



**Comitato Tavoli del Porto**

**12 Luglio 2023**

### **Criticità legate alle operazioni di dragaggio.**

- **Fondali inadeguati.** Al fine di garantire adeguate profondità per l'ingresso al porto e le operazioni di manovra delle navi da crociera, saranno necessarie operazioni di dragaggio dei fondali fino ad una profondità di 12,5 m per un volume di dragaggio stimato pari a circa 3.000.000 m<sup>3</sup>;
- **Dragaggi ricorrenti.** nello stesso progetto è specificato che "si stima che mediamente ogni due anni (27 e 22 mesi rispettivamente per il Bacino di Evoluzione e per il Canale) sia necessario dragare i canali al fine di mantenere all'interno del canale di accesso e del bacino di evoluzione una profondità minima di almeno 12.5 m" ma si rimanda ad un successivo e più approfondito studio la verifica della frequenza di detti dragaggi.
- **Caratterizzazione dei Sedimenti.** i sedimenti dragati nelle aree portuali sono caratterizzati dalla presenza di contaminanti, soprattutto a causa delle attività che vengono svolte nelle aree portuali per cui le operazioni di dragaggio dei fondali presentano rilevanti effetti sul piano ambientale sia in relazione all'ambiente fisico che alle caratteristiche biologiche; tali sedimenti NON POSSONO essere utilizzati per il ripascimento delle spiagge come affermato da RC.
- **Costo dei Dragaggi.** I volumi di dragaggio indicati dal piano di fattibilità hanno un costo stimabile tra i 15 e i 20 mln di euro. La normativa vigente non consente ad un privato di eseguire in autonomia i dragaggi, gran parte dei quali andrebbe effettuata in aree al di fuori della Concessione, che possono essere eseguite soltanto dallo stato (in genere le ADSP o la Regione) che si fa carico anche dei costi. Nel caso di un terminal crociere privato, caso unico in Italia, chi si fa carico del costo dei dragaggi? Perché la finanza pubblica, cioè i cittadini, deve gravarsi di costi così elevati per un'attività di interesse privato?
- **Erosione della costa.** Movimentazioni di sedimenti così importanti potrebbero aggravare i fenomeni di erosione della costa che già caratterizzano il litorale;
- **Penetrazione del cuneo salino.** Dragaggi di tale portata a ridosso della costa, così come sostenuto dall'Autorità di Bacino del Tevere nelle conferenze di servizio, altereranno l'equilibrio di falda di Isola Sacra provocando la salinizzazione della falda acquatica.
- **Sicurezza della Navigazione.** La natura instabile dei fondali alla foce del Tevere dove i suddetti dragaggi verrebbero effettuati, pone le condizioni di forte criticità per la sicurezza della navigazione in condizioni meteomarine avverse. Come si legge dallo stesso Studio di Fattibilità del progetto "*Sulla base dell'analisi delle onde e del vento, non si può escludere il verificarsi, seppur raramente ed in particolare durante i mesi invernali in cui non ci sono navi all'ormeggio, di condizioni non sicure per le manovre di entrata e di uscita della nave. Pertanto sarà individuata una destinazione alternativa in cui riparare in caso di condizioni meteomarine inadeguate*".  
Il bacino di evoluzione verrebbe realizzato in area priva sia di difese naturali che artificiali (moli, dighe), quindi in mare aperto, esponendo in condizioni meteo marine avverse navi di elevata lunghezza fuori tutto (LOA 400 metri) e altezza sul livello del mare (Air Draft 70 metri) a venti onde e maree. Ciò in disaccordo con specifiche norme che prevedono tali difese.

### **Criticità legate alla mobilità**

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

### **Criticità Ambientali.**

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

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

di rischio e imposto norme di salvaguardia molto restrittive per l'edilizia, dal momento che l'area è "a rischio idraulico elevato per tutta la zona alla foce del Tevere, ricadente nei territori di Roma Capitale e del Comune di Fiumicino". Per mitigare il rischio la Regione Lazio ha realizzato un'opera di protezione: un nuovo argine in riva destra della foce del Tevere. Le strutture portuali verrebbero a collocarsi proprio d'avanti all'area golenale.

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

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

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

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

### Criticità normative

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

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

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

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

Criticità legate alla concorrenza con i porti pubblici

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

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