



# **Goletta Verde 2010**

## **DOSSIER PORTI NEL LAZIO**



**LEGAMBIENTE  
LAZIO**



## INTRODUZIONE

### LA PORTUALITÀ NELLA REGIONE LAZIO

Nella Regione Lazio, secondo i dati forniti dalle **Linee Guida Piano Mobilità Regionale**, attualmente sono disponibili 4.370 posti barca, ossia 12,1 posti barca per Km di costa.

Secondo quanto emerge dai dati forniti dal Ministero dei Trasporti nella pubblicazione “Il Diporto Nautico in Italia “2007, il Lazio con 10.444 unità si colloca al 4° posto nazionale per unità da diporto nautico iscritte dal 31.12.2007, pari al 10,6% del totale nazionale .

Inoltre, sempre da quanto si evince dal medesimo studio, nella nostra Regione nel 2007 le patenti nautiche rilasciate, tra quelle rinnovate, quelle sostituite e quelle nuove ammontano ben a 6.652, una cifra questa che fa guadagnare al Lazio il terzo posto nella classifica nazionale su questo tema, preceduta solo da Liguria con 8.916 patenti nautiche e Campania con 8.369 patenti rilasciate.

**In questo contesto, 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 tutti gli abitanti di Mentana (Rm) avessero un posto barca.

Ad aggravare la già complessa situazione, **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.

## PROSPETTO RIASSUNTIVO

### Porti turistici (posti barca)

#### Posti barca nel continente

posti barca (unità)

a) in porti esistenti	2.160
b) in porti da adeguare	1.680
c) in porti da ampliare	1.800
d) in nuovi porti	3.700

---

**Totale** **9.340**

di cui:

posti barca attualmente disponibili	4.370
incremento previsto dal piano	4.970

#### Posti barca nelle isole

posti barca (unità)

a) in porti da adeguare	70
b) in porti da ampliare	450
c) in porti da specializzare	180
d) in nuovi porti	500

---

**Totale** **1.200**

di cui:

posti barca attualmente disponibili	100
incremento previsto dal piano	1.100

### Approdi turistici (posti barca)

posti barca (unità)

a) in approdi da adeguare	2.470
b) in approdi da ampliare	1.700
c) in nuovi approdi	2.750

---

**Totale** **6.920**

di cui:

posti barca attualmente disponibili	2.950
incremento previsto dal piano	3.970

## IL PROGETTO DEL NUOVO PORTO DI FIUMICINO



Rendering del nuovo porto turistico di Fiumicino dal sito [www.iniziativeportuali.it](http://www.iniziativeportuali.it)

### **RISCHIO IDROGEOLOGICO: DELICATO EQUILIBRIO DELLA FOCE DEL TEVERE**

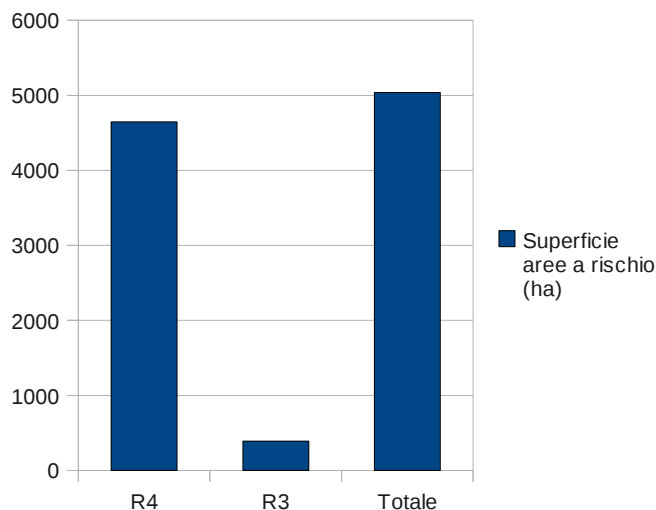
Il progetto del Nuovo Porto di Fiumicino, prevede che l'area interessata dagli interventi sia quella che ricada nell'ambito di pianificazione territoriale n. 2–Isola Sacra e in particolare nelle zone A1-5 e C4-2. La zona A1-5 comprende la parte di litorale a destra della foce del Tevere, inclusa tra il fiume e l'inizio del lungomare di Fiumicino- Isola Sacra ed è soggetta a tutela orientata alla sistemazione paesaggistica e funzionale di una delle aree potenzialmente più interessanti e attualmente più depresse e degradate di tutto il litorale laziale, ai sensi dell'art 36 delle Norme Tecniche del PTP.

La zona C4-2 comprende invece le aree dell'Isola Sacra poste alla destra del ramo fluviale di Fiumara Grande ed arrivano fino al nord del Faro. Qui la tutela paesaggistica è diretta a salvaguardare le zone ancora non urbanizzate e a riqualificare quelle colpite da fenomeni di abusivismo edilizio proprio ai fini della tutela della foce stessa del Fiume Tevere.

E qui in particolare si evidenzia che, sotto il profilo dell'assetto idrogeologico dell'area, in realtà gli studi idraulici svolti dai consulenti dell'Autorità di Bacino, indicano sin dal lontano ottobre 1999 che l'area della Foce del Tevere, in corrispondenza dei comuni di Fiumicino e della località di Ostia, Comune di Roma, è un'area a rischio idrogeologico. In seguito, con la predisposizione del PAI nell'aprile del 2001, viene confermata la presenza di un'area a rischio idraulico molto elevata, R4 come dicono i tecnici in gergo, e quindi da non toccare. Uno di quei luoghi fragili e pericolosi del nostro Paese, dove il piano d'assetto idrogeologico dell'Autorità di Bacino del Tevere aveva in sostanza previsto la demolizione delle strutture abusive esistenti e la creazione di un parco.

Nella Provincia di Roma 313.961,6 ettari del territorio ricadono all'interno del bacino del fiume Tevere, pari all' 83,14% della superficie provinciale. Dell'ammontare complessivo di territorio ricadente all'interno del bacino fluviale, 4.646,80 ettari sono aree a rischio R4, quindi “molto elevato” e 391,72 ettari sono aree a rischio R3 quindi “elevato” per un totale di 5.038,52 ettari di territorio provinciale.

### Aree a rischio idrogeologico Provincia di Roma



Fonte: Elaborazione Legambiente Lazio su dati PAI Lazio

**Fra i Comuni della Provincia di Roma, ricadenti nel bacino del Fiume Tevere, il Comune di Fiumicino è quello che ha il proprio territorio a maggior rischio idrogeologico. Il 31,136 % della superficie comunale infatti, ricade all'interno del bacino del Tevere ed è classificata dal PAI a rischio R4 quindi molto elevato, situazione che fa sì che l'area comunale di Fiumicino sia quella a maggior rischio idrogeologico fra quelle della Provincia di Roma.**

Nella definizione di rischio ambientale, si deve tener conto della interazione fra i pericoli di origine naturale e quelli di origine antropogenica, in rapporto alla vulnerabilità e al valore del bene esposto.

Il rischio si esprime in termini di valore economico del potenziale danno a vite umane, infrastrutture, beni storici-architettonici-culturali e ambientali.

In relazione alle nuove esigenze di tutela ambientale e di uso del territorio, secondo quanto dettato dallo stesso PAI, appare indispensabile utilizzare **“un criterio generale che è quello di evitare l’insorgenza di fenomeni di instabilità associabili a trasformazioni improprie e quello di privilegiare, per quanto possibile, in caso di esigenza di intervento strutturale, le soluzioni a più basso impatto ambientale secondo la logica delle migliori tecnologie disponibili, con riferimento anche alle tecniche dell’ingegneria naturalistica; limitando al massimo interventi che possano incidere negativamente sugli aspetti naturali, aggravando o trasferendo altrove le problematiche di dissesto”**.

Ricordiamo inoltre, che a tale drammatica situazione, fa da “contorno” un quadro complessivo regionale che non è altrettanto rassicurante. Infatti nel Lazio soltanto il 27% **dei Comuni laziali svolge un lavoro positivo di mitigazione del rischio idrogeologico, mentre oltre la metà non fa praticamente nulla per prevenire alluvioni e frane.**

Peraltro, secondo la classifica stilata nel 2003 dal Ministero dell’Ambiente e dall’Upi il Lazio è un territorio molto fragile, visto che sono ben 366, ovvero il 97% del totale, i Comuni considerati a rischio idrogeologico: 234 a rischio frana, 3 a rischio alluvione e ben 129 a rischio sia di frane che di alluvioni. Le province più a rischio sono Frosinone e Rieti, dove il totale dei Comuni risulta essere in costante pericolo; seguono Viterbo con il 97% dei Comuni a rischio, Latina con il 94% e Roma con 113 Comuni a rischio (93%).

Secondo l’indagine Ecosistema rischio condotta da Legambiente, ben il 75% dei Comuni presenta nel proprio territorio abitazioni in aree golenali, in prossimità degli alvei e in aree a rischio frana.

Una situazione decisamente allarmante, soprattutto se si considera che solo il 59% dei Comuni si è dotato di un piano da mettere in atto in caso di frana o alluvione e il 44% lo ha aggiornato negli ultimi due anni. Per quanto riguarda la situazione dei capoluoghi di Provincia, tutti e cinque sono considerati a rischio idrogeologico dalla classificazione del Ministero dell’Ambiente e dell’Upi, come bene si evince dalla tabella.

### **Il rischio idrogeologico nel Lazio – Quadro provinciale**

<b>Provincia</b>	<b>Frana</b>	<b>Alluvione</b>	<b>Alluvione e Frana</b>	<b>Totale</b>	<b>% Totale dei Comuni</b>
Frosinone	46	0	45	91	100%
Latina	8	0	23	31	94%
Rieti	61	0	12	73	100%
Roma	80	2	31	113	93%
Viterbo	39	1	18	58	97%
Tot. Regionale	234	3	129	366	97%

**Fonte:** “Ecosistema rischio 2009” di Legambiente su dati Ministero dell’Ambiente e Unione delle Province d’Italia

**A fronte di questa gravissima situazione, i numeri relativi alle sole opere a terra previste dal Progetto del Nuovo Porto di Fiumicino sono davvero preoccupanti.**

A differenza di quanto previsto all’interno del progetto preliminare, nel definitivo è previsto che le opere a terra interesseranno esclusivamente il demanio statale, con un incremento quindi della superficie territoriale da richiedere il concessione.

Non solo. In questo computo va incluso anche lo specchio d'acqua da utilizzare per la realizzazione di strutture sommerse esterne ai moli di sovraflutto, come si evince testualmente dallo Studio di impatto ambientale del Nuovo Porto Turistico di Fiumicino- Isola Sacra, e di sottoflutto e una fascia di 10 metri di rispetto delle suddette strutture sommerse per complessivi 16 ettari. Di conseguenza, rifacendo i conti complessivi il consumo totale di suolo demaniale statale ammonterebbe a 103,80 ettari ovvero 1.038.000 metri quadrati.

C'è la "Torre delle suites" con due livelli con destinazione bar/commerciale e una parte in elevazione con dieci livelli di suites. C'è la "Torre Direzionale" con un grande bar/ristorante a doppia altezza e ai piani superiori 10 livelli di uffici di varie dimensioni. Un Centro Congressi composto da 3 sale polivalenti atte ad ospitare rispettivamente 260, 306 e 306 persone, trasformabile in parte in sala cinematografica. Un Grand Hotel a 5 stelle con 180 camere, bar, ristorante, piscina, garage interrato, il tutto connesso con un ampio Fitness Center proiettato fuori dalla banchina verso l'acqua. Poi ci sono gruppi di edifici in serie con funzioni residenziali, con tanto di box per auto e funzioni commerciali e direzionali, ma anche un ristorante a pagoda, la darsena della salute con Club house, numerose foresterie con destinazione a residence, il supermercato, box servizi, lavanderie e svariati bar.

C'è persino la Chiesa di San Michele con annessa casa parrocchiale. Nel faraonico progetto del Porto della Concordia non manca proprio nulla. **Una volumetria totale di 129.700 metri cubi (pari a 40.531 metri quadri di superficie lorda pavimentata) utilizzata per le cosiddette "attrezzature di servizio al porto", ripartita tra "Attrezzature ricettive" per 66.764 metri cubi e "Attrezzature commerciali e uffici/ congressi/ cinema" per 58.669 metri cubi e "Servizi" per 4.265 metri cubi.** Il progetto prevede, inoltre, altri 27.070 metri quadri di superfici coperte per "spazi connessi di supporto alle attrezzature portuali" costituite da "Cantieri nautici" per 10.388 metri quadri, "Box-auto di pertinenza dei posti barca superficie coperta" per 14.007 metri quadri e "Attrezzature d'interesse collettivo" per 2.675 mq.

## **II SIC "ISOLA SACRA"**

In prossimità dell'area interessata dal progetto del nuovo porto di Fiumicino, è ubicato il Sic "Isola Sacra" (IT6030024), che si estende immediatamente alle spalle del faro di Fiumicino sulla foce del Tevere. L'area è delimitata da confini rettilinei coincidenti con le opere di canalizzazione artificiali presenti in tutta l'area di foce a nord del Tevere. Il SIC si estende su una superficie di 26 ha: si tratta di un'area pianeggiante con un'altezza media sul livello del mare di circa 2 metri (altezza massima 3 m) e l'area è costituita per la maggior parte di terreni coltivati estensivamente.

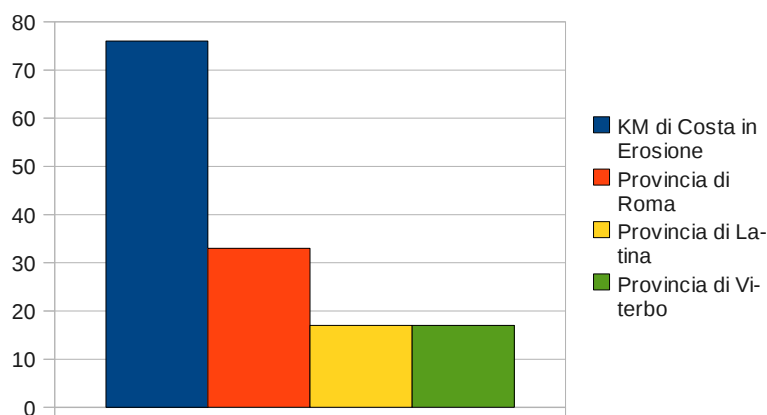
Tale area è di particolare importanza dal punto di vista floristico per la presenza di specie rare e dal punto di vista della vegetazione per la presenza di una prateria a Salicornie perenni. Si tratta, nello specifico, di una depressione retrodunale periodicamente inondata che è anche composta da un substrato costituito da depositi fluviali arenitici, limi e sabbie. Inoltre tale SIC è caratterizzato dalla presenza di una fitta rete di canalizzazioni artificiali realizzate per ridurre la tendenza all'impaludimento e all'allagamento cui altrimenti sarebbe soggetta la zona.

## L'EROSIONE COSTIERA

Non solo dissesto idrogeologico ma anche erosione costiera, un fenomeno questo, che risente moltissimo del fattore antropico, in modo particolare di fattori causati dalla drastica diminuzione del trasporto solido fluviale, in particolare quello del Tevere, la cui influenza specifica si ripercuote sull'arco di costa Palo-Fiumicino e Fiumicino-Capo d'Anzio. Tale diminuzione, è generata in particolare da dighe, escavazioni di inerti in alveo, a cui si aggiungono l'incremento dell'urbanizzazione della costa con distruzione delle aree dunali (riserva naturale di sabbia per la compensazione di eventi estremi), la realizzazione di opere rigide nei pressi della battigia (muri di contenimento, scogliere, ecc.) e l'incremento delle affluenze turistiche con nuova richiesta di aree per le attività balneari.

Secondo gli ultimi dati forniti dall'**Osservatorio dei Litorali Laziali**, nel 2008 il fenomeno dell'erosione interessa un quarto delle coste laziali e complessivamente sono circa 76 i km di costa laziale colpiti dal fenomeno su 361 totali. I Comuni più colpiti sono quelli di Montalto di Castro e Tarquinia per quanto riguarda il viterbese, con circa il 50% delle coste in erosione, quelli di Sabaudia, Fondi e Sperlonga con una percentuale che si attesta fra il 47% e il 50% per il litorale pontino e Fiumicino, Fregene e Ladispoli per quanto concerne il litorale romano con una percentuale che raggiunge addirittura il 67%.

### L'erosione costiera nella Regione Lazio



**Fonte:** Elaborazione Legambiente Lazio su dati Osservatorio dei Litorali Laziali 2008

A fronte di questo fenomeno, sulla collettività, grave anche il costo del ripristino della compromessa situazione costiera, tramite operazioni cosiddette di dragaggio, che risulterebbero essere quelle più indicate per far fronte al fenomeno. Ma quanto incide in termini economici sulla comunità ripristinare situazioni gravemente compromesse dalla stessa attività umana? Il costo medio dell'operazione di dragaggio di un metro cubo di litorale si aggira intorno ai 9.600 euro, a cui va aggiunto anche il costo per lo smaltimento dei fanghi che residuano da tale attività.

Nella Regione Lazio, secondo quanto si apprende dalla **SIDRA Società Italiana Dragaggi**, una delle società più grandi del settore, diversi sono stati gli interventi di dragaggio e ripascimento che hanno interessato il litorale negli ultimi anni, come si evince dalla tabella.

Località	Provincia	Volume intervento (mc)	Stima di spesa effettuata
Ladispoli	RM	540.700	
Fiumicino (Focene)	RM	560.000	
Ostia centro	RM	306.700	
Ostia levante	RM	358.400	
Anzio	RM	199.900	
San Felice Circeo	LT	420.000	
Terracina	LT	910.000	
Fondi	LT	101.000	
Formia	LT	506.000	
Minturno	LT	700.000	
<b>Totale</b>		<b>4.602.700</b>	<b>44.185.920 di euro</b>

*Fonte: Elaborazione Legambiente Lazio su dati SIDRA Società italiana Dragaggi*

**Questa già compromessa situazione potrebbe essere aggravata dalle opere a mare previste dai numerosi porti in corso di realizzazione nel Lazio.** In particolare il Progetto definitivo del Nuovo Porto Turistico di Fiumicino Isola Sacra prevede un **volume complessivo pari a 580.000 metri quadrati** suddivisi nel modo che segue:

Opera	Mq
Avamporto	50.000
Darsena Nord	110.000
Darsena Centrale	190.000
Darsena Sud	65.000
Darsena Faro	35.000
Canale Principale	130.000
<b>Totale</b>	<b>580.000</b>



## LITORALE PONTINO

### ADDIO AL RADDOPPIO DEL PORTO DI SAN FELICE CIRCEO

Lo scorso 24 giugno, i giudici amministrativi del capoluogo Pontino hanno finalmente scritto la parola addio sul devastante progetto di raddoppio del Porto Turistico di San Felice Circeo, che con i suoi 500 nuovi posti barca, a fronte dei 250 già esistenti, se portato a termine avrebbe comportato una gravissima compromissione allo splendido ecosistema del Parco Nazionale del Circeo. Il Tar Lazio sezione di Latina ha infatti bocciato il progetto del raddoppio del porto di San Felice Circeo, rigettando il ricorso presentato dalla Società Porto del Circeo, dopo che il Comune aveva dichiarato inammissibile una richiesta della società che invocava di convocare una conferenza dei servizi dando per scontato il nulla osta e avere in tal modo una concessione così “sanata”. Contemporaneamente è stato accolto quindi il ricorso incidentale presentato dalla società Maga Circe, relativo ad un vizio nel progetto che stava alla base della concessione stessa, carenza che rendeva il piano inidoneo alla definizione delle caratteristiche qualitative dei lavori. Né tali carenze, essendo di carattere sostanziale, sarebbero potute essere state recuperate in qualche modo nell'ambito della conferenza dei servizi. Ora si profila una nuova battaglia al Consiglio di Stato.

### PER UN PERICOLO SCONGIURATO NE SPUNTA UN ALTRO: IL PORTO TURISTICO “MARINA DI CICERONE” A FORMIA



Il nuovo pericolo proviene da Formia, dove nel mese di giugno scorso una moto pontone ha iniziato a solcare le acque antistanti il molo Vespucci per effettuare dei sondaggi del fondale, dando di fatto avvio ai lavori per la realizzazione del **Nuovo Porto Turistico “Marina di Cicerone”**. Un nuovo diluvio di cemento per 628 posti barca, con natanti che vanno dai 12 metri e mezzo ai 90 metri, di cui quasi il 40% potrà avere dimensioni superiori ai 18 metri, grazie ad un braccio che si sviluppa parallelamente a quella esistente, a circa 300 metri di distanza. Una speculazione immobiliare pari 38.000 metri quadrati così suddivisi: 16.000 a disposizione per

la realizzazione di opere a terra, tra servizi portuali e negozi e i restanti 22.000 resteranno al Comune, che sembrerebbe abbia intenzione di trasferirvi i traghetti per le isole con la creazione di una stazione marittima. Il costo dell'operazione si aggira sui 75 milioni di euro e sarà realizzata dalla società Marina di Cicerone che appartiene per il 50% al Gruppo Ranucci, per il 40% alla impresa Pietro Cidonio Spa già nota alle cronache per aver eseguito tra gli altri i lavori della costruzione del Porto turistico di Ostia e quelli di ristrutturazione del terminal container di Civitavecchia, e per il 10% alla Sacen s.r.l. con sede a Napoli che ha già realizzato, tra l'altro i lavori di restauro del complesso monumentale di San Francesco d'Assisi di Gaeta.



**LEGAMBIENTE  
LAZIO**



Il costruttore, si apprende, gestirà il porto per 50 anni terminati i quali l'opera faraonica passerà a patrimonio comunale. Nel frattempo nelle casse dell'amministrazione formiana, arriveranno 50 mila euro all'anno di oneri concessori: sostanzialmente in 50 anni 2,5 milioni di euro. Questo sarà quanto arriverà alla comunità di Formia a fronte della devastazione del territorio e di questa imponente gettata di cemento che non potrà che contribuire ad aggravare la già compromessa situazione dell'erosione del litorale, le cui operazioni di ripristino, secondo quanto si apprende dagli stanziamenti che la Regione dovrebbe effettuare nel programma di interventi 2010\2011 costerebbero 1,900.000 per il tratto di litorale Santo Janni-Gianola.

## **E NON VA MEGLIO NELLE ISOLE PONTINE**

Nell'**Isola di Ventotene**, sarebbe previsto un aumento di 150 unità nautiche, passando così da 30 a 180 posti barca con un incremento pari al 500% in più dell'attuale. Una cifra sconsiderata tenendo presente la già enorme pressione antropica alla quale è soggetta l'isola in estate e tenendo conto del delicatissimo equilibrio ambientale a cui è legata, come purtroppo ci hanno drammaticamente ricordato le cronache recenti con la tragedia di cui sono rimaste vittime due giovanissime ragazze romane in gita scolastica sull' isola.

Nell'**Isola di Ponza**, infine, sarebbe addirittura prevista la realizzazione di un nuovo porto turistico a Cala dell'Acqua per 500 imbarcazioni, in un'area classificata ad alto rischio ambientale. A questo si andrebbe a sommare l'ampliamento dell'attuale porto turistico (450 posti).