

MOZIONE N. 24
Consiglio del Municipio Roma X
Seduta del 19 giugno 2025

Oggetto: No al porto crocieristico di Fiumicino.

Premesso che

In data 14 giugno 2023 il Governo Nazionale ha inserito nel nuovo Decreto Giubileo, su proposta del Comune di Fiumicino, il progetto della "Royal Caribbean" per la realizzazione di un nuovo terminal crociere a Fiumicino (Isola Sacra); tale progetto, denominato "Porto turistico - crocieristico di Fiumicino Isola Sacra", è indicato nella scheda n. 146 dell'allegato al DPCM 8 giugno 2023 come intervento "essenziale" per il Giubileo 2025; unitamente, associazioni di scopo, il comitato "Tavoli del Porto", diverse forze politiche e sociali, hanno espresso forte preoccupazione riguardo a tale intervento sia per rischi ambientali ed idrogeologici, erosione marina in primis, sia ritenendolo l'intervento privo di reale interesse pubblico e quindi dannoso per il territorio;

Rilevato che

secondo il DPCM dell'8/6/2023 gli interventi essenziali sono quelli inclusi nel Programma dettagliato che hanno effetto durevole per il territorio e/o che migliorano la qualità della vita al cittadino e ai pellegrini completati in tempo utile per lo svolgimento delle celebrazioni del Giubileo;

l'approdo delle grandi navi da crociera, previsto inizialmente in tempi utili per il Giubileo 2025 ma posticipato con termine lavori in via di definizione, necessita del completamento di opere di dragaggio profonde 12 metri che determineranno un devastante scempio ambientale con un grave rischio di incrementare l'erosione marina in tutto il delta del Tevere e di conseguenza anche nel confinante Municipio X;

la Relazione Illustrativa precisa che le opere di "accosto crocieristico" e la relativa logistica verranno utilizzate per soli sei mesi all'anno (maggio-ottobre) e quattro giorni a settimana (giovedì-domenica) con dati di traffico in palese contrasto con le evidenze;

con nota del 07.02.2024, il Ministero della Cultura (Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), con riferimento al progetto di realizzazione del porto crocieristico di Fiumicino, presentato dal Comune di Fiumicino (soggetto proponente), alla luce di quanto disposto dall'art.24 del D.Lgs.152/2006, esaminata la documentazione progettuale pubblicata, 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, preso atto delle numerose osservazioni promosse da associazioni e comitati, 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, comunicava 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" evidenziando in sintesi una importante carenza significativa di documentazione a discapito delle valutazioni necessarie a definire l'impatto che questo nuovo porto crocieristico di Fiumicino determinerà su tutto il territorio di pertinenza e non solo;

in relazione all'intervento in oggetto il Ministero della Cultura si è espresso, con parere prot. 36253 del 05.12.2019, 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;

il progetto, come sottolineato dall'associazione Carte-in-regola potrebbe risultare incompatibile con la legge 84/94 che assegna allo Stato la gestione dei porti commerciali. L'introduzione forzata di un soggetto privato, peraltro in assenza di bando europeo per l'assegnazione delle concessioni che oggi vengono espletate dalle Autorità di Sistema Portuale, altera il sistema di tutele dei lavoratori portuali;

l'introduzione di un terminal crocieristico in uso esclusivo ad una singola compagnia armatoriale potrebbe alterare l'equilibrio competitivo del mercato portuale laziale e nazionale, legittimando richieste simili da parte di altri operatori;

la realizzazione del progetto comporta un'occupazione ex novo di un consistente tratto di mare e la necessità di un significativo dragaggio (almeno tre milioni di metri cubi) con potenziali quanto negativi impatti ambientali rilevanti che, oltre a determinare incrementi di erosione marina, necessitano di specifiche autorizzazioni subordinate a studi approfonditi di carattere sedimentario e di meccanica fisica delle correnti marine;

nell'anno 2013, durante sondaggi nel bacino che dovrebbe accogliere le navi da crociera, si sono avute emissioni cospicue di gas proveniente dal sottosuolo che hanno costretto le autorità a monitorare l'evento con indagini effettuate dall'Ispra per verificare il tipo di gas, l'origine e la pericolosità;

si temono gravi ripercussioni sul sistema della mobilità di Fiumicino, già congestionato dalla presenza dell'aeroporto internazionale, a causa dell'afflusso di migliaia di passeggeri e membri di equipaggio delle grandi navi da crociera;

le infrastrutture accessorie previste, comunque su gomma, potrebbero non essere sufficienti ad evitare il collasso viario, di viabilità locale e di carico veicolare;

le grandi navi da crociera sono tra i mezzi di trasporto più inquinanti, con significative emissioni atmosferiche e acustiche che si sommerebbero a quelle già presenti sul territorio dovute al traffico aereo; la costruzione del porto in prossimità dell'argine realizzato per contenere il rischio idraulico del Tevere potrebbe ostacolare il libero deflusso delle acque verso il mare in caso di piena alluvionale;

l'approdo di grandi navi alla foce del Tevere, caratterizzata da fondali bassi e fangosi, difficoltosi già dal tempo dei romani caratterizzato da correnti locali particolari, potrebbe comportare seri rischi per la sicurezza della navigazione.

Visto che

il nuovo porto crocieristico di Fiumicino, vista la sua imponente strutturale così come la rigidità delle opere in cemento armato che verranno realizzate, determinerà inevitabilmente una significativa modifica nelle correnti marine azzerando per altro l'apporto dei sedimenti che il fiume Tevere consegna naturalmente sulla costa laziale. Questo aspetto, molto trascurato nelle analisi tecniche necessarie per la progettazione, determinerà una moltiplicazione dei fenomeni di erosione costiera che interesseranno, con alta probabilità, anche la costa laziale e quindi potenzialmente anche il Municipio X di Roma Capitale; il Comune di Fiumicino cederà, in regime di concessione al Gruppo Royal Caribbean (G.R.C.) per 90 anni, un porto nato nel 2010 con finalità turistiche che si vorrebbe ora trasformare in porto crocieristico totalmente privato che, di fatto, opererebbe in concorrenza al porto di Civitavecchia, pubblico e gestito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale;

l'Autorità Portuale ha pianificato ed avviato la costruzione, con un primo lotto di 36 milioni di euro, di un porto per crociere e traghetti nello stesso Comune di Fiumicino a soli 2 km a nord del sito su cui dovrebbe sorgere il porto crocieristico del Gruppo Royal Caribbean;

non è noto se sia stato presentato il progetto di dragaggio funzionale all'ingresso e all'uscita delle navi da crociera in base anche alle correnti marine locali;

non è chiaro quale sarà il soggetto istituzionale responsabile per la trasformazione della concessione da porto turistico a terminal crocieristico;

le analisi sugli impatti del terminal crocieristico sulla mobilità di Fiumicino e sui collegamenti da e per Roma così come l'analisi costi benefici in grado di valutare le conseguenze dell'investimento sul sistema portuale e territoriale del Lazio mostrano una evidente lacuna.

Considerato che

le potenziali ricadute negative sull'ambiente, sulla mobilità, sulla sicurezza e sull'assetto portuale del territorio appaiono significative e richiedono una valutazione approfondita promossa da enti terzi di natura indipendente;

non sussistono elementi che comprovino un prevalente interesse pubblico tale da giustificare l'utilizzo di procedure accelerate e deroghe previste per gli interventi giubilarli a favore di un'iniziativa privata;

i porti e le banchine per le navi da crociera dovrebbero restare nelle esclusive competenze nazionali, almeno così, al pari di Amsterdam, Barcellona o Venezia, le Istituzioni saranno sempre in grado di controllare, regolare o interrompere, i flussi in caso di necessità invece di delegare un privato, che nutre unicamente interessi privati, ad utilizzare arbitrariamente un tratto importante di costa quindi di confine di Stato;

la concessione per 90 anni ad un privato di una infrastruttura che dovrebbe rimanere nelle esclusive competenze strategiche dello Stato avvia un pericoloso precedente che può pesantemente mettere a rischio l'interesse nazionale ed il controllo dei confini di Stato;

Valutato che

risulta strategico per le motivazioni esposte riconsiderare il progetto del porto di Fiumicino tornando all'originario progetto turistico per barche da diporto;

il porto crocieristico, fra l'altro, così come concepito, non determinerà alcun beneficio economico per la comunità di Fiumicino in quanto i flussi turistici verranno dirottati dalle grandi navi direttamente verso il centro della città di Roma.

Tutto ciò premesso, rilevato, visto, considerato e valutato,

**IL CONSIGLIO DEL MUNICIPIO ROMA X ESPRIME FERMA CONTRARIETA' ALLA
REALIZZAZIONE DEL NUOVO PORTO CROCIERISTICO DI FIUMICINO E
IMPEGNA**

il Presidente e la Giunta del Municipio Roma X affinché si relazionino con Consiglio Regionale del Lazio e altri organi di competenza al fine di manifestare sostegno alle istanze promosse dai cittadini del Comune di Fiumicino così come dalle associazioni ambientaliste e dai comitati di scopo nati per contrastare il progetto del nuovo porto crocieristico di Fiumicino;

a sollecitare una verifica approfondita della legittimità del progetto e delle procedure seguite al fine di garantire il rispetto delle normative europee, statali e regionali;

a promuovere un approfondito ripensamento sull'interesse pubblico dell'opera, anche alla luce delle criticità evidenziate;

a sollecitare una completa e trasparente valutazione degli impatti ambientali, sociali ed economici del progetto, coinvolgendo tutti gli enti competenti e la cittadinanza;

a promuovere una verifica sulla regolarità delle procedure di concessione demaniale e di variante al Piano regolatore portuale;

a promuovere altresì e sostenere il potenziamento delle infrastrutture portuali già attive e controllate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno sollecitando particolare attenzione al miglioramento dei collegamenti infrastrutturali con la città di Roma;

a sostenere, presso gli organi competenti, che ogni decisione relativa a infrastrutture portuali strategiche per il territorio sia adottata nel pieno rispetto dei principi di trasparenza, partecipazione e sostenibilità, tutelando l'interesse generale e la salvaguardia del patrimonio ambientale e paesaggistico del Delta del Tevere, delle attività turistiche collegate sia del confinante Municipio X sia del Comune di Fiumicino;

a promuovere e sostenere ogni approfondimento utile sul tema della portualità, con particolare attenzione alla necessità di soluzioni alternative che possano rispondere in modo più equilibrato alle esigenze di sviluppo del territorio e alla tutela dell'ambiente e della qualità della vita dei cittadini, in coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale e con le prerogative oggi assegnate allo Stato in tema di portualità;

a chiedere, in nome del principio di precauzione, della tutela del paesaggio e della partecipazione democratica, una sospensione e revisione del progetto di realizzazione del nuovo porto crocieristico di Fiumicino, con l'attivazione di un tavolo pubblico tra Istituzioni, cittadini e portatori di interessi, per valutare soluzioni più coerenti con la vocazione ambientale e culturale del territorio;

a chiedere la riqualificazione del porto Canale di Fiumicino esistente, con interventi selettivi per migliorare sicurezza e funzionalità, senza nuovo consumo di suolo;

a promuovere la tutela e valorizzazione del patrimonio naturalistico e culturale, attraverso il turismo responsabile e il collegamento con aree di pregio come Ostia Antica e l'Oasi di Macchia Grande;

a realizzare progetti di rigenerazione urbana partecipata orientati alla creazione di spazi pubblici, servizi locali e sostegno alle economie locali;

a sostenere il potenziamento della mobilità pubblica e intermodale migliorando l'accessibilità e la sostenibilità del territorio.

f.to La Presidente del Consiglio
Giampaola Pau

f.to Il Segretario
Vincenzo Messina

Presentata dai Conss. Facchinelli, Possanzini, Fallacara, Scarfagna, Fiorucci, Biondo, Welyam Mosaad Ghebryal, Di Matteo, Ieva, Paoletti, Di Pillo. Emendato dai Conss. Ieva, Paoletti, Di Pillo.