



Ministero
dei beni e delle attività culturali
e del turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA
BELLE ARTI E PAESAGGIO
SERVIZIO V

Prot. n.

Class DG. ABAP/

Fasc.

Al Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
D.G. per le valutazioni e autorizzazioni ambientali
Div. II - Sistemi di valutazione Ambientale
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

E p.c. D.G. ABAP - Servizio II
Scavi e tutela del patrimonio archeologico
mbac-dg-abap.servizio2@mailcert.beniculturali.it

D.G. ABAP - Servizio III
Tutela del patrimonio storico,
artistico e architettonico
mbac-dg-abap.servizio3@mailcert.beniculturali.it

Soprintendenza Archeologia Belle Arti e
Paesaggio della Città metropolitana di Roma,
della provincia di Viterbo e della Toscana
meridionale
mbac-sabap-rm-met@mailcert.beniculturali.it

Parco archeologico di Ostia antica
mbac-pa-oant@mailcert.beniculturali.it

Presidente della Commissione Tecnica di verifica
dell'impatto ambientale VIA/VAS
ctva@pec.minambiente.it

Società Invitalia S.p.A.
Agenzia Nazionale per l'attrazione degli
investimenti e sviluppo di impresa
invitalia@pec.invitalia.it

Oggetto: Comune di Fiumicino (RM) :[ID_VIP: 4773]. Variante al progetto definitivo del porto turistico di Fiumicino, località Isola Sacra.

Istanza ai sensi dell'art.21 del D.Lgs. 152/2006 come modificato da D. Lgs. 105/2017.

Proponente: Società Invitalia S.p.A.

VALUTAZIONE SULLA DOCUMENTAZIONE PROGETTUALE

Con riferimento alla nota prot.n. 85064 del 05.07.2019 trasmessa dalla Società Invitalia S.p.A. al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito MATTM) e allegata alla nota trasmessa dalla Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali di codesto Ministero a questa Direzione Generale, con prot. 18309 del 15.07.2019 con la quale si comunicava a questa Direzione Generale la pubblicazione sul sito di codesto Ministero della documentazione progettuale inerente al progetto in parola;

Preso atto che la Società Invitalia S.p.A, avvalendosi della facoltà prevista dall'art. 21 del D.Lgs. n. 152/2006, ha chiesto l'attivazione di una fase di consultazione ai fini di definire i contenuti dello studio di impatto ambientale relativo al *Variante al progetto definitivo del porto turistico di Fiumicino, località Isola Sacra*, in particolare "al fine di definire la portata delle informazioni, il relativo livello di dettaglio e le metodologie da adottare per la predisposizione dello studio di impatto ambientale";

Vista la nota del Parco Archeologico di ostia Antica prot.n.3473 del 05.08.2019, poi seguita da nota prot.n.3890 del 06.09.2019 di ulteriore approfondimento trasmessa in riscontro alla nota prot.n.22776 del 16.08.2019 di questa Direzione generale;



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

Servizio V - Tutela del Paesaggio

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4545/4864

mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Vista la nota della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio della Città metropolitana di Roma, della provincia di Viterbo e della Tuscia meridionale competente per territorio, prot. n.23797 del 12.11.2019 pervenuta a questa Direzione Generale;

Vista inoltre, la nota prot.n. 120632 del 26.09.2019 trasmessa dalla Società Invitalia S.p.A. che nel richiamare la propria precedente nota prot.n. 832 del 05.09.2019 ne completa i contenuti con alcuni allegati.

Questa Direzione Generale, per i profili di propria competenza, sulla base della documentazione progettuale inerente all'intervento in oggetto, pubblicata sul sito del MATTM, nonché sulla base delle sopraccitate note della Soprintendenza competente per territorio e del Parco Archeologico di Ostia antica, comunica quanto segue:

- considerato che dall'analisi della documentazione presentata, è apparsa subito chiara la nuova configurazione data all'intero intervento mediante un nuovo layout architettonico, caratterizzato da un diverso linguaggio formale e stilistico; tenuto conto della modifica sostanziale derivante dall'inserimento della funzione croceristica e delle sue conseguenze sul resto delle originali previsioni sull'area concessoria (ad esempio in termini di destinazioni d'uso) anche in relazione al mutato assetto dei luoghi e del territorio nonché alle iniziative di trasformazione programmate da Enti e privati negli ultimi 10 anni (ad oggi in via di progettazione o realizzazione), questo Ministero ritiene opportuno evidenziare che sebbene il progetto si collochi nell'alveo di una precedente procedura di valutazione di impatto ambientale regionale conclusasi con provvedimento espresso del 2008, e venga quindi indicato nell'istanza dai proponenti quale "variante" di un progetto già assentito, quest'ultima non possa che essere considerata alla stregua di "nuovo progetto" per la quale risulta necessaria una approfondita valutazione degli aspetti di competenza di questo Ministero;
- tutto questo risulta ancora più rilevante in forza della formale adozione del "Piano territoriale paesistico regionale" (PTPR) avvenuta nel novembre 2007 per la quale, e fino alla sua definitiva approvazione, il progetto in argomento dovrà essere verificato con riguardo alla doppia conformità sia alle norme del PTP n.2 approvato con L.R.24/1998 che a quelle del PTPR adottato, considerando che, ai sensi del co.4 dell'art.7 delle norme del citato PTPR "in caso di contrasto tra le disposizioni" contenute nei due strumenti, prevarrà "la disposizione più restrittiva"; lo stesso principio varrà, ai sensi del co.6 dell'art.11 delle citate norme, anche nel caso di "aree interessate dalla sovrapposizione di vincoli" relativi ai beni di cui all'art 134 del D.Lgs.42/2004 dove si "applicano le relative modalità o discipline di tutela, se compatibili". Per quanto sopra dovranno essere effettuate specifiche verifiche relativamente: alla conformità degli interventi rispetto agli strumenti urbanistici e paesaggistici attualmente vigenti, alla compatibilità degli stessi rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dai vincoli e di conseguenza alla coerenza con gli obiettivi di tutela e di miglioramento della qualità del paesaggio individuati dal P.T.P.R.-Lazio per il bene paesaggistico interessato dalle trasformazioni (tenuto conto della natura prescrittiva della normativa d'uso del paesaggio – "Paesaggio naturale" di cui all'art.21 delle N.T.A. – resa cogente sia dal vincolo *ope legis* di protezione della fascia costiera marittima che dal vincolo dichiarativo D.M. del 22/05/1985 che interessa parzialmente l'area d'intervento);
- siano dettagliate graficamente e analiticamente, le trasformazioni introdotte che costituiscono la variante rispetto al progetto approvato nel 2009, relativamente a tutti gli edifici, le strutture portuali e le sistemazioni esterne (quelle lasciate a verde, quelle permeabili e drenanti, nonché quelle impermeabili e pavimentate);
- venga sviluppato uno Studio di Impatto Ambientale 'completo', ovvero che operi un'accurata



valutazione delle ricadute che le opere previste andranno a generare, non solo all'interno del perimetro di progetto, ma sull'intero ambito territoriale coinvolto, sia in termini di impatti percettivi che di tutti quegli interventi ed opere che, direttamente e/o indirettamente, saranno connessi e conseguenti alla realizzazione del porto (anche se non compresi nel progetto in questione) per i quali si chiede di spiegare le reciproche relazioni;

- sia effettuata, altresì, una più accurata analisi degli impatti cumulativi delle opere di cui trattasi rispetto ad altri progetti, già approvati o in fase di approvazione nella medesima località, oltre che con riguardo al contesto paesaggistico, ambientale e in termini di mobilità sul territorio, anche in relazione alla programmazione infrastrutturale degli interventi previsti o avviati sulla costa per la gestione della portualità nello stesso ambito portuale;

- vengano elaborati foto-inserimenti del progetto in esame, in cui siano chiaramente distinguibili le soluzioni tecniche impiegate, i materiali e i colori prescelti per le nuove realizzazioni, nonché le essenze arbustive e arboree utilizzate per il trattamento a verde dell'area di margine, tali da consentire una più efficace analisi e valutazione dell'incidenza delle opere in progetto sul contesto paesaggistico, archeologico e storico-monumentale di riferimento. Gli stessi dovranno essere relazionati, individuando la reciproca intervisibilità, oltre che agli elementi rilevanti più prossimi (le grandi aree archeologiche, il borgo di Ostia, il porto di Ostia e l'oasi protetta, la foce del Tevere, il lungomare di Fiumicino, per fare alcuni esempi) anche agli elementi dell'edilizia minuta del lungomare di Isola sacra con la quale il progetto si confronta, al fine di attestare la capacità del progetto di integrazione e inclusione con il contesto, dimostrando di non costituire una cesura rispetto all'esistente;

- per gli stessi motivi di cui al punto precedente, vengano elaborati sezioni e profili complessivi, sia trasversali che longitudinali, nei punti più significativi del progetto che consentano la lettura dei rapporti dimensionali e proporzionali tra aree libere e nuovi volumi, e tra questi ultimi e quelli esistenti, al fine di consentire di valutare l'“inserimento” della proposta, soprattutto - ma non solo - per quanto attiene gli aspetti percettivi, nell'ambito considerato. Particolare attenzione andrà posta per superare il problema della presenza del “fuori scala” costituito dalle navi da crociera (caratterizzate da dimensioni, forme e materiali “estranei” al contesto) nella realtà di Isola Sacra, evitando i significativi impatti negativi – non solo visivi - che potrebbero scaturire dalla stridente differenza dimensionale-volumetrica rispetto a quelle circostanti;

- nell'osservare, inoltre, che la soluzione progettuale, così come concepita, appare svincolata dal contesto, dando luogo a due entità distinte (due vere e proprie città) in cui il cosiddetto “bordo verde” di progetto, definito nella relazione quale *“filtro con la città: un confine denso e naturale che nasconde il passaggio dalla città al mare”*, corre il rischio di divenire una barriera fisica e invalicabile, in quanto, se da un lato assolve la funzione di sfondo migliorativo per le nuove opere, dall'altro le separa dal contesto edilizio retrostante, connotato da un tessuto urbano disomogeneo e bisognoso di interventi di recupero. Tale progetto sembra pertanto rinunciare a una possibile funzione di connessione e ricucitura tra i diversi ambiti urbani, operazioni invece auspicabili giacché, qualora adeguatamente sviluppate, potrebbero produrre una parziale riqualificazione della località, delle sue valenze paesaggistiche e culturali, migliorando la qualità complessiva dei luoghi e innescando una loro progressiva rigenerazione, con ricadute significative sulle realtà culturali circostanti;

- considerata la fragile condizione naturale e paesaggistica dell'insenatura compresa tra il molo esistente e la costa, contraddistinta non solo dalla visuale che offre ma anche dalla presenza di manufatti storici quali il **faro** realizzato nel 1946 sul preesistente distrutto, e gli antichi **trabucchi-palafitte** in legno, sistemi insediativi e produttivi tipici della storia e della tradizione locale, si ritiene

che questi siano assolutamente meritevoli e debbano essere oggetto di uno specifico progetto di recupero e valorizzazione. Tenuto conto che il progetto presentato prevede, viceversa, la collocazione del Terminal Crociere – ortogonalmente alla linea di costa - proprio a chiusura della suddetta insenatura, e che la costruzione con il suo volume sembrerebbe alterare, oltre che ostacolare, la percezione di tale contesto e la visuale da e verso il mare, si ritiene necessaria l'elaborazione di una soluzione progettuale alternativa che mantenga libera la prospettiva verso il faro e il mare aperto e quindi salvaguardi e valorizzi quegli aspetti significativi e caratteristici del paesaggio e del patrimonio identitario e storico di questi luoghi, tanto da essere tutelati con il DM 22/05/1985. Contemporaneamente si chiede di valutare opportunamente la scelta di introdurre nuove funzioni coerenti e compatibili negli edifici che si intendono conservare e riqualificare;

- benché l'opera in progetto non sia direttamente interferente con strutture antiche note, la sua posizione a qualche centinaio di metri dal Parco di Ostia Antica e dalla Necropoli di Isola Sacra merita una più che attenta valutazione della "pressione" esercitata sul patrimonio e sul paesaggio archeologico. Il rischio archeologico non è dato solo dall'opera in sé, ma anche dalle infrastrutture ad essa collegate (strade e collegamenti veicolari *in primis*, ma anche cavidotti, fognature, smaltimento dei rifiuti, ecc.), necessarie per il suo funzionamento. In particolare con riferimento agli interventi previsti nella tav.10 della documentazione presentata su cui poi sono stati forniti chiarimenti da Invitali S.p.A. con le note soprarichiamate, si segnala l'utilità di individuare con più precisione le opere che sono inserite nel progetto oggetto della presente procedura, evidenziando che restano ferme le indicazioni relative ai pareri espressi dagli Istituti di questo Ministero competenti per territorio citati in premessa. Il più prevedibile impatto è infatti quello di una più marcata cesura tra antico e moderno, con un paesaggio sempre più disarmonico ed avulso dalla propria storia. Si chiede pertanto che la carta del rischio venga estesa anche oltre i limiti della struttura portuale e degli edifici ad essa connessi; e che, inoltre, siano sviluppate appropriate valutazioni relative al rischio archeologico sul patrimonio sommerso, dal momento che, sono previsti importanti dragaggi per la realizzazione delle batimetrie necessarie al passaggio delle navi da e verso il porto, e che anche in anni recenti, ci sono stati ritrovamenti di relitti sia in mare sia nel Tevere nel suo tratto di Isola Sacra. In merito si ricorda quanto disposto dall'art. 90 del D.Lgs. 42/2004, per cui se in corso d'opera dovessero venire alla luce elementi di interesse archeologico, dovrà esserne data immediata comunicazione a questo Ministero per l'attivazione delle necessarie misure atte a garantirne adeguata tutela.

Il Funzionario

Arch. *Manuela Maria PRATICÒ*

Il Dirigente

Arch. *Roberto BANCHINI*

IL DIRETTORE GENERALE
Arch. *Federica GALLONI*

