

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Bocciatura del Tar Lazio per il terminal crociere di Rccl a Fiumicino

Nicola Capuzzo · Friday, July 3rd, 2026

Il parere positivo di valutazione di impatto ambientale al progetto di Fiumicino Waterfront (partnership fra il gruppo crocieristico statunitense Royal Caribbean e il fondo d'investimenti Icon Infrastructure), rilasciato dal Ministero dell'ambiente e dal Ministero della cultura a novembre, è [stato annullato](#).

Il Tar del Lazio ha infatti accolto il ricorso di alcuni cittadini residenti nell'area e di diversi comitati (anche se l'intervento di alcuni di essi è stato ritenuto inammissibile), in supporto dei quali erano inoltre intervenuti Filt Cgil, Ancip e Italia Nostra (non ammessa), proprio nel giorno in cui a Civitavecchia si celebra la maiden call di Legend of the Seas, nuova maxi nave di Royal.

La sentenza ha ripercorso l'iter del progetto, avviato dalla Regione Lazio (e 'trasferito' poi al Comune di Fiumicino nel 2020), su input di IP Iniziative Portuali Porto Romano che lo aveva modulato esclusivamente come porto turistico dedicato alla nautica da diporto. Solo dopo il subentro di Fiumicino Waterfront nella concessione regionale novantennale, subentro dovuto alla crisi finanziaria di IP, il progetto fu modificato, prevedendo, accanto a un bacino da 1.200 posti per imbarcazioni nautiche, un molo dedicato a navi da crociera e maxi yacht.

Proprio intorno a ciò s'è sviluppato il primo motivo del ricorso, che il Tar ha sposato. La procedura ambientale è stata infatti avviata dal Comune sulla base di un Dpr del 1997 che gli consente di farlo per la realizzazione di un porto turistico, laddove tale espressione per la stessa norma, ha osservato il Tar, individua "infrastrutture in grado di servire 'unicamente o precipuamente' la nautica da diporto (...). Dunque, l'utilizzo di un porto turistico per finalità promiscue rispetto a quelle della nautica da diporto deve considerarsi una circostanza prettamente residuale".

Uno scenario antitetico rispetto a quello prospettato dal Comune, giacché il progetto "anziché descrivere la realizzazione di un "porto turistico" con funzioni "precpuamente" di nautica da diporto, prevede un ampio utilizzo dell'infrastruttura per funzioni crocieristiche". E per quanto negli elaborati progettuali sia "ripetutamente affermato che la funzione diportistica si manterrà prevalente", per i giudici la sfumatura non è solo semantica, perché "sono gli stessi dati riportati nello studio di impatto ambientale dalla concessionaria FW a dare conto del notevole 'peso' della funzione crocieristica: è previsto un molo *ad hoc* per l'approdo da navi da crociera, che sosterranno stabilmente nello scalo (in modalità *home-port*) per circa 200 giorni l'anno, e che contribuiranno in

maniera decisiva al potenziale passaggio nell'area portuale di circa 1,3 milioni turisti. Si tratta, dunque, di un progetto che ha ad oggetto la creazione un porto polifunzionale, nel quale la componente crocieristica assume un valore estremamente significativo. Ne consegue l'illegittimità dell'impugnato provvedimento di Via, in quanto vertente su un progetto che non riguarda la realizzazione di un mero "porto turistico" e che, pertanto, è stato proposto da un ente locale, il Comune di Fiumicino, privo di attribuzioni in materia".

Sufficiente tale motivazione per l'annullamento, il Collegio giudicante ha ritenuto comunque di evidenziare la fondatezza di altri due motivi del ricorso. Il primo è quello basato sulla pilatesca pronuncia della Soprintendenza (e conseguentemente del Ministero della Cultura) che aveva dato l'ok, riservandosi però di pronunciarsi in un non meglio precisato secondo tempo sull'autorizzazione paesaggistica, laddove dovrebbe essere proprio questa la sostanza della valutazione di tali enti: "L'incompletezza della documentazione presentata, ovvero la sua insufficienza ai fini del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, dunque, non possono che condurre al diniego del concerto ministeriale, e non certo alla formulazione di un giudizio "monco" e parziale sugli impatti paesaggistici dell'infrastruttura. Del resto, l'autorizzazione paesaggistica è lo strumento tipico che l'ordinamento prevede ai fini della valutazione in ordine alla compatibilità di un intervento con la tutela del paesaggio (che è a sua volta profilo costitutivo della Via), sicché non si vede come si possa allo stesso tempo reputare che il progetto sia esente da incisioni pregiudizievoli per il bene tutelato, ma non ancora meritevole della autorizzazione paesaggistica, (tanto più che, come si è detto, la relazione paesaggistica è ad essa preordinata)".

Causa di annullamento anche l'omesso coinvolgimento dell'Autorità di Bacino nella fase istruttoria, nonostante parte del progetto ricada in zona R3, "zona di vincolo idraulico" e nonostante il fatto che il parere dell'Autorità fosse necessario è stato indirettamente confermato dalle amministrazioni resistenti, giacché la documentazione riporta come esse "si sarebbero conformate alle sue indicazioni: è ovvio – han concluso i giudici – che tale supposta conformazione avrebbe dovuto essere sottoposta al vaglio dell'Autorità, mediante l'espressione del parere, stante il rilievo attribuito dalla parte istante al profilo idraulico e all'osservanza delle prescrizioni dell'Autorità stessa".

Da rilevare come l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, contraria al progetto nell'amministrazione in carica quando esso fu presentato e indifferente in quella in carica, abbia depositato memoria rappresentando la propria estraneità al giudizio e, dunque, il difetto di legittimazione passiva, ottenendo l'estromissione da esso.

Soddisfazione della Filt Cgil per una decisione che "rappresenta un importante richiamo alla necessità di garantire trasparenza, correttezza amministrativa e pieno rispetto delle regole che disciplinano il settore portuale. Particolarmente significativo è il fatto che il Tar abbia riconosciuto la piena legittimazione del nostro intervento, rilevando l'interesse concreto della nostra organizzazione sindacale rispetto alla corretta classificazione dello scalo e alle conseguenti ricadute sul lavoro portuale e sull'assetto del sistema dei porti".

Similare valutazione di Ancip: "La decisione riafferma un principio essenziale: quando un'infrastruttura assume caratteristiche dimensionali e funzionali incompatibili con la mera nautica da diporto, devono trovare piena applicazione le regole, le competenze e le garanzie della legge speciale portuale n.84/1994".

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



This entry was posted on Friday, July 3rd, 2026 at 1:26 pm and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.