord della foce del Canale di Fiumicino, nello specchio acqueo antistante e su una superficie complessiva pari a circa 1,750 milioni mq, la realizzazione di due moli all'interno dei quali, mediante opere di imbonimento a mare, verranno create banchine e piazzali per svolgere le nuove funzioni previste dal PRP, 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 e l'infrastrutturazione di un'area per i servizi nautici delle Forze dell'Ordine. Nel progetto vengono assicurati fondali sufficienti in relazione alle attività previste e spazi di manovra delle navi con un bacino di rotazione di 500 metri di diametro".

Il porto commerciale, come è noto, è a poca distanza da quello turistico.

Si chiede pertanto al proponente di verificare lo stato della procedura presso l'Autorità portuale. Si chiede inoltre di considerare il cumulo degli impatti causati dalla presenza ravvicinata di due porti (oltre il piccolo porto di Ostia) ed in particolare dalla realizzazione di due moli per le navi di crociera che, per le specifiche esigenze di tale attività, prevede lo scavo del fondale e la realizzazione di edifici a servizio dei passeggeri".

In relazione alle **CARATTERISTICHE DELLE OPERE ED AL CONTESTO CULTURALE E PAESAGGISTICO DI RIFERIMENTO**, Il Parco Archeologico di Ostia antica nella nota **prot.n. 4760/2023, ha evidenziato:**

"Riguardo alle tre componenti dell'analisi si rileva che il contesto storico culturale, analizzato per le aree tutelate visivamente percepibili (CAP.6.2 Struttura delle unità di paesaggio, pag 85), come descritto in relazione paesaggistica risulta quello strettamente legato alla componente del Comune di Fiumicino, in cui ricade l'intervento. Tuttavia il sistema delle emergenze culturali storico archeologiche risulta molto più esteso, comprendendo anche tutto il sistema dei beni monumentali ed archeologici degli scavi e del borgo di Ostia antica e delle aree archeologiche minori dipendenti. Tale sistema culturale risulta strettamente interconnesso sia rispetto allo sviluppo storico delle due città antiche, Ostia e Porto, sia alle interconnessioni fisiche e infrastrutturali, che le hanno collegate nel tempo. Il sistema delle emergenze storiche mantiene quindi alcuni aspetti comuni, che vanno considerati come un insieme, pur nelle specificità di sviluppo dei poli attuali di Ostia e Fiumicino. Questa complementarità territoriale è evidenziata peraltro anche in alcuni documenti di pianificazione citati in relazione (in particolare il PTPG).

Ne discende la necessità di integrare alcune valutazioni dal punto di vista paesaggistico e degli impatti. In particolare nella valutazione del contesto territoriale, così come in quella delle visuali, non sembra presa in considerazione la presenza del polo culturale di Ostia antica, compreso il castello di Giulio II, che ricade peraltro nell'ambito dell'area di intervisibilità"

SITUAZIONE VINCOLISTICA

Dall'istruttoria condotta da questi Uffici è emerso che le opere di progetto interferiscono aree vincolate ai sensi della Parte III del D.Lgs.n.42/2004 (di seguito anche *Codice*), ricadendo in aree individuate tra i "**beni paesaggistici**" nella **TAV. B del PTPR approvato** con DCR.n.5 del 21.04.2021 pubblicato sul BUR n.56 del 10.06.2021, che **con riferimento all'intervento portuale**, risultano tutelate con:

- **vincolo dichiarativo** ai sensi dell'art. 136, c.1 lett. c) e d) del Codice come "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" "Isola Sacra e Casale di S. Lucia", DM 1985-05-22, **art. 8, c.8** delle norme del PTPR;
- con **vincolo ope legis** ai sensi degli art. 142 co. 1
 - lett. a) "i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare", **art. 34** delle norme del PTPR;
 - lett. m) "protezione delle aree di interesse archeologico" (**ml_0204**), **art. 42** delle norme del PTPR;

Per l'intervento "**ricostruzione degli arenili di Fregene e rinaturalizzazione della riserva di Macchiagrande**", l'area di intervento coincidente con la costa di Fregene interferisce con, ambiti tutelati ai sensi della parte II del Codice come "beni paesaggistici" e individuati nella Tav. B del PTPR con:

- **vincolo dichiarativo** ai sensi dell'art. 134 co. 1 lett. a) e b), dell'art. 136 co. 1 lett. c) e d) (dichiarazione con D.M. del 22/05/1985 - Isola Sacra e Casale di S.Lucia), **art. 8, c.8** delle norme del PTPR;

07/02/2024



SOPRINTENDENZA SPECIALE PER IL PNRR

Via di San Michele 22, 00153 Roma – TEL. 06.6723.4545

PEC: ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

PEO: ss-pnrr@cultura.gov.it

- vincolo *ope legis* ai sensi degli art. 142 co. 1,
 - lett. a) “i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare”, **art. 34** delle norme del PTPR;
 - lett. c) “Protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua” “Collettore generale di Maccarese e di Campo Salino” e la relativa fascia di 150 metri da ciascuna delle sponde - **art.36** delle norme del PTPR;
 - lett. f) “parchi e riserve naturali”, **art. 38** delle norme del PTPR.

Con riferimento alle parti delle opere che ricadono nel vincolo dichiarativo ai sensi dell'art.136 del Codice, risulta efficace la disciplina di tutela individuate dallo specifico “Paesaggio” in cui è classificata l'area sulla **TAV.A** del PTPR (art. 8, co.8 delle norme) coincidente, in questo caso con il “paesaggio naturale” **art. 22** delle norme del PTPR;

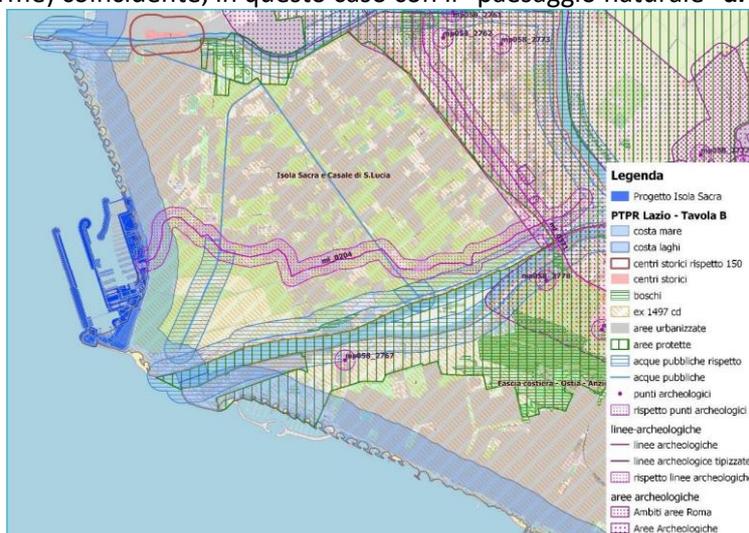


Fig.14 Sovrapposizione del progetto con la TAV.B del PTPR



Fig.15 Sovrapposizione del progetto con la TAV.A (a sinistra) e la TAV. C (a destra) del PTPR (cfr. Relazione Paesaggistica)

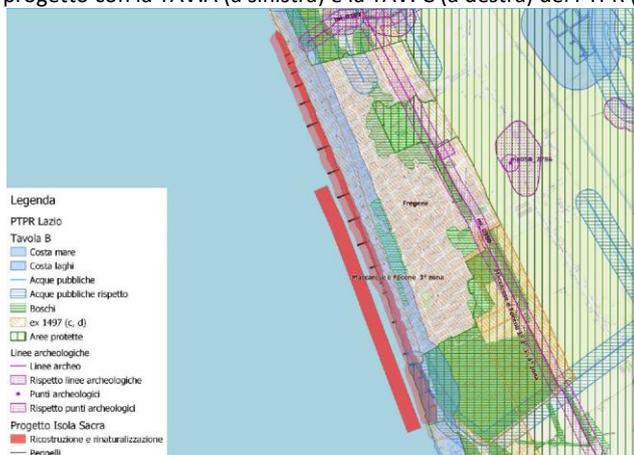


Fig. 16 Stralcio tavola di sovrapposizione dell'intervento di compensazione realizzato a Fregene alla TAV B PTPR

Infine nella **TAV. C** del PTPR, sono presenti due “punti di vista”, rispettivamente corrispondenti al Faro e uno in corrispondenza della curva di Via del Faro dal quale si gode la visuale sul Faro stesso.

In riferimento all’analisi di conformità delle opere rispetto alle previsioni di PTPR il Proponente ha presentato pag. 189 del SIA la seguente tabella 5.6, il Proponente nel SIA ha inoltre dichiarato:

“Rispetto al progetto, quindi, si rileva la compatibilità con gli ambiti designati dalla Tavola A, dato che l’attuale proposta è una revisione del Progetto Definitivo presentato in precedenza dalla società Iniziative Portuali, approvato in sede di Conferenza dei Servizi nel 2010 e citato dal Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica. Inoltre, l’attuale progetto prevede 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 la funzione di ancorare l’area di progetto con il territorio circostante e al contempo mitigare l’accesso al Porto, con l’obiettivo di costituire un filtro con l’adiacente tessuto urbano mediante un sistema di filari che tendono ad espandersi verso il mare accogliendo spazi, piazze e parcheggi, nascondendo il passaggio dalla città al mare. Questa fascia verde corrisponde alla fascia di ambito a “Sistema del paesaggio naturale” individuato dal PTPR che quindi viene preservato”.

La Soprintendenza territorialmente competente nella sopracitata nota n.2248/2024, evidenzia, che l’area di progetto è classificata nel PRG del Comune di Fiumicino, delibera di Giunta Regionale n. 162 del 31/03/2006, **quale Zona F - Attrezzature di interesse collettivo, Sottozona F1a2 – Attrezzature Portuali, disciplinata dall’ Art. 62.3 delle N.T.A.**

In riferimento a quanto dichiarato dal Proponente e alle analisi di **CONFORMITÀ E COMPATIBILITÀ’ DEL PROGETTO alle disposizioni del PTPR compiute da questo Ufficio** si forniscono di seguito alcuni chiarimenti:

- Con riferimento alle aree tutelate con **vincolo dichiarativo**, per cui, ai sensi dell’art. 8 co.8, la disciplina di tutela cogente è quella relativa al “Paesaggio Naturale”, art.22 delle norme del PTPR, nel quale si colloca l’intervento, come già indicato nella nota **prot.n. 36253 del 05.12.2019**, di questo Ministero, a conclusione della procedura ex art. 21 del D.Lgs.152/2006, l’attuale proposta si configura di fatto come una variazione sostanziale del progetto presentato da Iniziative Portuali e approvato in sede di Conferenza dei Servizi nel 2010, infatti: “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”;**

Con riferimento alle parti interferenti il vincolo dichiarativo per cui sono efficaci le norme di tutela del “paesaggio naturale” **art. 22** delle norme del PTPR, si evidenzia, che nella Tab.A si precisa che “La tutela è volta alla conservazione dei beni anche mediante l’inibizione di iniziative di trasformazione territoriale pregiudizievoli alla salvaguardia, nonché alla loro valorizzazione nei limiti indicati nelle specifiche modalità di tutela” e che tra i **fattori di rischio** per il Paesaggio Naturale, nella medesima tabella, si riportano, tra gli altri la “Riduzione del suolo dovuta ad espansioni urbane, seconde case e infrastrutturazione (...) Eccessivo uso del bene derivante dal turismo di massa (...)”.

Con riferimento alla TAB. B dell’art.22, tra le *Tipologie di interventi di trasformazione per uso*, per le opere ricadenti in “Paesaggio Naturale”, è previsto altresì che non **sia consentita la realizzazione di nuova viabilità locale** (punto 7.2.1) **e di grande viabilità** (punto 7.2.3) anche se in quest’ultimo caso sono previste delle deroghe per gli interventi pubblici (art. 12 delle norme del PTPR). Anche con riferimento agli interventi relativi alla creazione di **percorsi pedonali e sentieri naturalistici** (punto 7.2.5), **piste ciclabili** (punto 7.2.6) e **parcheggi e piazzole** (punto 7.2.7) la tab.B dell’art.22 nel consentirli introduce comunque delle condizioni piuttosto stringenti, circa i materiali e il rispetto del contesto (compresa la vegetazione esistente), ed

escludendo totalmente i parcheggi. Con riferimento invece agli interventi di Adeguamento o potenziamento di infrastrutture di trasporto esistenti è prevista l'applicazione dell'art.14 delle norme ad esclusione della realizzazione di nuovi tracciati, (punto 7.3.1, 7.3.2). In ultimo, con riferimento alla realizzazione di porti e aeroporti (punto 7.4.1) il PTPR indica che **“sono consentiti esclusivamente se inseriti nel piano territoriale di settore e recepiti negli strumenti urbanistici. Il piano deve essere corredato delle necessarie analisi e valutazioni sulla compatibilità paesaggistica in relazione all'assetto percettivo, scenico e panoramico, alle modificazioni del profilo naturale dei luoghi ed alla eliminazione delle relazioni visive storiche culturali e simboliche e prevedere adeguate azioni di mitigazione e compensazione degli effetti ineliminabili degli interventi sul paesaggio, da realizzare all'interno dell'area e ai suoi margini.”**

Nel merito, si ritiene particolarmente importante chiarire per l'applicazione corretta della norma cogente di tutela, che nel caso dei porti in area naturale non essendo prevista una specifica deroga dalle Norme del PTPR, per gli aspetti di competenza di questo Ministero, sarà necessario, verificate le condizioni amministrative relative alla pianificazione generale e di settore, valutare la compatibilità paesaggistica delle opere con riferimento agli elementi di qualità indicati al punto 7.4.1 della citata tabella B.

- Con riguardo alla definizione delle aree assoggettate a tutela *“ope legis”* in particolare, ai sensi dell'art.142, co.1, lett.a) del D.Lgs.42/2004 "coste del mare" per le quali, come noto, sono frequenti le azioni trasformative sia di carattere naturale che antropico questo Ministero ha fornito indicazioni dirimenti con la Circolare DG PAABC n.12 del 23.06.2011 **nell'ambito di applicazione della disciplina di tutela del PTPR**, che si ritiene utile indicare al Proponente perché saranno utilizzate per la **verifica di conformità delle opere in oggetto**.

Si premette che nella **citata Circolare DG PAABC n.12/2011**, è stato pubblicato un “modulo metodologico” finalizzato, tra l'altro, alla *“definizione dei criteri per l'individuazione e certificazione dei beni paesaggistici”*, proponendo – al contempo - un “modello tecnico scientifico” volto *“all'individuazione di indicatori e/o matrici-griglie valutative di supporto alla valutazione qualitativa e quantitativa degli elementi connotativi del contesto paesaggistico (in particolare per le fasce costiere e gli ambiti montani)”*. Dalla sintesi dei risultati dei dati emersi dallo studio dei piani paesaggistici (disponibili a quella data), sono state elaborate delle Linee Guida per la *“definizione di criteri metodologici da adottare ai fini della ricognizione, delimitazione e rappresentazione dei beni paesaggistici come stabilito dal Codice”*.

Nelle suddette Linee guida la definizione della linea di costa, nelle sue diverse nomenclature (battigia o riva), intesa quale elemento fisico che serve ad individuare il vincolo, e dal quale si determina la delimitazione della fascia di 300 metri di questo particolare “bene paesaggistico” viene spiegata (fig.1) tenendo conto della dinamicità di trasformazione cui è soggetta in relazione ai periodici fenomeni di arretramento o avanzamento della stessa (cfr. p.24 delle Linee guida), come di seguito riportata: *“Linea di battigia’ o ‘linea di riva’ o ‘linea di costa’ la linea di intersezione fra mare e terra (spiaggia, falesia o altro tipo di costa), individuata, in presenza di spiaggia, assumendo il valore intermedio fra i valori di massima e di minima estensione della spiaggia, rispettivamente coincidenti con il livello medio delle basse maree e il livello medio delle alte maree”*.

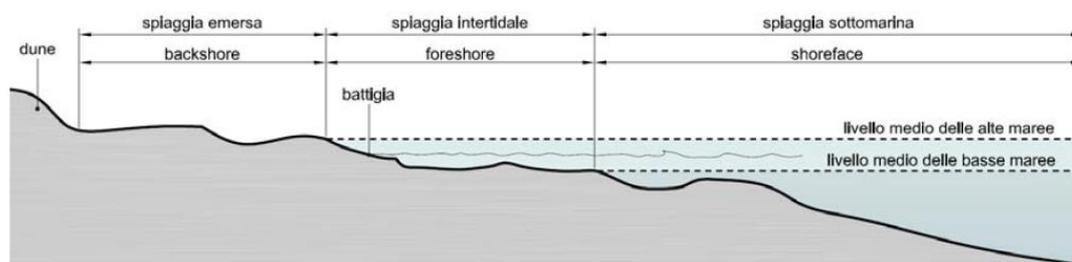


Fig.17. profilo schematico della spiaggia e individuazione della linea di battigia

Nel medesimo capitolo, si forniscono gli elementi per individuare le diverse tipologie di “riva” che vengono quindi definite (cfr. p.22 delle Linee guida) come segue:

- *linea di riva naturale (distinta in tratti di costa alta e bassa;*
- *linea di riva artificiale (in corrispondenza di manufatti e opere marittime);*
- *linea di riva fittizia (in corrispondenza delle foci dei fiumi, per il tratto che raccorda gli estremi delle sponde del corso, e di alcune tipologie di opere marittime”.*



Fig.18 schema della rappresentazione della linea di delimitazione del vincolo con riferimento alle tipologie di linea di costa individuate

Si riporta un esempio di chiarimento con riferimento all'individuazione dell'area vincolata a p.26 delle Linee guida. (cfr. Fig.18)

La didascalia della figura riporta: *"Delimitazione della linea di battigia generatrice del vincolo, generata dall'unione dei tratti di riva naturali, artificiali e fittizi, come sopra definiti. Le superfici delle opere artificiali aggettanti rispetto alla linea di battigia rientrano comunque nell'area del vincolo"*, si definisce con chiarezza, che anche le opere aggettanti rispetto alla linea, rientrano comunque nell'area del vincolo; su questo principio condiviso a livello nazionale, d'intesa con la Regione Lazio sono state individuate le delimitazioni dei vincoli "ope legis" in corrispondenza delle aree portuali di interesse, e saranno peraltro classificate e valutate le opere future oggetto di eventuali interventi di completamento o adeguamento infrastrutturale."

Pertanto, considerato quanto sopra, tutti gli interventi previsti dal progetto, relativi alle opere portuali, a mare e a terra, dovranno essere valutati con riferimento **alla verifica di conformità e compatibilità agli articoli 22 e 34 delle norme del PTPR.**

Con riferimento a quanto previsto **dall'art.34** delle norme del PTPR che indica al co. 3. che *"Nella fascia di rispetto di cui al comma 1, fatto salvo quanto previsto ai commi successivi, sono consentite, nei limiti di edificabilità territoriale di 0,001 mc/mq, esclusivamente le opere destinate a piccoli attracchi e a modeste strutture sanitarie e/o di soccorso nonché ai servizi strettamente indispensabili per la fruizione delle medesime. Tali manufatti devono comunque salvaguardare le preesistenze naturalistiche e prevedere interventi di sistemazione paesaggistica"*, al **co.6**, lo stesso articolo prevede che *"Fatto salvo l'obbligo di richiedere l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'articolo 146 del Codice, sono consentite deroghe per le opere pubbliche, per le attrezzature portuali, (...) opere tutte la cui esecuzione debba essere necessariamente localizzata nei territori costieri, (...). I progetti delle opere di cui al presente comma sono corredati della relazione paesaggistica di cui all'articolo 54"*;

In base al citato **art. 54 del PTPR**: *“Nelle zone interessate dai beni di cui all’articolo 134, comma 1, lettere a), b), c) del Codice l’istanza di autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell’articolo 146, comma 3, del Codice, è corredata dalla relazione paesaggistica di cui al DPCM 12 dicembre 2005 e smi. 2. La relazione deve contenere tutti gli elementi necessari alla verifica di conformità con riferimento specifico alla disciplina di tutela contenuta nel PTPR e di compatibilità dell’intervento con la natura del bene paesaggistico da tutelare, anche con riferimento al quadro conoscitivo di cui alla Tavola C del piano. 3. Per le opere in deroga previste dalle presenti norme o dalla l.r. 24/1998 la relazione paesaggistica è integrata dalla indicazione delle motivazioni che hanno portato alla scelta del luogo per l’intervento rispetto alle possibili alternative di localizzazione, dalle misure proposte per la mitigazione e la compensazione degli effetti ineliminabili sul paesaggio, degli elementi utili a valutare la coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica definiti dal PTPR per l’ambito considerato; le trasformazioni proposte dovranno comunque essere ispirate al principio di minor consumo del suolo”.*

Tanto premesso, al fine di indirizzare concretamente il necessario miglioramento progettuale richiesto, si segnala che le **principali CRITICITÀ** riscontrate a seguito dell’analisi della documentazione presentata, si riferiscono alla conformazione/localizzazione delle opere con riferimento all’ambito tutelato nel quale si collocano e alle carenze documentali, con riferimento al mancato riscontro alle richieste già sollevate da questo ministero in occasione del procedimento ex art.21 del D.Lgs.152/2006, per il quale è stato trasmesso il parere n.36253/2019.

1. In riferimento agli elaborati presentati si evidenzia che, in termini generali, **il progetto risulta gravemente carente in termini di connessioni visive e funzionali con il comparto paesaggistico in cui si inserisce**; l’organizzazione complessiva delle opere come è anche evidente dalle fotosimulazioni presentate (cfr. fig. 7A), sia quelle principali - di diretto servizio del porto - che quelle connesse, e la relativa configurazione spaziale, anche con riferimento alle opere a verde e ai percorsi ciclopedonali e carrabili, risulta totalmente slegata dal contesto che pertanto rimane totalmente escluso dalla logica progettuale mirata a realizzare una nuova porzione urbana autonoma e indipendente nettamente separata dalle preesistenze, dalle quali si differenzia anche per dimensioni e volumetrie, anche per mezzo delle opere a verde che costituiscono un ulteriore elemento di cesura e chiusura reciproca delle due porzioni – nuovo porto, edificato preesistente sulla costa - separato attraverso l’attuale “via del Faro” che fa da spartiacque.

Nella sopracitata nota n. 36253/2019 di questo Ufficio, veniva evidenziato: *“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”.***

Pur prendendo atto che rispetto allo studio di fattibilità RCCL (2018) l’edificio del Terminal Crociere nel PFTE 2023 è stato ricollocato in una nuova posizione che contribuisce ad un migliore inserimento nel contesto, nella sopracitata nota n.36253/2019 questo Ufficio evidenziava che: *“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". Il progetto presentato **NON risolve le questioni sopra esposte e risulta ancora poco integrato con il contesto urbano in cui si colloca.**

- Il nuovo porto, infatti, costituisce un comparto isolato in cui la via del Faro lo cinge e lo separa dal contesto. Le fotosimulazioni rendono evidente la cesura fra il "comparto" e il suo contesto e la necessità di riqualificazione, anche a titolo di compensazione, dell'intorno costruito, nonché la caratteristica ricercata dell'intervento di concludersi fisicamente e funzionalmente all'interno del proprio perimetro. Si riporta al riguardo quanto già evidenziato.
 - Non sembra essere presente un elaborato che rappresentasse il piano della mobilità e pedonale, ciclabile e carrabile interna al progetto e la riconnessione con la rete infrastrutturale esistente. Non è chiaro quali siano i percorsi pedonali e ciclabili, le aree carrabili, le aree di sosta, le aree a parcheggio, e come questa rete di infrastrutture sia collegata con la rete esistente. Ad una prima analisi risultano delle criticità nella funzionalità della rete pedonale che risulta non strutturata sufficientemente. A titolo di esempio: l'asse pedonale che conduce al faro sembra finire sulla rotatoria; l'attuale asse viario di Via del Faro non è oggetto di un intervento di riqualificazione o valorizzazione ma diventa un asse carrabile affiancato da parcheggi.
 - le emergenze paesaggistiche e storico-testimoniali preesistenti costituite dal Faro e dai "bilancioni" sono diversamente organizzate nel progetto, in un nuovo assetto che descrive una curva artificiale, in cui il reinserimento dei singoli oggetti ne snatura la percezione all'interno del quadro paesaggistico attuale e rispetto alle prospettive e ai quadri paesaggistici consolidati. L'area della vecchia darsena e la linea di costa (ad oggi insabbiata) sulla quale si allineano ancora i "bilancioni", considerata nel progetto del 2009 è stata ridisegnata a favore di una distribuzione circolare di nuovo impianto. In particolare non c'è uno studio paesaggistico a supporto delle scelte progettuali di riconfigurazione dei "bilancioni", del rispetto e della valorizzazione, dell'assetto attuale e delle attuali viste verso il faro e bilancioni da Via del Faro e da Via Scagliosi, in cui le visuali progressive che hanno come punto focale il faro, non sono considerate né valorizzate nel progetto.
2. Il progetto e la Relazione Paesaggistica non contengono *"tutti gli elementi necessari alla verifica di conformità con riferimento specifico alla disciplina di tutela contenuta nel PTPR e di compatibilità dell'intervento con la natura del bene paesaggistico da tutelare, anche con riferimento al quadro conoscitivo di cui alla Tavola C del piano. 3."*, previste espressamente dalla disciplina di PTPR.

Si richiama quanto precedentemente argomentato con riguardo all'estensione della disciplina di tutela e alla necessità di approfondire gli aspetti legati alla conformità e compatibilità delle opere in progetto, rammentando, la necessaria distinzione tra le opere strettamente legate alle attività e funzioni del porto e quelle che non sono direttamente riconducibili alle prime (*es. aree a finalità turistico-ricreative, caratterizzate da spazi per eventi all'aperto, (...), e l'hotel/aparthotel (...),*) per le quali si ritiene non possano essere applicate eventuali deroghe, qualora previste, con riguardo all'esplicitato dettato degli articoli 22 e 34 delle norme del PTPR.

La *Relazione paesaggistica* risulta altresì carente con riguardo all'analisi conoscitiva dei caratteri paesaggistici del comparto interessato dalle modifiche, di conseguenza, risultano non approfonditi gli impatti generati dal progetto. Non sono presenti elementi progettuali e valutativi relativi al rapporto con il tessuto urbano preesistente né "al tessuto urbano contemporaneo della città di Fiumicino" citati (cfr. elaborato P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18_00); sembrerebbero non condivisibili i giudizi della tabella della qualità percepita del paesaggio per la quale risulta un valore *"complessivo per il sistema storico-culturale è medio, con un valore pari a 3,0"* riportati nella seguente tabella, e delle ragioni della "vulnerabilità del paesaggio", di cui si riporta un estratto: *"Considerata la logica di lavoro prima descritta e in ragione delle risultanze delle analisi documentate nel precedente paragrafo si può affermare che la realizzazione degli interventi in esame producono un **grado di vulnerabilità medio-bassa**. In relazione alla tipologia di intervento e al contesto nel quale si inserisce, si ritiene che il paesaggio venga sì modificato ma in modo tale da rivalorizzare un'area attualmente in stato di degrado e quindi già alterata da parte dell'uomo e resa attualmente ad un livello di qualità basso. Gli interventi si vanno infatti a localizzare in aree già precedentemente autorizzate allo sviluppo di un porto turistico, opere queste però rimaste incompiute. Il progetto prevede la rinaturalizzazione delle aree ai margini del Porto con realizzazione di un parco verde, nonché, la ricostruzione degli arenili in zona di Fregene, sempre più erosi da parte del mare. **La vulnerabilità medio-bassa delle Unità di Paesaggio (UDP) è associata alla mancanza di***



SOPRINTENDENZA SPECIALE PER IL PNRR

Via di San Michele 22, 00153 Roma – TEL. 06.6723.4545

PEC: ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

PEO: ss-pnrr@cultura.gov.it

coinvolgimento delle unità analizzate o dal basso indice di qualità evidenziato per lo stesso; ne consegue che l'inserimento dell'opera in un contesto di qualità medio-basso non modifica in modo significativo il valore percettivo e identitario delle strutture del paesaggio".

E, infine, non contiene i criteri di sviluppo del progetto in relazione al contesto paesaggistico di riferimento che non viene indagato a sufficienza, mancando al netto delle considerazioni generali di una puntuale disamina dei caratteri edilizi, infrastrutturali e vegetazionali del contesto di inserimento, manca un'analisi (anche grafica) dell'evoluzione dell'assetto urbano/edilizio del comparto interessato dalle modifiche, con l'identificazione dei principali elementi caratterizzanti il paesaggio e delle strategie progettuali utilizzate in riferimento ad essi a garanzia della tutela e la leggibilità dell'assetto consolidato del paesaggio, dei percorsi storici, e degli elementi storici caratterizzanti l'assetto attuale da valorizzare all'interno del nuovo assetto progettuale.

3. Manca, conseguentemente, un'approfondita analisi dello stato di fatto, con riguardo agli aspetti sopra indicati del patrimonio edilizio e viario e dell'assetto vegetazionale esistente.
4. Le fotosimulazioni sono insufficienti in numero e tipologia di presa, la posizione delle viste da punti poco significativi e a distanze non adeguate alla rappresentazione dello stato dei luoghi e della sua trasformazione, non consentono di valutare le modifiche e trasformazioni apportate all'attuale assetto paesaggistico determinate dall'inserimento del progetto; ad esempio con riferimento al faro e ai bilancioni, non sono presenti viste da punti ravvicinati che ne possano mostrare, nel confronto tra prima e dopo, il reale apporto migliorativo del progetto e giustificare anche interventi piuttosto spinti di riorganizzazione spaziale;
5. Non sono sufficientemente approfondite le azioni di mitigazione e compensazione degli effetti ineliminabili degli interventi sul paesaggio, da realizzare all'interno dell'area e, soprattutto, ai suoi margini, in funzione dell'eventuale applicabilità delle deroghe previste da PTPR;
6. Manca la sovrapposizione fra le opere di progetto ed il perimetro dei beni sottoposti a tutela, e manca la sovrapposizione a scala leggibile del progetto alle cartografie ufficiali del PTPR.
7. Manca, con riferimento al quadro complessivo delle opere previste all'interno delle aree vincolate, la corretta rappresentazione e la quantificazione - in termini di volumi e superfici - di tutte le opere che modificano lo stato attuale compresi sbancamenti e modellazioni del suolo, messe in chiave sinottica, nel rapporto con il progetto presentato nel 2018 e con quello oggetto della originaria approvazione regionale;
8. Le valutazioni espresse con riguardo al giudizio di qualità medio-bassa del comparto, non sono supportati da una lettura dei caratteri dell'assetto storico paesaggistico, ma solo sulla constatazione di uno stato di degrado in cui il comparto versa, dovuto prevalentemente ad incuria, abbandono e mancanza di previsioni, come unico elemento a supporto di un giudizio strumentalmente basso, che non coglie totalmente la reale potenzialità del contesto e, conseguentemente, non prevede nel progetto alcuna misura reale di recupero e riqualificazione dei fattori storico testimoniali del comparto;
9. Manca la valutazione degli impatti cumulativi potenziali derivanti dalla presenza ravvicinata dei tre porti presenti nello stesso ambito (Porto commerciale, Porto turistico, porto di Ostia) ed in particolare dalla realizzazione a distanze così ravvicinate **di due moli dedicati alle attività crocieristiche** che, come specificato dalla Soprintendenza nella sopracitata nota n. 2248/2024, necessitano per le specifiche esigenze di tali attività, prevedono lo scavo del fondale e la realizzazione di edifici a servizio dei passeggeri.

Considerato che per gli **aspetti archeologici**, la Soprintendenza territorialmente competente nella citata richiesta integrazioni n.2248/2023 ha precisato:

*"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 che la sua realizzazione sicuramente comporterà 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 in primis, ma anche cavidotti, fognature, smaltimento dei rifiuti, ecc.), necessarie per il suo funzionamento. Il 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 valutazione tenga conto di tutto il progetto e che la carta del rischio venga estesa anche oltre i limiti della struttura portuale e degli edifici ad essa connessi.***

Per quanto riguarda il patrimonio subacqueo nel giugno 2022 è stata effettuata una campagna di prospezione sottomarina dell'area nearshore interessata dal progetto, seguita sotto il profilo archeologico dal dott. Sandro Lorenzatti. Dalle indagini effettuate non è emersa alcuna presenza di manufatti antichi, o comunque di interesse strettamente archeologico. Sarà però necessaria l'assistenza archeologica alle opere di dragaggio, al fine di verificare l'eventuale presenza di elementi di piccole dimensioni potenzialmente presenti nel fondale, non rilevabili dalle indagini già effettuate”.

In relazione agli aspetti archeologici, il servizio II della DG-ABAP ha inoltre evidenziato che l'elaborato "P0031150-D-0-MP00-IS-REL-01-00", RELAZIONE ARCHEOLOGICA PRELIMINARE AI FINI DI ASSOGGETTABILITA' DELLA VERIFICA PRELIMINARE DELL'IMPATTO ARCHEOLOGICO (VPIA)", **non è conforme a quanto previsto dalle Linee guida approvate con DPCM del 14 febbraio 2022**, (pubblicate nella Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 88 del 14 aprile 2022), completa del *template* GIS, ai sensi dell'art. 1, c. 2 dell'Allegato I. 8 al D.Lgs. 36/2023;

Considerato, che la valutazione di impatto ambientale tiene conto e valuta le interazioni degli interventi con il paesaggio ben oltre alla definizione dei singoli beni paesaggistici, l'analisi istruttoria condotta sugli elaborati documentali depositati agli atti, fa emergere alcune carenze e criticità che dovranno essere oggetto di adeguata integrazione documentale o approfondimento progettuale. Pertanto, alla luce del quadro delle tutele presenti, al fine di superare le criticità brevemente illustrate con riferimento agli impatti negativi del progetto sulla componente paesaggio, in merito al progetto in esame si chiede al Proponente di fornire, la seguente **documentazione integrativa**:

1. **RAPPRESENTAZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI E LORO VARIAZIONI POST- OPERAM**

integrare i contenuti degli elaborati già presentati, fornendo documentazione completa dello stato dei luoghi interessati dal progetto, attraverso planimetrie e sezioni in scala appropriata, anche con eventuali stralci di dettaglio, in cui vengano chiaramente individuati i perimetri delle aree tutelate interessate da modifiche per la realizzazione delle opere complessivamente previste, in particolare si richiede sia per le opere portuali che per il tratto di rinaturalizzazione di Fregene e Macchiagrande:

- a. **rilievo dello stato di fatto (ante operam)** (sistema infrastrutturale, viabilità esistente, edifici e manufatti, vegetazione esistente), con planimetrie quotate e sezioni orografiche, dello stato *ante-operam, post-operam ed intra-operam*; con rilievo di tutta la vegetazione arborea o arbustiva presente nelle aree interessate dalle opere. Dovrà essere fornita la localizzazione in planimetria di tutti gli elementi che costituiscono lo stato attuale: **del faro, dei bilanci, dell'organizzazione del sistema di macchia arbustiva e arborea, dei percorsi carrabili e non, dei manufatti, degli edifici, delle recinzioni, delle infrastrutture a rete.**
- b. Una **planimetria intra-operam**, dovrà riportare la sovrapposizione al rilievo dello stato di fatto di tutte le modifiche introdotte dal progetto, comprese modellazioni e sbancamenti, nuova viabilità e adeguamento viabilità esistente, eliminazione di vegetazione esistente e previsione di interventi di mitigazione a verde, anche a carattere di compensazione;
- c. **Post operam**: Planimetrie e sezioni a scala adeguata e con stralci di approfondimento, relativi ai punti più significativi (rapporto con le preesistenze: faro e bilanci, rapporto con le future volumetrie, rispetto a quelle esistenti) di tutte le opere previste, con adeguata rappresentazione grafica supportata da apposita legenda che consenta di distinguere tutte le aree previste nel progetto, con riferimento alla funzione e destinazione d'uso (percorsi carrabili, parcheggi, percorsi pedonali, aree a verde, spazi di pertinenza degli edifici, edifici, ecc...), corredate da specifiche tabelle con tutte le superfici e i volumi di progetto, e materiali utilizzati.

2. **DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA**

Approfondire l'attuale quadro conoscitivo, tramite integrazione della documentazione fotografica presentata, con viste adeguate per distanza, punti di vista e localizzazione a descrivere oltre allo stato dei luoghi, anche allo scopo di impostare i successivi fotoinserti (vedi punto specifico) necessari alla comprensione e valutazione degli impatti delle opere nel contesto e nel territorio. Per le opere portuali si richiede in particolare di incrementare significativamente la documentazione delle percorrenze che da Isola Sacra conducono alle aree di intervento, con riguardo a valutare la visibilità delle opere dai punti di

interesse paesaggistico, o storico/archeologico, presenti nell'area vasta; ai fini della corretta percezione dell'intervisibilità delle opere si chiede di fornire a titolo esemplificativo e non esaustivo, almeno le viste di seguito elencate: dal Faro vecchio, da Via del Faro con riprese da molteplici punti, da Via scagliosi, da Via Passo della Sentinella, dai Bilancioni, da Via Grave di Papadopoli, dalle stradine perpendicolari alla costa in mezzo alle case, dal lungomare della salute, dal mare, dal porto di ostia e da quello di fiumicino, dagli edifici di Via Oder, dalla via del molo di levante, dai punti significativi dei beni archeologici e storico testimoniali presenti nell'area vasta).

3. VERIFICA DI CONFORMITA' CON IL PTPR E COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Si chiede di trasmettere la sovrapposizione delle opere in progetto in scala adeguata alle cartografie (TAV.A, TAV.B e TAV.C) ufficiali del PTPR allegate alla DCR n.5/2021, al perimetro della riserva del litorale Romano, e al relativo piano di gestione;

In base a quanto specificato nella presente richiesta dovranno essere predisposte apposite planimetrie di confronto fra le opere di progetto e le previsioni di seguito specificate, redigendo apposite relazioni e tabelle le seguenti verifiche del progetto, specificando la relazione funzionale e amministrativa:

- a) Verifica di conformità e compatibilità alle previsioni **del PTPR**, con indicazione di tutte le volumetrie e superfici previste e confronto con quelle eventualmente ammissibili in relazione alle funzioni ammesse a quelle previste negli articoli delle norme di tutela, con l'indicazione dell'eventuale deroga, qualora prevista;
- b) Verifica di coerenza con la **Convenzione Urbanistica** (fig. 12) (del comparto "Porto Turistico di Fiumicino" in variante al PRG, sottoscritta il 20 maggio 2010 dal Comune di Fiumicino e dalla società IP - Iniziative Portuali Porto Romano;
- c) Verifica di coerenza con le previsioni del **Piano Regolatore Portuale** (fig. 14) che riguarda il porto commerciale e le successive varianti ed aggiornamenti, il cui aggiornamento è stato approvato con Delibera del Consiglio comunale di Fiumicino n. 105 del 19/11/2004 e con Delibera del Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia n. 85 del 26/11/2004 è stato approvato il progetto di Variante al Piano Regolatore Portuale. Un'ulteriore variante è stata approvata con la D.G.R. 13 luglio 2012, n. 358; nel 2017 ne è stata proposta una modifica per l'ottimizzazione della localizzazione della funzione crociera. Si rileva, in particolare, che per il porto commerciale di Fiumicino Nord, in linea con quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale vigente, è prevista la realizzazione di un'area di attracco per navi da crociera. Ricadendo al di fuori della circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, ed essendo un progetto di iniziativa privata, il Porto di Isola Sacra non trova menzione all'interno della pianificazione portuale dell'AdSP. Si chiede altresì di fornire la verifica di coerenza del progetto con le previsioni riferite al porto di Ostia;
- d) Verifica di coerenza con le previsioni degli strumenti urbanistici attuativi - planimetria di confronto fra previsioni urbanistiche e opere di progetto;
- e) Verifica di coerenza con riferimento all'attuazione della VIA della variante Piano regolatore portuale del porto di Fiumicino (ID 274) e alle successive verifiche di ottemperanza (ID 8348) e della VIA per il Completamento di Fiumicino Sud - Aeroporto "Leonardo da Vinci" (RM) (ID 1713), per le quali sono state fornite precise prescrizioni da parte di questo Ministero;
- f) Verifica di coerenza del progetto con tutti gli interventi realizzati, in previsione, in istruttoria o già approvati, relativi ad interventi pubblici in particolare riferiti alle infrastrutture a rete localizzati nel comparto compreso tra il progetto e le aree tutelate ai sensi del Codice, con particolare riferimento ai porti di Claudio e Traiano e al Parco archeologico di Ostia Antica;
- g) Verifica della rispondenza del progetto alle indicazioni fornite nel parere **prot. 36253 del 05.12.2019** di questo Ministero

I risultati delle verifiche dovranno essere integrati negli altri documenti costituenti il SIA compresa la Relazione Paesaggistica.

4. RELAZIONE PAESAGGISTICA

Integrare l'elaborato "P0031150-D-0-MP00-AM-REL-18 00 Relazione Paesaggistica" con riferimento a quanto previsto dall'Allegato al DPCM 12.12.2005, in particolare al "capitolo 3. Contenuti della relazione paesaggistica", sulla scorta di quanto emerso nei precedenti punti di approfondimento, con analisi dello stato

07/02/2024



SOPRINTENDENZA SPECIALE PER IL PNRR
Via di San Michele 22, 00153 Roma – TEL. 06.6723.4545
PEC: ss-pnrr@pec.cultura.gov.it
PEO: ss-pnrr@cultura.gov.it

di fatto e criteri e soluzioni di inserimento paesaggistico, di integrazione nel contesto storico-archeologico e paesaggistico e di riconnessione funzionale con il comparto urbano, che tengano conto delle condizioni di visibilità specifiche delle aree interessate dalle opere, così come localizzate al centro del sistema di beni precedentemente descritto, e delle attuali percorrenze che conducono all'area di progetto, anche con la necessaria valutazione degli impatti, relativi e cumulativi, al fine di individuare il quadro complessivo delle modificazioni apportate dal progetto e gli opportuni rimedi e accorgimenti progettuali per la riduzione dei sopra richiamati effetti negativi.

In particolare si chiede di fornire **elaborati grafici** complessivi e con stralci di approfondimento di quanto già elencato nel paragrafo "4.3 CARATTERIZZAZIONE STORICO-ARCHEOLOGICA" della Relazione Paesaggistica, **con l'obiettivo di individuare elementi per il miglioramento dell'inserimento del progetto nel contesto:**

- di **conoscenza e valutazione** del sistema dei beni culturali e paesaggistici e degli elementi di rilevanza storica, archeologica paesaggistica del comparto di "isola Sacra", compresi gli assi viari e le prospettive di inquadramento e avvicinamento all'area interessata dal progetto, **da valorizzare**. Dovrà essere presentata una planimetria in scala adeguata con tutte le preesistenze archeologiche, monumentali e culturali presenti nell'ambito di area vasta con l'indicazione delle distanze dall'area portuale;
- sulla base della precisa e dettagliata rappresentazione dei perimetri dei vincoli paesaggistici interferiti o prossimi alle opere e quanto emerso ai punti precedenti, la verifica di conformità, e compatibilità di tutte le opere previste alle norme di tutela del PTPR, con particolare riferimento a quanto specificato ai punti precedenti della presente richiesta, in relazione alle norme del PTPR;

5. INTERVISIBILITA' E FOTOINSERIMENTI

Ad integrazione delle fotosimulazioni già prodotte ed inserite nella Relazione Paesaggistica che risultano inefficaci a permettere la valutazione dell'inserimento paesaggistico delle opere nel contesto, si chiede di approfondire adeguatamente l'analisi di intervisibilità e, sulla base delle immagini dello stato dei luoghi così come richieste al punto 2 della presente nota, elaborare fotosimulazioni e render, volti a verificare l'effettiva percezione dell'impianto in oggetto con riferimento a tutti i beni tutelati, alle principali vie di comunicazione, agli elementi rilevanti desunti dalle analisi richieste ai punti precedenti. Si richiede oltre ad un'analisi d'area vasta dai beni tutelati e dai punti di interesse storico- archeologico e paesaggistico, la verifica di dettaglio nell'area di intervento con fotosimulazioni da molteplici punti, anche in avvicinamento progressivo alle opere (a titolo esemplificativo e non esaustivo, almeno le viste di seguito elencate: dal Faro vecchio, da Via del Faro con riprese da molteplici punti, da Via scagliosi, da Via Passo della Sentinella, dai Bilancioni, da Via Grave di Papadopoli, dalle stradine perpendicolari alla costa in mezzo alle case, dal lungomare della salute, dal mare, dal porto di ostia e da quello di fiumicino, dagli edifici di Via Oder, dalla via del molo di levante, dai punti significativi dei beni archeologici e storico testimoniali presenti nell'area vasta) con inserimento delle opere provviste delle navi da crociera e senza le navi da crociera e con viste a volo d'uccello, con e senza le mitigazioni previste.

Dovranno essere forniti 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 già menzionati anche alle 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, nonché 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.

Le fotosimulazioni dovranno essere:

- I. elaborate sulla fotografia dello stato di fatto, prima con l'inserimento del solo intervento e, successivamente, con le opere di mitigazione;
- II. realizzate su immagini fotografiche reali, nitide e aggiornate (non saranno ritenute idonee fotosimulazioni su base fotografica estrapolata da Google Street View), selezionando punti liberi da elementi di ostacolo (cortine arboree, siepi, edifici, ecc.);

- III. riprese in condizioni di piena visibilità (assenza di nuvole, nebbia, foschia, condizioni di luminosità poco favorevoli alla lettura del contesto);
- IV. corredate da una planimetria che indichi i coni ottici e le coordinate geografiche dei punti di ripresa, espresse in formato WGS 84 gradi decimali (es. 40.123456, 16.123456);
- V. corredate da sezioni illustrative della morfologia del terreno, privilegiando i punti di maggiore visibilità dell'impianto;
- VI. realizzate utilizzando riprese fotografiche con angolo di campo visivo che, escludendo la visione periferica lontana – caratterizzata da una bassa acuità visiva – non sia superiore a 53-60°.

6. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI CUMULATIVI

Approfondimento degli impatti cumulativi delle opere rispetto ad altri progetti infrastrutturali (porti, strade, ponti, viadotti e aeroporti e loro completamenti):

- con particolare riferimento al viadotto e al ponte della Scafa, alla via dell'aeroporto) già approvati o in fase di progressiva realizzazione o 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;
- nello specifico, in relazione al "Porto commerciale" di Fiumicino si chiede di verificare gli impatti con riferimento all'avanzamento della procedura, anche presso l'Autorità portuale. Si chiede inoltre di considerare il cumulo degli impatti causati dalla presenza ravvicinata di due porti (oltre al porto turistico di Ostia) e come già richiesto nella sopracitata nota n.36253/2019 di questo Ufficio, ed in particolare dalla realizzazione di due moli per le navi di crociera come richiesto dalla Soprintendenza competente nella sopracitata nota n. 2248/2024, che per le specifiche esigenze di tale attività, prevedrebbe lo scavo del fondale e la realizzazione di edifici a servizio dei passeggeri.
- alle attività in atto con riferimento al completamento dell'Aeroporto di Fiumicino e alle interrelazioni relative all'incremento della mobilità su ruota sulle strade esistenti, e l'eventuale necessità di ulteriori adeguamenti;
- Si chiede un approfondimento degli impatti anche con riguardo alle attività di cantierizzazione all'individuazione delle aree, alla cronologia degli interventi, alla viabilità provvisoria di servizio e alle ricadute sul contesto e sul patrimonio culturale e paesaggistico;

7. VERIFICHE E ATTESTAZIONI

- Attestazione di assenza di aree gravate da usi civici;
- Parere della commissione di riserva del litorale romano con riguardo al rapporto dell'intervento del porto con le aree di riserva e con particolare riguardo al progetto di ripascimento della riserva di macchia grande;

8. APPROFONDIMENTI PROGETTUALI e OPERE COMPENSATIVE

Sulla base del quadro conoscitivo e valutativo richiesto ai punti precedenti si richiede una revisione progettuale che integri maggiormente il progetto nel contesto:

- a) Dovrà essere fornito un progetto alternativo delle connessioni funzionali e visive, agli spazi e alle attrezzature per la fruizione pedonale, ciclabile e carrabile, sia con riguardo agli elementi storici presenti nell'area, faro e bilancioni, che con riguardo al rapporto tra il progetto e tutto il comparto urbano preesistente. A questo proposito dovrà essere fornito almeno un progetto alternativo relativo oltre alla "cortina verde" prevista anche alle attrezzature di connessione e mobilità, creando dei diretti "cannocchiali prospettici" che consentano la percezione del mare, anche dalla preesistente viabilità del lungomare della salute e di via del faro;
- b) Considerato che tutte le opere, risultano localizzate in aree vincolate e pertanto, devono ottenere l'autorizzazione paesaggistica, si chiede di verificare la documentazione presentata, con riguardo agli aspetti architettonici, formali, tipologici e materici, prevedendo schede di approfondimento per ciascuna tipologia di opere che ne faciliti l'analisi ed eventuale valutazione, con piante prospetti e sezioni, anche paesaggistiche, in scala appropriata che consentano di verificare la portata delle opere. Dovranno essere presentati render a supporto delle scelte progettuali.

Si segnala, con riferimento alle funzioni che non sono strettamente ricollegabili alle funzioni portuali, che dovrà essere attentamente argomentata, approfondita e giustificata ciascun edificio o struttura, che inoltre, dovrà essere verificata l'eventuale delocalizzazione dei medesimi al di fuori delle aree di progetto ovvero dopo avere considerato eventuali alternative localizzative evidenziare le ragioni di una localizzazione all'interno dell'ambito di intervento;

- c) Si chiede di fornire il quadro di tutte le opere a rete (trasporto di energia, fognature, strade, ecc.) necessarie alla realizzazione e alla messa in esercizio del porto;
- d) Dovrà essere previsto e presentato il progetto di recupero delle frange urbane poste in prossimità dell'area di intervento e alla riconnessione dell'intervento con l'entroterra e con la viabilità lungofiume (Passo della Sentinella) a titolo compensativo.

9. ASPETTI ARCHEOLOGICI

Si chiede di integrare l'elaborato "P0031150-D-0-MP00-IS-RE10100", *RELAZIONE ARCHEOLOGICA PRELIMINARE AI FINI DI ASSOGGETTABILITA' DELLA VERIFICA PRELIMINARE DELL'IMPATTO ARCHEOLOGICO (VPJA)*"

- rielaborando la documentazione archeologica, conformemente alle Linee guida approvate con DPCM del 14 febbraio 2022, (pubblicate nella Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 88 del 14 aprile 2022), completa del *template* GIS, ai sensi dell'art. 1, c. 2 dell'Allegato I. 8 al D.Lgs. 36/2023;
- estendere l'ambito di indagine per la valutazione del rischio in considerazione di tutte le infrastrutture di progetto (strade in primis, ma anche cavidotti, fognature, smaltimento dei rifiuti, ecc.), necessarie per il suo funzionamento.

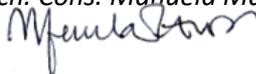
Si chiede in termini generali al Proponente di organizzare sistematicamente tutta la documentazione, compresa quella che verrà predisposta a riscontro della presente richiesta di integrazioni formulata ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs.152/2006 da questo Ufficio come Ministero concertante, redigendo una relazione di riscontro che consenta di individuare agilmente sia la documentazione integrata specificando con accuratezza a cosa risponde sia i documenti già forniti agli atti che si ritiene siano sufficienti a fornire il riscontro richiesto.

La presente richiesta di integrazioni documentali, formulata ai fini delle valutazioni di esclusiva competenza di questo Ministero viene trasmessa ad integrazione di quella che formulata dalla COMPNIEC del MASE con nota **prot.n.820 del 22.01.2024**. Pertanto, il Proponente dovrà provvedere a fornire riscontro alle suddette richieste entro i termini già comunicati dalla richiamata Commissione, avendo cura di trasmettere tutta la documentazione oltre che a questa Soprintendenza speciale anche al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, e specificamente alla competente DG Valutazioni ambientali e alla Commissione tecnica PNRR-PNIEC.

Si precisa che tutte le modifiche, conseguenti alle analisi e agli approfondimenti progettuali, dovranno essere adeguatamente integrate anche nelle relazioni e negli specifici documenti della procedura, con particolare riguardo al SIA e alla relazione paesaggistica o archeologica, e devono essere considerate al pari di quelle richieste dal MASE ai sensi dell'art.24 del D.Lgs.n.152/2006.

La Funzionaria del Servizio V - DGABAP

Arch. Cons. Manuela Maria Praticò



IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO V - DGABAP

Arch. Rocco Rosario Tramutola

(*) Per il SOPRINTENDENTE SPECIALE per il PNRR

(Dott. Luigi LA ROCCA)

IL DIRIGENTE

(Arch. Rocco Rosario TRAMUTOLA)

(*) rif. delega nota prot.n.36085 del 06.10.2022

07/02/2024



SOPRINTENDENZA SPECIALE PER IL PNRR

Via di San Michele 22, 00153 Roma – TEL. 06.6723.4545

PEC: ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

PEO: ss-pnrr@cultura.gov.it