

FIUMICINO, NO AL NUOVO PORTO ALLA FOCE DEL TEVERE

DOSSIER 'GOLETTA VERDE NEL LAZIO' 2009

BANDIERA NERA 2009

Alla **Società I.P. (Iniziativa Portuali)**, per il progetto di realizzazione del Porto di Fiumicino.



Rendering del nuovo porto turistico di Fiumicino dal sito <http://www.iniziativeportuali.it>

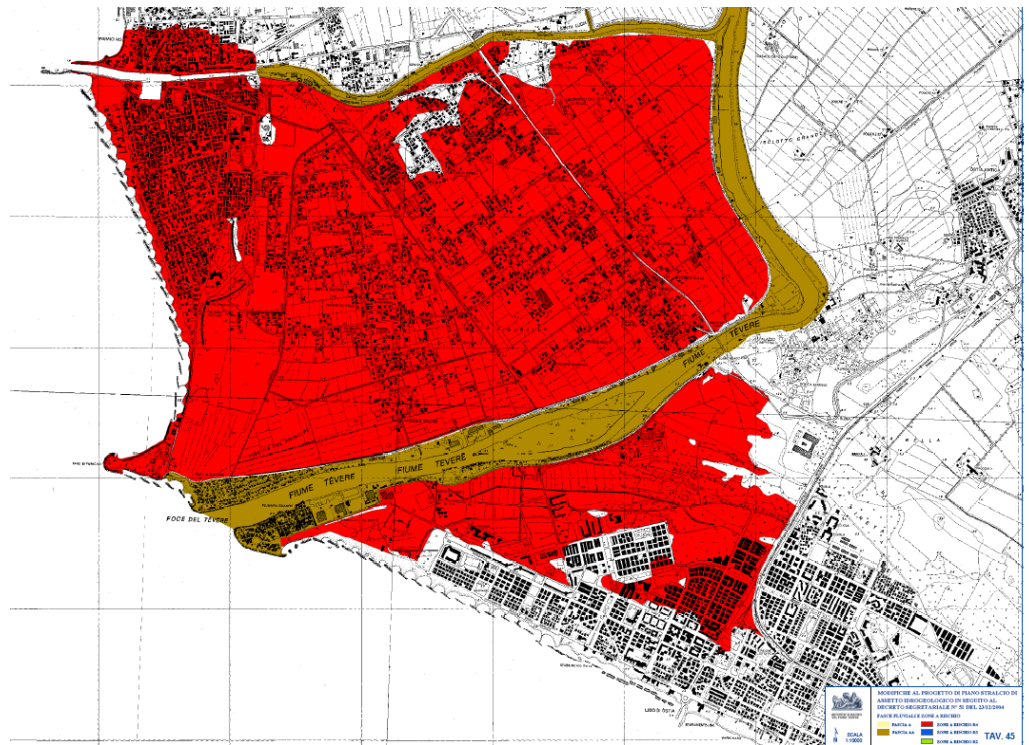
Il nuovo Porto di Fiumicino sarebbe un gigante di cemento in piena foce del Tevere, collocato a nord del faro sul Tevere, con dimensioni veramente enormi, un progetto assurdo in un luogo delicatissimo, che suscita fortissima contrarietà da parte di Legambiente, che chiede alla Regione Lazio di rivedere tutte le carte relative al progetto. Un'immensa struttura, con tre incredibili torri sul mare, di 104,29 ettari totali di cui 77,40 ettari per opere a mare, 26,89 per opere a terra e 4,5 per l'area cantieristica; un risultato complessivo di ben 1.445 posti barca per imbarcazioni da 10 a 60 metri.

Un gigante, appunto. nel pieno della foce del Tevere, che disterebbe "ben" 200 metri dal porto di Ostia, si collocherebbe infatti a nord del vecchio faro, contro ogni logica di dimensione e con uno spregiudicato uso e sopruso del suolo. Analizzando il pantagruelico progetto di realizzazione del porto, è lampante anche la totale assenza di seri collegamenti su trasporto pubblico ad un'area in cui si prevede la realizzazione di sole nuove strade. Altri chilometri di asfalto sul litorale per raggiungere altre tonnellate di cemento nel mare, mentre è chiaro infatti uno sviluppo delle strade per traffico privato ci si chiede dov'è se non qui, una zona di completa assenza di mega-infrastrutture che dovrebbe trovare sviluppo la "cura del ferro" da tutti auspicata ma mai attuata.

Si prevede che la struttura porterà inoltre nell'area tra attività portuali, commerciali e indotto, più di **2.000 persone a frequentare quelle strade**. E' proprio difficile, quindi, pensare di poter congestionare ulteriormente di auto private una zona già ad oggi di **traffico al limite del collasso**.

Un porto, anzi il più grande porto d'Italia (così viene detto), avrebbe però un problema piuttosto rilevante, visto che sarebbe collocato in zona a rischio idrogeologico 'molto elevato' R4, secondo l'Autorità di Bacino del Tevere.

E' davvero molto eloquente, l'immagine della foce del Tevere tratta dal "Piano di Assetto Idrogeologico" (PAI) approvato dall'Autorità di Bacino del Tevere. **E' abnorme l'estensione dell'area in colore rosso, identificata come a rischio idrogeologico 'molto elevato', le tristemente note zone R4.**



Un'area che rischia di finire costantemente sott'acqua in occasione di eventi piovosi

particolari, dove anche recentemente durante la piena del fiume dell'autunno scorso oltre 200 famiglie sono state trasferite in albergo a causa dell'invasione d'acqua.

E' "ben noto l'alto significato ecosistemico che ormai da molti decenni viene riconosciuto alle aree del delta fluviale per la loro particolare ricchezza di valori interrelati e, insieme, per il loro alto grado di sensibilità sotto il profilo fisico, biologico e antropico", si legge nel PAI che afferma come "a tale riconoscimento corrispondono speciali studi e progetti interdisciplinari di tutela e valorizzazione e speciali leggi e Convenzioni a livello nazionale e internazionale. Nel caso della foce del Tevere ai requisiti ambientali, fisici e biologici, che sono descritti nelle schede specialistiche, si uniscono requisiti archeologici, storici, paesistici molto speciali dovuti alla densità e unicità delle presenze archeologiche (porto di Traiano, Ostia antica, via Severiana, la necropoli di Porto, ecc), architettoniche (castello di Porto, S. Ippolito, sistema delle torri costiere, torre S. Michele, ecc), di archeologia industriale (ex officine Breda, manufatti della bonifica idraulica, ecc) e al loro essere organizzati in un sistema di opere fortemente correlato al sistema ambientale."

Una realtà così ricca e importante da far individuare all'Autorità di Bacino il "Parco della Foce", da Capo due Rami fino alla foce di Fiumara e di Fiumicino", prevedendo "la promozione di una riqualificazione complessiva e valorizzazione delle risorse e potenzialità del territorio", con tanto di



“creazione di zone umide e punti d’acqua e di boschetti o masse arboree e cespugliate”, e ancora “**il mantenimento di un libero affaccio dell’entroterra verso la costa ed il mare e verso il Tevere evitando occupazioni del suolo con strutture, infrastrutture e attività non coerenti con le finalità del Parco e del Piano di assetto**”, ma anche “prevedendo una graduale **delocalizzazione delle costruzioni e attività esistenti che presentano lo stesso carattere di incoerenza**”, e in particolare l’ipotesi di “**delocalizzazione delle attività cantieristiche ubicate sia nel tratto di Fiumara che nel tratto del canale di Fiumicino.**”

Nel piano si evidenzia, infatti, che il “tratto terminale del fiume, pur assumendo una indiscutibile importanza idraulica, ambientale e paesistica, presenta una serie di problemi di carattere insediativo che configurano una sequenza di degradi e conseguenti rischi legati principalmente al deflusso delle acque al mare”, tra i quali “la localizzazione, all’interno degli argini, di attività produttive legate alla nautica, cantieristica, deposito e ormeggi delle imbarcazioni; la presenza, in prossimità della foce del fiume, di insediamenti residenziali e produttivi abusivi e non.” Tra le ipotesi ben consolidate che si lanciano si prevede la “**riqualificazione della foce di Fiumara che tenga conto della necessità di reperire il maggior numero di aree libere per il deflusso delle acque verso il mare e verso l’entroterra, della delocalizzazione degli insediamenti abusivi in prossimità della foce, del rapporto tra le previsioni di edificazione dei comuni di Roma e di Fiumicino con il problema del rischio idraulico.**”

Giudizi molto seri e approfonditi, che richiederebbero di rimandare al mittente il progetto, che invece avrebbe “stranamente” avuto il via libera anche dalla stessa Autorità di Bacino del Tevere, che evidentemente deve aver dimenticato quanto approvato nel PAI.

LE DIMENSIONI DEL NUOVO PORTO DI FIUMICINO: OPERE A MARE, OPERE A TERRA, VIABILITA’.

Secondo quanto si apprende dal progetto definitivo del Nuovo Porto Turistico di Fiumicino, l’infrastruttura, da realizzarsi all’interno delle aree del Demanio Statale, in questione prevede un enorme dimensionamento pari a 104,29 ettari totali di cui 77,40 ettari per opere a mare, 26,89 per opere a terra e 4,5 per l’area cantieristica.

Inoltre a questa cifra va aggiunta quella prevista per le superfici destinate a parcheggi, che è pari a 50.990 mq, 22.820 mq per parcheggi a raso, 100 per parcheggi a livello strada e le rimanenti superfici destinate a parcheggi interrati.

LE OPERE A MARE

L'area di intervento delle opere a mare, secondo il progetto, prevedrebbe come detto, l'utilizzo di 77,40 ettari suddivise secondo la tabella che segue:

SPECCHIO ACQUEO PROTETTO DARSENA PRINCIPALE	Ha 58,1
SPECCHIO ACQUEO PROTETTO DARSENA GOMMONI	Ha 1,49
SPECCHIO ACQUEO PER MOLI FORANEI (sopraflutto, sottoflutto, scogliere darsena gommoni)	Ha 16,4
SPECCHIO ACQUEO PER PONTILI PRINCIPALI INTERNI (sopraflutto, sottoflutto, scogliere darsena gommoni)	Ha 1,36

Fonte: Elaborazione dati Legambiente su Relazione Generale porto di Fiumicino

Il tutto al servizio di 1.445 posti barca di cui 400 saranno rivolti ad imbarcazioni superiori ai 15 metri e più di 700 ad imbarcazioni superiori ai 18 metri, una struttura che si rivolge ad utenti proprietari di una tipologia di imbarcazione medio- alta.

Se analizziamo questo dato all'interno del Piano Porti della Regione Lazio, notiamo che su 9.340 nuovi posti barca previsti, il Nuovo Porto di Fiumicino contribuirebbe con un incremento del 15,5 %.

Tab. n. 1 Incremento posti barca su tot regionale

POSTI BARCA TOTALI PREVISTI	9.340
POSTI BARCA TOTALI PREVISTI DAL PORTO DI FIUMICINO	1.445
PESO PERCENTUALE SUL TOTALE	15,5%

Fonte: Elaborazione dati Legambiente Lazio su Piano Porti Regione Lazio

Inoltre, la stima del "peso" dei nuovi posti barca previsti dal porto di Fiumicino sui 360 km di costa laziale, sarebbe pari al 15,3%: in sostanza, all'interno delle 26 imbarcazioni turistiche che secondo il Piano Porti Regionali andrebbero a pesare sulle coste, di queste il peso delle imbarcazioni provenienti dall'infrastruttura di Fiumicino è pari al 15,3%.

Tab. n. 2 Numero Previsto Posti Barca per km di costa

POSTI BARCA TOTALI PREVISTI	9.340
KM DI COSTA REGIONE LAZIO	360
POSTI BARCA PER KM DI COSTA	26
PESO DELL' INFRASTRUTTURA DI FIUMICINO	15,3%

Fonte: Elaborazione dati Legambiente Lazio su Piano Porti Regione Lazio

LE OPERE A TERRA

Analizzando il progetto in relazione alle opere a terra, si nota che all' interno dei VII comparti previsti, non mancherà proprio nulla, ci sarà posto davvero per tutto : dagli 8.892 metri cubi destinati alle suites, ai 12.800 metri cubi destinati ai residence, passando per i 2.544 metri cubi destinati al fitness club per arrivare ad un albergo di 33.862 metri cubi ed un club house porto di 1.987 metri cubi.

La volumetria complessiva del progetto prevedrebbe circa 129.700 metri cubi per le attrezzature del porto, così ripartite:

Attrezzature ricettive	Attrezzature commerciali e uffici \congressi\cinema	Servizi
Mc 66.764	Mc 58.669	mc. 4.265
Tot: mc 129. 694		

Fonte : Elaborazione dati Legambiente su Relazione Generale porto di Fiumicino

A questa enorme colata di cemento, va ad aggiungersi quella prevista per i cosiddetti spazi connessi di supporto alle attrezzature portuali, pari a 27. 070 mq, ripartiti secondo lo schema che segue:

Cantieri nautici	Box auto di pertinenza di posti barca	Attrezzature di interesse collettivo
Mq 10.388	Mq. 14.007	Mq. 2.675

Fonte : Elaborazione dati Legambiente su Relazione Generale porto di Fiumicino

Sostanzialmente come attrezzature di interesse collettivo, il progetto prevede la realizzazione di un edificio e di una chiesa: questo andrebbe a beneficio della collettività a fronte di 1.445 posti barca per diportisti, 104,29 ettari di demanio consumati, 129,700 metri cubi di cemento, nonché il collasso generale del traffico nell'area interessata.

LA VIABILITA'

Secondo quanto previsto dal progetto, nel solo periodo estivo, la preoccupazione maggiore sarebbe dettata dall'area sita in via Trincea delle Frasche, per la quale, la ricetta trovata per evitare il collasso sarebbe quella, che rende molto perplessi, di cambiare la segnaletica stradale ***“istituendo il senso unico di marcia in direzione nord nel nuovo tratto di Lungomare previsto al fine di interrompere la continuità dell'itinerario diretto al porto e proveniente da Nord; e progettando della segnaletica stradale al fine di indirizzare gli spostamenti destinato al porto su via dell'Aeroporto di Fiumicino e via Trincea delle Frasche”***.

Costruito dall'imperatore Claudio per rifornire Roma-*Caput Mundi*, Fiumicino, che è stato il più grande porto della romanità, secondo quanto previsto dall'impianto progettuale sarebbe invece destinato a portare al collasso la stessa città per il cui servizio è nato. Una netta inversione di tendenza, a cui ci si augura non dover assistere.



IL CONTESTO DEL PIANO PORTI NEL LAZIO

Sarebbero oltre 10.000 i nuovi posti barca da realizzare nei porti e approdi turistici nel Lazio secondo le Linee guida del piano della mobilità della Regione Lazio, approvato per ora solo con Delibera di Giunta Regionale il 23 febbraio 2006, un documento che ha semplicemente “copiato e incollato” quanto già previsto dal vecchio aggiornamento del piano porti del 1998. Una somma incredibile da spalmare sui 360 km di costa della nostra regione, che porterebbe complessivamente il numero di posti barca nel Lazio a ben 17.460 (+135%, più del doppio cioè degli attuali): come se poco più che tutti gli abitanti di Mentana (Rm) avessero un posto barca a disposizione.

Ben 1.100 i nuovi posti barca previsti sulle isole, 4.970 quelli sul continente e 3.970 i nuovi approdi turistici. Da ampliare per 450 posti i porti sulle isole e per 1.800 quelli sul continente, oltre agli approdi per 1.700 posti. Nuovi porti per 500 posti sulle isole, 3.700 sul continente oltre a 2.750 nuovi approdi. Per il piano di coordinamento dei Porti della Regione Lazio i “porti turistici” sono costituiti dalle strutture rivolte ad accogliere la nautica maggiore, mentre per la nautica minore si parla di “approdi turistici”.

Insomma una vera e inutile iattura per le coste del Lazio, che certamente non coniuga lo sviluppo del settore nautico con i principi di salvaguardia ambientale, come invece si pone negli obiettivi, con diversi casi particolarmente eclatanti. Ad “elevato rischio ambientale”, secondo il documento, oltre al nuovo **Porto di Fiumicino** (1.445 nuovi posti barca), il nuovo porto alla **Foce del Fiora** (Montalto di Castro Vt, 600 nuovi posti barca) e quello da ben 500 posti barca ipotizzato a **Cala dell’Acqua a Ponza**. A rischio anche il quadruplicamento del porto di **Anzio** (che da 200 passerebbe a 800 posti), il nuovo porto di **Ladispoli** (Rm, 400 nuovi posti barca) e l’ampliamento del porto di **S. Marinella** (che passerebbe da 210 a 500 posti), di quello di **Terracina** (da 120 a 500 posti), l’espansione del porto di **Gaeta** (con 400 nuovi posti barca). Fuori piano, ma non meno rischioso, il nuovo porto di **Formia “Marina Di Caposele”** (circa 630 posti barca).

Altro caso particolarmente preoccupante è quello del porto di **San Felice Circeo**, dove diventerebbero **ben 500 i posti barca**, secondo il vecchio progetto della Società Penta srl recentemente ripresentato in altra forma: più del doppio di quelli esistenti, con una grave compromissione dello splendido ecosistema della zona del Parco Nazionale del Circeo.

Non solo porti, ma anche approdi... e di che dimensioni

A complicare le cose ci sarebbero anche molti approdi turistici: 1.700 posti derivanti da ampliamenti e 3.970 invece nuovi.

Quattro gli ampliamenti: al **Canale dei Pescatori a Roma** (da 80 a 300 posti barca), in un luogo che già oggi presenta enormi difficoltà per l’ingresso e l’uscita delle barche e certo non ha la disponibilità per questi numeri, a **Porto Badino** (Terracina, da 150 a 800 posti barca), al **Canale Sant’Anastasia** (Fondi, da 100 a 400 posti barca) in un luogo reso tristemente noto dalla presenza di salmonella pochi anni fa sottoposto ad una enorme pressione in un’area di grande pregio; alla **darsena San Carlo** (Gaeta, da 150 a 200 posti).

Nove i nuovi approdi previsti: alla **Foce del Marta** (Tarquinia, con 500 nuovi posti), l’altro fiume del viterbese insieme al già citato Fiora con le stesse difficoltà, al **molo Matteuzzi** (Civitavecchia, 200 nuovi posti), a **La Frasca** (Civitavecchia, 200 nuovi posti), al **Fosso dell’Arrone** (Fiumicino, 300 nuovi posti), al **Fosso di Pratica di Mare** (Pomezia, 400 nuovi posti), a **Nettuno** (300 nuovi posti), a **Lago Lungo**



(Sperlonga, 300 nuovi posti) in una zona umida di particolare valore naturalistico dalla vulnerabilità elevatissima degli ecosistemi locali, alla **Pineta di Vindicio** (Formia, 150 nuovi posti), alla **Foce del Garigliano** (Minturno, 400 nuovi posti).

In aggiunta alle questioni specifiche, più complessivamente sono preoccupanti i nuovi apporti inquinanti che comporterà questa massa di nuovi posti barca alla qualità delle acque nel Lazio, il disturbo agli ecosistemi (fauna e flora), la compatibilità delle infrastrutture di trasporto nell'entroterra, con particolare riferimento alla viabilità (visto il certo incremento del traffico). Secondo quanto si apprende infatti dalle Linee Guida del Piano della Mobilità della Regione Lazio infatti, di tutta la rete ferroviaria regionale, solo il 57% è a doppio binario.