

I porti di Fiumicino. Quale sostenibilità?

a cura di Italia Nostra



C'è un programma d'azione globale, Agenda 2030, sottoscritto nel 2015 dai 193 Paesi membri dell'ONU, che stabilisce 17 obiettivi di sviluppo umano e ambientale sostenibile da raggiungere entro il 2030 che mirano ad affrontare un'ampia gamma di problemi dell'umanità offrendo una visione più giusta di un mondo che è stato sempre condizionato dalle scelte dell'uomo. 17 obiettivi che comprendono molteplici ambiti quali la crescita economica inclusiva e sostenibile, il cambiamento climatico, la tutela dell'ambiente, l'urbanizzazione, i modelli di produzione e consumo, la vita nell'acqua e sulla terra.

Di questo programma l'Unione Europea ne ha, correttamente, sposato i principi e basato i propri programmi di crescita, pensando all'eredità che lasceremo alle generazioni future, affinché non ci siano più investimenti che non rispettino il principio D.N.S.H., acronimo di "Do No Significant Harm". Ciò significa che i progetti finanziati non arrechino un danno significativo all'ambiente. E significa anche che gli investimenti e le attività devono essere valutati in



Fig. 1 – Orografia della costa di Fiumicino con l'inserimento dei due porti distanti circa 2 km tra loro

modo tale da non pregiudicare gli obiettivi ambientali, come la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici, la protezione delle acque e delle risorse marine e la transizione verso un'economia circolare. Questi principi di sviluppo sostenibile e di rispetto per l'ambiente sono stati anche condivisi e assimilati negli articoli della **Costituzione italiana** e nelle politiche di sviluppo nazionali. Dal febbraio 2022 l'art. 9 della Costituzione infatti amplia la tutela del paesaggio e del patrimonio storico e artistico della Nazione anche *“all'ambiente, alla biodiversità e agli ecosistemi anche nell'interesse delle future generazioni”*, mentre l'art. 42, che disciplina l'iniziativa economica privata quale attività libera, aggiunge che la stessa *“non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla salute, all'ambiente, alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana”*. Lo stesso programma italiano più importante dal dopoguerra, il PNRR, è fondato su principi di transizione eco-

logica, resilienza, sostenibilità proprio secondo il dettato del D.N.S.H. Bene. Abbiamo voluto fare questa doverosa premessa per parlare di quanto sta accadendo alla piccola costa di Fiumicino (Figg. 1 e 2), dove sbocca il Tevere, fiume più grande dell'Italia peninsulare, che storicamente fu la porta d'ingresso dell'antica Roma come testimoniano le rovine del porto

di Traiano e dell'antica Ostia lì presenti. In quest'area dovranno sorgere due porti (uno non è ancora autorizzato, l'altro è in costruzione in un primo lotto) per traffico internazionale di navi da crociera e commerciali. Ci saremmo tutti aspettati che le istituzioni pubbliche declinassero ogni atto approvativo secondo principi scritti nella Costituzione e nel PNRR di economia sostenibile, di am-



Fig. 2 – Veduta 3D dell'area di Isola Sacra. Alle spalle della costa le preesistenze archeologiche di Ostia e del porto romano di Traiano.

biente, di programmazione, di resilienza. Ma si fatica non poco a trovare nelle carte illustrative di progetto e soprattutto negli atti formali di approvazione, di un iter cominciato da diversi anni, il richiamo a tali principi e soprattutto le risposte ai tanti quesiti posti proprio nell'intento di assicurarne il rispetto. Dei due progetti quello che rappresenta la vera emergenza, perché è in corso la sua approvazione, è il porto di Fiumicino-Isola Sacra, un porto privato, che dovrebbe ospitare navi da crociera. Esso sarebbe ubicato dietro al "pennello" nord che protegge la foce del Tevere, in una porzione di costa lunga 2 km compresa, a sud, dalla foce del Tevere e, a nord, dal canale navigabile di Fiumicino. Questo canale artificiale, oggi chiamato portocanale di Fiumicino, collega il mare ad un'ansa del Tevere, e delimita così quell'area circondata da acque, il Tevere, il canale di Fiumicino e la costa del Tirreno, che prende il nome appunto di Isola Sacra e che si è formata negli ultimi secoli coi depositi sabbiosi portati dal fiume e con le correnti marine create dalle onde. Il secondo porto, di cui è già in costruzione un primo lotto "la

darsena pescherecci", è ubicato sulla sponda nord della foce del canale di Fiumicino ed è titolare della sua gestione la pubblica *Autorità del Sistema portuale del mar Tirreno centro-settentrionale*.

La costruzione oggi di due porti commerciali, in un tratto di costa vulnerabile e soggetta ad un instabile equilibrio dinamico, contrasta enormemente con tutti i principi di sostenibilità e rispetto dell'ambiente ben richiamati addirittura dalla Costituzione italiana. Preso atto che il porto commerciale dell'Autorità di sistema portuale risulta pianificato in una vecchia area industriale marittima dismessa, sebbene a ridosso di una vasta area naturale inclusa nella Riserva del Litorale, desta totale perplessità l'ipotesi dell'ulteriore porto crociera di Fiumicino-Isola Sacra. Perplessità che diventa incredulità per il fatto che oggi varie pubbliche istituzioni, quali il Comune di Fiumicino e la struttura del Commissario straordinario per il Giubileo, ne sostengono la fattibilità. A questo va aggiunto che il vero e attuale porto per le navi da crociera per Roma e per il centro Italia è il porto di Civitavecchia (Fig. 3), gestito

dalla stessa *Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno centro-settentrionale*, situato a 50 km a nord di Fiumicino e leader nel Mediterraneo per scalo delle navi da crociera dove esiste già un terminal in uso alle più grandi compagnie del mondo (Royal Caribbean, MSC, Costa, ecc).

Breve storia dei due porti

Il Comune di Fiumicino aveva affidato negli anni '90 una concessione demaniale per realizzare un porto turistico nei pressi dell'Isola Sacra per barche da diporto nel tratto di costa prospiciente la sponda nord della foce del Tevere. L'area per quanto naturale non era appetibile per la balneazione. La costruzione del porto turistico (noto anche come porto della Concordia) avviata nel 2010 a cura della società I.P. Iniziative Portuali ed Invitalia S.p.a., socio di minoranza, godeva di una concessione di 90 anni per la gestione. Ben presto i lavori si interruppero per il fallimento della società I.P. stessa e rimase una scogliera di 800 m in luogo del braccio portuale esterno. Poi, nel 2018, Invitalia presentò una richiesta di variante del progetto definitivo del *porto di Fiumicino-Isola Sacra* che prevedeva l'introduzione della funzione crocieristica per le grandi navi della Royal Caribbean, sostenendo di mantenere "prevalente" la funzione di "yacht marina".

Il Comune di Fiumicino considerò interessante la proposta industriale della Royal Caribbean, che a tutti gli effetti subentra nella concessione e da seguito all'iter di approvazione di questo progetto che, per strana e anomala combinazione, viene inserito tra le opere strategiche del Giubileo ed avviato in procedura di VIA (valutazione



Fig. 3 - Porto di Civitavecchia con navi da crociera [www.corrieremarittimo.it]

di impatto ambientale) presso il Ministero dell'ambiente secondo le regole previste per i progetti PNRR-PNIAC. È bene sottolineare che la variante proposta al progetto con l'aggiunta di un'area scalo per navi crociere da 7000 passeggeri, modifica la "portata" dell'infrastruttura riconducendola ad attività economica di carattere internazionale che, in questo caso, viene anche assegnata a "trattativa privata" (trattasi di concessione su area demaniale marittima), infrangendo palesemente, a nostro parere, le regole della concorrenza previste dalla legislazione nazionale e comunitaria.

Il porto di Fiumicino afferente all'Autorità di Sistema Portuale consiste anch'esso in un nuovo scalo, certamente meno interferente con l'area fluviale del Tevere e l'area archeologica romana. Il progetto nasce da una pianificazione dell'Autorità portuale, approvata dal Ministero dei trasporti ai sensi della Legge n. 84 del 1994. Essa prevede il dislocamento dei pescherecci, oggi collocati nel porto-canale, un nuovo scalo per traghetti di collegamento con le isole ed un'area per l'attracco di navi da crociera. Va anche sottolineato che il porto, di pubblica gestione, è governato da un'unica Autorità che gestisce in primis il porto di Civitavecchia, oggi porto leader nel Mediterraneo per le navi da crociera. Per cui la gestione della navigazione crocieristica sarebbe in forma di sistema e non di concorrenza tra tutti i porti gestiti dall'Autorità stessa. Il porto di Fiumicino-Autorità portuale è già in costruzione, i lavori di realizzazione di un primo lotto sono stati avviati nel 2024. Dal programma delle infrastrutture dell'Autorità portuale si evince anche un completamento di



Fig. 4 - Porto di Barcellona – [Foto A. Tomboly da www.lastampa.it “Barcellona dice addio alle navi da crociera” del 18/10/2023]

viabilità a terra per collegare il nuovo porto all'autostrada, alla stazione ferroviaria e quindi al vicino aeroporto al fine di contenere l'impatto del traffico e delle persone sulla viabilità urbana esistente.

Per quanto sopra non si comprende la necessità di un ulteriore porto con funzione crocieristica a soli 2 km dal primo, in un'area priva di viabilità dedicata e non accessibile alla ferrovia. Sarebbe una trasformazione pesante del territorio dettata non da esigenze pubbliche ma da richieste commerciali di una compagnia privata.

Pianificazione nazionale, locale e programmazione

Innanzitutto il porto crociere di Fiumicino-Isola Sacra rappresenta un'anomalia nella portualità italiana ed europea. Infatti il traffico delle crociere, che riguarda spostamento di navi anche superiori a 200.000 tonnellate di stazza lorda, è una attività di rilevanza economica internazionale che necessita di banchine attrezzate, rimorchiatori ed anche servizi di dogana e polizia di frontiera, e di conseguenza è gestito ed amministrato da enti pubblici quali le Autorità di sistemi portuali che assicurano la libera concorrenza

tra compagnie navali.

La Legge n. 84 del 1994 dispone che i porti con traffici di rilevanza internazionale (commerciali o crocieristici) siano gestiti da autorità pubbliche che predispongono (art. 5) il piano regolatore del porto e il Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) che individua le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio.

Il porto di Fiumicino-Isola Sacra, che sarà strutturato per l'attracco di super navi da crociera, contrariamente alla Legge n. 84 del 1994 ed in maniera del tutto anomala al panorama italiano ed europeo sarà invece un porto del tutto privato, con una concessione demaniale di 90 anni, che ignora la necessità di collegamenti stradali per il porto idonei all'afflusso concentrato di auto e bus.

Sarà un porto per navi da crociera, che non appartiene a nessuno strumento di pianificazione nazionale o regionale. Nasce in maniera estemporanea da una proposta di un leader mondiale della crocieristica, la Royal Caribbean, che diventerebbe un forte concorrente ai porti pubblici.

In una recente intervista il Ministro delle Infrastrutture e

dei Trasporti ha affermato che il porto di Fiumicino - Isola sacra non sarebbe di interesse nazionale o internazionale, per cui la competenza sarebbe solo del Comune in cui sorge. In tal senso però verrebbero ignorati gli effetti prodotti dall'attività crocieristica che, per tali volumi e tipologie di passeggeri, avrebbero ripercussione sul traffico stradale e sui centri urbani visitati. Ciò peraltro creerebbe un precedente nazionale, perché significherebbe che ciascun piccolo Comune o porto del territorio italiano potrebbe da oggi legittimamente chiedere e pretendere di avere una attività commerciale di rilevanza internazionale.

Sostenibilità del progetto: impatto economico sul territorio delle navi da crociera

Numerose associazioni, in primis Italia Nostra, hanno dal primo momento osservato

come l'attività economica indotta dal turismo crocieristico, rispetto ad ogni altra forma di turismo, produce più effetti negativi che positivi.

Gli interessi delle compagnie crocieristiche consistono nel vendere pacchetti di 6 o 7 giorni, completi di ristorazione, divertimento e rilassamento a bordo dei propri colossi galleggianti, con escursioni da 4 a 8 ore sulla terraferma da svolgere, nell'arco della crociera, in 4 o 5 città turistiche dell'itinerario. Nel 2023 una consigliera del Comune di **Amsterdam** aveva paragonato l'afflusso dei turisti dalle navi da crociera a una sorta di "piaga delle locuste" che si abbatte sulla città. La stessa sindaco Femke Halsema non poteva che constatare come l'attracco delle mega navi da crociera nel porto di Amsterdam di fatto comportava che *"i crocieristi venissero lasciati liberi per un paio d'ore nel centro della città, man-*

giassero in catene internazionali di fast food e non avessero tempo per visitare un museo, consumando così la città..." [dal www.shippingitaly.it "Amsterdam dice stop alle navi da crociera in città" del 21 luglio 2023]. La chiusura del terminal crociere centrale, vicino alla stazione ferroviaria principale di Amsterdam, è stata solo l'ultima misura presa dall'amministrazione comunale per limitare il turismo di massa indotto da queste navi.

Parimenti a Barcellona (fig.4) nel febbraio 2023 la prima cittadina Ada Colau affermava che gli effetti delle navi da crociera, che spesso hanno una sosta di poche ore nel porto, sono inesorabilmente negativi sull'urbanistica della città "è necessario che si torni a vivere in centro". Un problema che accomuna la destinazione spagnola con molte delle città europee a vocazione turistica. Gli sbarchi di breve durata non forniscono un ritor-



Fig. 5 - Progetto del porto di Isola Sacra. Circa 1 milione di mc di dragaggio all'interno del porto per raggiungere la profondità di -11,50 m [Tavola OM51 di progetto "1 planimetria di dragaggio"]



Fig. 6 - Canale di accesso al porto. Sono previsti circa 2 milioni di mc di dragaggio per garantire l'avvicinamento delle navi alla costa ed al porto [Tavola OM51 di progetto "2 planimetria di dragaggio"].

no economico adeguato per la città [fonte: www.ttgitalia.com "Barcellona, l'annuncio di Colau: numero chiuso per i turisti" del 16 febbraio 2023].

E si potrebbe continuare citando i porti di Marsiglia, di Bergen, di Venezia e di altre città meta delle crociere che denunciano i problemi dell'over-tourism.

Come ci insegnano Amsterdam, Venezia, Barcellona il turismo indotto dalle crociere non produce alcun effetto positivo per musei, alberghi, *bed&breakfast*, ristoranti che non siano *fast-food*, ma consuma sempre più il tessuto urbano e sociale con l'inquinamento dell'aria (di navi, taxi e bus), con traffico indotto dai tours e invasione di persone nei luoghi simbolo della città che spendono nello *street-food* e nei negozi di *souvenir* e foto-calamite, prima di risalire in autobus e lasciare spazio a nuovi avventori.

Sostenibilità del progetto: impatto sulla viabilità e su Roma

Secondo le osservazioni poste da Italia Nostra al progetto, lo studio trasportistico allegato alla VIA [P0031150-D-0-

MP00-IS-REL-00_01 "Studio Trasportistico – Relazione Generale"] calcola l'impatto sulla viabilità delle navi da crociera del porto di Fiumicino Isola Sacra in modo sottostimato e parziale. L'impatto sul traffico, infatti, viene valutato in soli 30 autobus per nave in arrivo al porto, cioè meno di 1500 passeggeri, mentre tutte le navi della Royal Caribbean, che attualmente scalano il porto di Civitavecchia, hanno numero di passeggeri da 3.000 in su, fino anche a 7.000, quindi da 2 a 4 volte maggiore del carico di bus ipotizzato nello studio.

Si è rilevato che il sovraccarico di traffico è stato valutato solo nelle immediate vicinanze del porto in progetto, cioè solo all'interno dell'Isola Sacra, evidenziando comunque una situazione attuale già critica nei punti nevralgici della rete urbana esistente di Fiumicino. Nulla comunque viene detto sull'itinerario che decine di nuovi bus e taxi percorreranno dalle navi verso la città o nel centro di Roma, luogo dove tutti i turisti fanno meta, un circuito praticamente (Colosseo, San Pietro, piazza di Spagna e piazza

Navona), già affollato per i numerosi bus turistici, dove sarà ulteriormente moltiplicato quel fenomeno di "iper-turismo" conosciuto e contrastato da tutte le capitali europee.

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

Sostenibilità ambientale: impatto sul mare

In circa di 3 km di costa, alla foce del Tevere, ci saranno 3 porti, 2 di rilevanza nazionale quello di Ostia a carattere di portistico già presente, il porto-canale di Fiumicino, gestito dall'Autorità di sistema portuale, che ha già in corso il suo ampliamento con la costruzione di un primo lotto, ed il previsto porto di Fiumicino-Isola Sacra per navi da crociera.

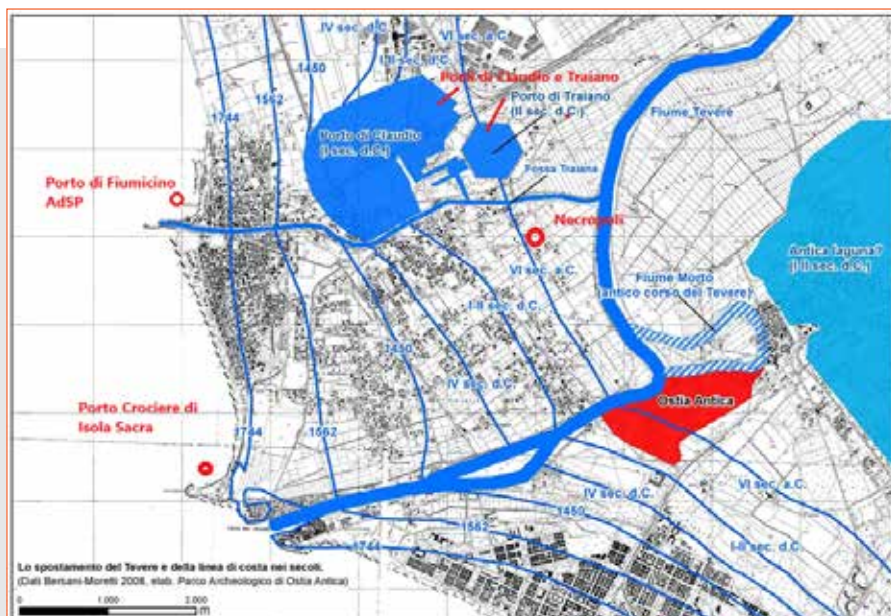


Fig. 7 - Planimetria dell'area con le presenze storiche e l'avanzamento della costa nel corso dei secoli [www.ostiaantica.beniculturali.it].

Ma il nuovo porto di Fiumicino-Isola Sacra dovrà realizzare fondali di progetto da -10,50 m a -12,50 m (fig.5) laddove oggi la costa, modellata dalla confinante bocca del Tevere, è di pochi metri d'acqua per le sabbie argillose depositate dal fiume.

Dal punto di vista marino, la conseguenza di realizzare un porto in un'area in costante sviluppo dinamico e caratterizzata dal deposito di detriti e sedimenti (del più importante bacino dell'Italia peninsulare) sarà la necessità di costose e ricorrenti operazioni di dragag-

gio. Il Tevere nasce nell'appennino Tosco-Emiliano e percorre 400 km fino al mare. Le portate di piena, frequenti negli ultimi tempi, trasportano qualche milione di metri cubi all'anno nel mare.

Per assicurare l'entrata ed uscita delle giganti navi da crociera dal porto, saranno dragati migliaia di metri cubi di sabbia dai fondali marini (molti ripetuti periodicamente) che stravolgeranno necessariamente l'equilibrio idrodinamico della costa. Secondo progetto è previsto un dragaggio complessivo iniziale di oltre 3 milioni di metri cubi. Bisogna infatti considerare anche la realizzazione di un "canale d'accesso" al porto largo 200 metri e lungo diversi chilometri per garantire l'avvicinamento delle navi alla costa (fig.6). E bisogna considerare che il mantenimento negli anni dei fondali determineranno periodici, forse anche annuali, operazioni di ulteriore dragaggio. Operazioni che sposteranno ingenti volumi di sabbie in un'area sommersa che incideranno su un ecosistema caratterizzato dal delicato equilibrio dinamico di questo grande fiume naturale.

Fig. 8 - A - Ostia Antica sull'ansa del Tevere nei pressi della foce.
B - strada di Ostia Antica.
C - Necropoli di Isola Sacra.
D - Le "colonnacce" del porto di Claudio.



Fig. 9 - Trabucchi interni al nuovo porto, in secondo piano il faro [Tavola di progetto "9. inquadramento fotografico"]



Impatto sui siti archeologici

E lo stesso porto dovrà inserirsi, trasformandone pesantemente i connotati, in un'area storica ed archeologica unica al mondo (fig.7) testimone ancora oggi di una antica "porta sul mare" della Roma imperiale formata dalle rovine di Ostia antica (fig.8), adagiata poco più all'interno sulla sponda del Tevere, dalla Necropoli di Isola Sacra, a poche centinaia di metri, e dai pittoreschi porti romani di Claudio e di Traiano. Tutti subiranno l'impatto stradale e visivo delle enormi navi del nuovo porto.

Nell'area del nuovo porto si rileva anche la presenza di manufatti storici quali il faro realizzato nel 1946 sul preesistente distrutto, e gli antichi trabucchi, palafitte in legno (fig.9), che rappresentano sistemi insediativi produttivi tipici della foce del Tevere, che saranno inglobati, trasformati e sovrastati dalle strutture fisse del porto (alberghi ed edifici vari) e dalle gigantesche navi in banchina che modificheranno il panorama con enormi montagne galleggianti.

Non si è in grado di comprendere l'impatto di due nuovi porti su quest'area di soli 12 km quadrati con le sue preesistenze storiche ed archeologiche. Certamente l'afflusso di auto e bus, la necessaria congestione del traffico, i possibili nuovi elettrodotti di servizio al porto la trasformeranno sempre più in area "retro-portuale", a discapito dell'attuale tessuto urbano, cancellando la vocazione e l'attrattiva storico culturale.

Nessuno peraltro ha mai studiato l'impatto di due porti commerciali posti a soli 2 km tra loro sulla costa, e sul tessuto urbano di Fiumicino e nel centro di Roma.

Le valutazioni di VIA sono state effettuate sui singoli progetti ma non sulla somma dei due.

Geomatica e progettazione di opere

Alcune considerazioni sulla Geomatica chiamata in causa dal progetto del Porto di Isola Sacra a Fiumicino (RM).

La società proponente il progetto, nelle relazioni per lo stato di fatto, cita un rilievo topografico della fascia costiera del porto di Isola Sacra eseguito mediante fotogrammetria aerea con drone, integrata da rilievi GNSS RTK nei punti dove la "fotogrammetria risultava insufficiente".

Di certo un'opera del genere avrebbe richiesto un rilievo aerofotogrammetrico classico inquadrato nella cartografia tecnica ufficiale della Regione Lazio (cartografia CTR5K ufficiale e aggiornata alle date del 2003, 2014, 2020). Il volo aerofotogrammetrico con drone non può trovarsi in condizioni operative utili in quanto ricadente in zona aeroportuale, che limita sia il peso che la quota di volo (max 25m da terra), anche per sistemi di livello amatoriale come quello utilizzato. Il risultato atteso non può essere che limitato dalla quantità eccessiva di fotogrammi e dalle numerose zone nascoste dall'edificato esistente.

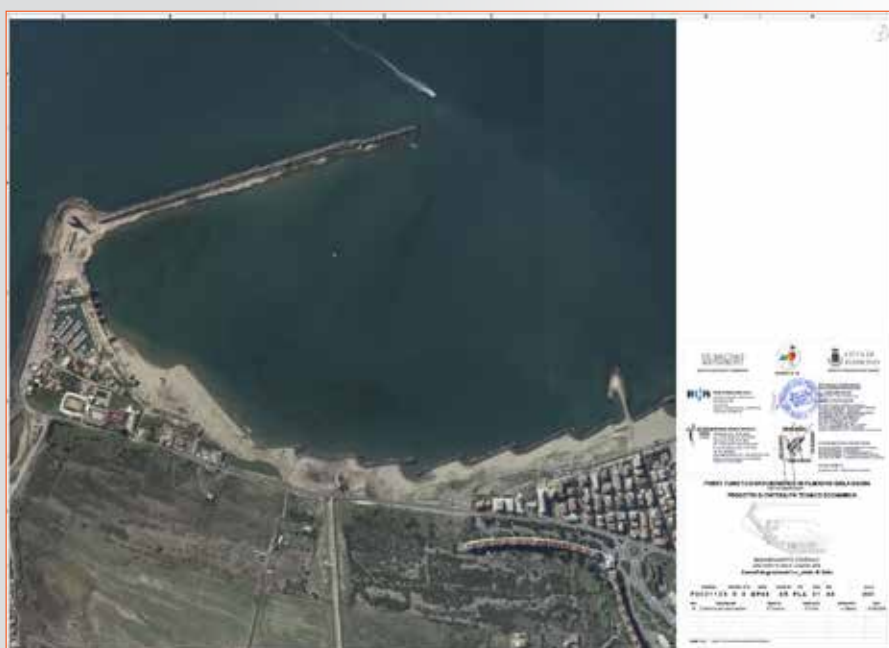
I rilievi sono effettuati nell'inquadramento cartografico riferito ad un sistema di riferimento obsoleto (Roma 1940), da tempo non più utilizzabile dalle pubbliche amministrazioni, come da disposizioni nel DM 10 novembre 2011.

Non risultano mappati i punti di appoggio a terra dei fotogrammi né il calcolo di Triangolazione Aerea a cui avrebbero dovuto essere sottoposti, né sono reperibili i fotogrammi stessi, nell'archivio dei dati messi a disposizione sul sito del MASE.

Ad avvalorare la mancanza dei riferimenti cartografici, e quindi di posizionamento corretto delle opere proposte, è la completa assenza di coordinate e di griglia in tutte le planimetrie a corredo del progetto, comprese quelle di inquadramento topografico generale.

In ultimo per un'opera che va ad essere inquadrata nelle competenze cartografiche dell'Istituto Idrografico della Marina (IIM), non è stato possibile trovare l'inquadramento del progetto all'interno della cartografia nautica di competenza dello stesso Istituto.

RC



Aerofotogrammetrico – stato di fatto, si nota l'assenza dei riferimenti all'inquadramento geografico



Planimetria generale dello stato di fatto (si nota l'assenza di griglie e coordinate)



Simulazione progetto su ortofoto di base non georiferita.

Non esiste una VAS sulla pianificazione portuale di quest'area come oggi si trasformerebbe perché, appunto, il porto di Fiumicino-Isola Sacra non è compreso in nessun piano portuale italiano. Non esiste una risposta sulle scelte politiche che puntano sul turismo (o *iper-turismo*) delle crociere, acclarato come fenomeno negativo in tutte le capitali europee, anziché del turismo di conoscenza e di storia, particolarmente auspicabile in questo tratto di territorio. Non c'è una risposta sul rispetto del principio DNSH del progetto di Fiumicino-Isola Sacra, progetto che prevede ingenti investimenti ed impatti sul territorio finalizzati ad incentivare un turismo *fast* (visita di 3 o 4 ore nella città di Roma e ripartenza). Un progetto che addirittura fruisce di procedure agevolate di approvazione; infatti, incomprensibilmente, il progetto è dichiarato "strategico" (inserito nel Dpcm 11/06/2024) per il Giubileo 2025, ormai passato, e di conseguenza ha condotto la valutazione di impatto ambientale (VIA) con la procedura agevolata e velocizzata delle regole PNIEC-PNRR. Sarebbe utile che le istituzioni competenti rispondano ai cittadini su quanto rilevato ed evidenziato prima di concedere ad un gruppo privato, per 90 anni, l'uso così impattante per il territorio di un (ulteriore) porto crociere nella città di Fiumicino.

PAROLE CHIAVE

COSTA; PORTO DI FIUMICINO; SOSTENIBILITÀ; BATIMETRIA; CARTOGRAFIA

ABSTRACT

On the small coast of Fiumicino, where the Tiber flows into the sea, the largest river in peninsular Italy, which was historically the gateway to ancient Rome as evidenced by the ruins of Trajan's port and ancient Ostia there, the construction of two ports for international traffic of cruise ships and commercial ships is planned (one is not yet authorized, the other is under construction in a first batch). We would all have expected that public institutions would decline every approval act according to principles written in the Constitution and in the PNRR of sustainable economy, environment, planning, resilience. But it is very difficult to find in the project's illustrative documents and especially in the formal approval acts, of a process that began several years ago, the reference to these principles and above all the answers to the many questions posed precisely with the intent of ensuring compliance. Of the two projects, the one that represents the real emergency, because its approval is in progress, is the port of Fiumicino-Isola Sacra, a private port, which should host cruise ships. It would be located behind the northern "brush" that protects the mouth of the Tiber, in a 2 km long portion of the coast including, to the south, the mouth of the Tiber and, to the north, the navigable canal of Fiumicino. This artificial canal, today called the Fiumicino canal-port, connects the sea to a bend of the Tiber, and thus delimits that area surrounded by water, the Tiber, the Fiumicino canal and the coast of the Tyrrhenian Sea, which takes the name of Isola Sacra and which was formed in recent centuries with the sandy deposits brought by the river and with the marine currents created by the waves.

The second port, of which the first lot "the fishing dock" is already under construction, is located on the northern bank of the mouth of the Fiumicino canal and is managed by the public Authority of the Port System of the Central-Northern Tyrrhenian Sea.

The construction today of two commercial ports, in a stretch of vulnerable coast and subject to an unstable dynamic equilibrium, contrasts enormously with all the principles of sustainability and respect for the environment well recalled even in the Italian Constitution. Given that the commercial port of the Port System Authority is planned in an old abandoned maritime industrial area, although close to a vast natural area included in the Coastal Reserve, the hypothesis of the additional cruise port of Fiumicino-Isola Sacra arouses total perplexity. Perplexity that becomes incredulity for the fact that today various public institutions, such as the Municipality of Fiumicino and the structure of the Extraordinary Commissioner for the Jubilee, support its feasibility.

To this it should be added that the real and current port for cruise ships for Rome and central Italy is the port of Civitavecchia, managed by the same Port System Authority of the central-northern Tyrrhenian Sea, located 50 km north of Fiumicino and leader in the Mediterranean for cruise ship calls where there is already a terminal in use by the largest companies in the world (Royal Caribbean, MSC, Costa, etc.).

In this article we briefly discuss the sustainability of the project from various sources.

AUTORE

ORESTE RUTIGLIANO, CATELLO MASULLO
ITALIA NOSTRA – SEZIONE ROMA

ANNA LONGO
ITALIA NOSTRA – SEZIONE LITORALE ROMANO

G.ter

Innovations in Geomatics

www.gter.it

info@gter.it

