

Il colosso americano Royal Caribbean, attraverso la controllata Fiumicino Waterfront, vuole realizzare il primo porto crocieristico completamente privato in Italia. Il progetto prevede la costruzione di un nuovo terminal per grandi navi vicino alla foce del Tevere, in una zona di pregio naturalistico, oltre a una infrastruttura turistica con oltre 1200 posti barca, 40 megayacht e un hotel da 200 stanze. Oltre alla cementificazione di circa 60mila metri cubi di costa, i lavori comporteranno lo scavo di un canale con fondali di 12 metri per ospitare navi di grandi dimensioni.

Collettivo No Porto, Scienza Radicata, Carteinregola, Rete dei Numeri Pari, LIPU/BirdLife Italia, Marevivo Lazio, Italia Nostra Roma e Italia Nostra Litorale Romano, fino all'Unione Inquilini: sono le associazioni (riunite nel coordinamento "[Tavoli del Porto](#)") che da almeno sette anni denunciano l'enorme impatto del progetto. Il quartiere di Isola Sacra sarà quello più colpito: **il grande porto crocieristico sorgerà a ridosso delle abitazioni**, distruggendo le ultime aree naturali, con una pressione infrastrutturale crescente. Aumenterà il rischio di inondazione, l'inquinamento dell'aria, l'erosione costiera a nord del comune e la congestione viaria. Il faro di Fiumicino, simbolo storico nella foce del Tevere, sarà totalmente oscurato dall'ombra delle grandi navi.

Il progetto ha seguito **vie tortuose e scorciatoie poco chiare**. Nel 2010 sullo stesso luogo pendeva un progetto per la creazione di un porto turistico dedicato alle imbarcazioni da diporto. Iniziarono i lavori, ma poi, per una serie di vicissitudini e scandali, il progetto fallì, lasciando il porto incompiuto. Nel 2018 Invitalia (ente pubblico per lo sviluppo) annunciò che la Royal Caribbean era interessata a rilevare la concessione. Così, dopo il parere positivo del Comune di Fiumicino, la concessione fu messa all'asta e data per 11 milioni di euro, per 90 anni, alla società **Fiumicino Waterfront S.r.l.** che attualmente appartiene a due corporation: il gruppo Royal Caribbean, gigante mondiale della crocieristica, e Cruise Terminals International, una holding riconducibile a iCON Infrastructure, società inglese che gestisce fondi d'investimento a livello globale. Curiosità: l'amministratore delegato di Fiumicino Waterfront è Galliano Di Marco, già presidente dell'Autorità portuale di Ravenna (2012-2016), altro porto italiano che negli anni è diventato un importante porto crocieristico. Il classico gioco di porte girevoli, insomma, tra pubblico e privato.

Ma torniamo a Fiumicino: nel 2022 il progetto originario era diventato ben altro, un porto dedicato sia al diportismo che al crocierismo, dal **costo di 439 milioni di euro**: grazie al favore istituzionale è stato poi inserito nel Decreto Giubileo 2025, ma non è stato realizzato in tempo. Inoltre, nonostante il progetto sia totalmente gestito e costruito da privati, che avranno i profitti dello sfruttamento dell'area, il proponente è proprio il Comune di Fiumicino, i cui uffici tecnici hanno (di fatto) lavorato per il colosso privato miliardario, preparando l'istanza di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale).



Tratto di costa interessato dal progetto del porto. Foto di Adriano Marchesi, <https://www.-adrianomarchesi.it/>, progetto fotografico *deep blue*

David di Bianco, portavoce del Comitato Tavoli del Porto ci racconta il lungo lavoro di opposizione che è stato fatto in questi anni: «Abbiamo inondato di osservazioni il Ministero, tutte estremamente fondate, tanto che il proponente (il Comune) ha impiegato molto tempo per le controdeduzioni. **C'erano enormi errori**, carte alla mano abbiamo dimostrato che addirittura volevano dragare dove c'erano le pipeline (infrastrutture petrolifere) nei fondali. Le lacune e gli impatti erano tali che tutti aspettavamo un parere negativo. Purtroppo a novembre 2025 è arrivata la doccia fredda: il parere favorevole con varie prescrizioni, che però non hanno risolto in alcun modo tutte le criticità da noi sollevate, una tra tutte il **rischio idraulico**. Non è stata ancora rilasciata l'autorizzazione paesaggistica, visto che il piano paesaggistico regionale dovrebbe tutelare la linea di costa».

I comitati non si sono dati per vinti e hanno deciso di procedere con un ricorso al TAR, che vedrà la prima udienza a giugno; per sostenere le spese legali, è nata la campagna "Salviamo la foce del Tevere".

«Si autorizza perfino **l'immersione in mare dei materiali di dragaggio**, ignorando l'enorme impatto su ben quattro aree protette della Rete Natura 2000: Isola Sacra, Macchia Grande di Focene, Lago di Traiano e Secche di Tor Paterno. Tutte zone già fragili, minacciate da consumo di suolo, erosione costiera e inquinamento marino», spiegano i ricercatori di Scienza Radicata, un collettivo di docenti, ricercatori e scienziati che tramite progetti di scienza partecipata stanno documentando la ricchezza naturalistica dell'area e i rischi connessi al progetto.

«Una delle zone più importanti dal punto di vista naturalistico, è proprio la Zona di protezione speciale e Sito di interesse comunitario Isola Sacra», precisa a *L'Indipendente* il biologo Claudio Passantino. «Si tratta di una palude salmastra dove acqua dolce e salata si mescolano, ha un equilibrio molto fragile che verrà irrimediabilmente sconvolto dalla cementificazione della costa, con il rischio del totale prosciugamento della palude e la perdita di un habitat prezioso per tante specie ornitologiche. Con i nostri progetti di scienza partecipata abbiamo mappato molte specie protette sia vegetali sia animali. A questo si aggiunge l'impatto dei dragaggi: si stimano **milioni di metri cubi di sabbia movimentati**, non una sola volta ma di continuo, in quanto tutta la zona viene definita una "trappola sedimentaria", soggetta a insabbiamento continuo. Basti pensare che la linea di costa è aumentata di 50 metri in pochi anni. Tutto questo causerà un drastico aumento della torbidità delle acque e risospensione degli inquinanti, che danneggerà tutto l'ecosistema».



Area rurale e tratto di ZSC adiacente al cantiere. Foto di Adriano Marchesi, <https://www.-adrianomarchesi.it/>, progetto fotografico *deep blue*

Insomma, sarà uno **sconvolgimento senza ritorno** di uno degli ultimi luoghi liberi e naturali del litorale romano. L'impatto non proviene solo dai cantieri, ma anche dal futuro via vai delle grandi navi. «Si stima che globalmente l'inquinamento da idrocarburi dovuto alle operazioni ordinarie nel settore navale sia tre volte tanto quello attribuito agli sversamenti accidentali», si legge nel dossier *Tra terra e mare*, pubblicato da Scienza Radicata. Le navi da crociera causano onde anomale, inquinamento acustico e luminoso, che influisce sulla qualità della vita di umani e animali. Ma l'impatto più importante sarà sui polmoni della gente, che già ora respira un'aria compromessa dall'intenso traffico veicolare e da quello aereo. «Le navi da crociera emettono principalmente **gas NO2, SO2 e CO2** e aggregati di metalli pesanti e altri inquinanti che generano particolato atmosferico di varie dimensioni (PM10 e PM2.5)», si legge nel dossier. Anche la soluzione di Royal Caribbean di alimentare le navi con energia elettrica quando ferme in porto, viene contestata dai ricercatori: «Una nave da crociera consuma circa 10 MW di potenza elettrica quando è ormeggiata. Ci vorrebbero più di 11 ettari di pannelli fotovoltaici, praticamente tutta l'area

edificabile del porto solo per coprire il fabbisogno energetico di due navi da crociera spente, escludendo tutte le altre imbarcazioni». Un consumo monstre, che andrà a gravare sulla rete elettrica pubblica.

I problemi non sono solo ambientali



Un cigno nella zona salmastra ricca di salicornia dopo una mareggiata. Foto di Adriano Marchesi, <https://www.adrianomarchesi.it/>, progetto fotografico *deep blue*

Il pericoloso precedente di primo porto crocieristico privato spaventa anche i lavoratori delle compagnie portuali, tanto che al [ricorso al TAR](#) si è affiancato (ad adiuvandum) l'ANCIP (Associazione Nazionale Compagnie e Imprese Portuali), che rappresenta tutte le compagnie portuali d'Italia e i lavoratori. «Privati e fondi stranieri sono sempre più vicini a mettere le mani su pezzi importantissimi della portualità italiana», spiega Riccardo Petrarolo, di USB Civitavecchia, il sindacato di base che da tempo si sta mobilitando contro il progetto. «Non solo è devastante dal punto di vista ambientale», puntualizza, «ma si sta anche muovendo fuori dal contesto normativo della legge 84/94, che regola tutta la

portualità italiana. Questo è **il primo porto italiano interamente privato**. Fatto questo, ne sorgeranno probabilmente altri». Quello che preoccupa, è anche la vicinanza con altri porti crocieristici: la concorrenza potrebbe schiacciare in basso diritti e salari: «Già oggi una precarietà estrema regna nell'ambito dell'indotto crocieristico, con centinaia di partite IVA pagate due soldi per svolgere estenuanti servizi "Meet & Greet" o impegnate come guide turistiche», ricorda Petrarolo. Il terminal di Civitavecchia dista solo 50 km e per ora è il primo porto crocieristico d'Italia con **3,3 milioni di viaggiatori l'anno**. Ma non basta, perché addirittura un terzo terminal crocieristico dovrebbe sorgere più a nord, alla foce "Micina" del Tevere: in questo caso il progetto è dell'autorità portuale. Finora è in costruzione solo il primo lotto, che serve a migliorare la sicurezza dei pescherecci del Tirreno e delle imbarcazioni di salvataggio. Quello che preoccupa le associazioni ambientaliste sono però il secondo e terzo lotto, non ancora finanziati, che però prevedono un ulteriore terminal crocieristico e uno per traghetti. In pratica nel giro di poche decine di chilometri ci saranno tre terminal per le crociere, di cui uno completamente privato.

Chi c'è dietro Royal Caribbean

Dietro alla Royal Caribbean, come azionisti principali, ci sono grandi fondi di investimento globali del calibro di [Capital Research](#), [Vanguard Group Inc](#), [BlackRock Inc.](#) e [State Street Corporation](#). Il direttore e membro del consiglio di amministrazione è [Eyal Ofer](#), ex membro dell'intelligence dell'IDF e potente uomo d'affari israeliano: ha fondato e presiede tuttora la O.G. Tech Partners Ltd, azienda di software, cybersecurity e tecnologie avanzate, nonché le compagnie di navigazione Ofer Global e Zodiac Maritime. Quest'ultima ha all'attivo oltre 180 navi, tra petroliere, portacontainer e navi Ro-Ro per veicoli, affittate a compagnie marittime, tra le quali MSC, a sua volta fortemente coinvolta nelle rotte verso Israele. Altro dettaglio inquietante, come [rivela Dinamopress](#): tra i passati membri del CDA di Royal Caribbean c'è anche **Thomas Pritzker**, menzionato molte volte nei cosiddetti **Epstein Files**, che documentano una duratura relazione personale con inviti a bordo di Jeffrey Epstein su navi della compagnia, utilizzate per trasportare le vittime del pedofilo.

Non c'è solo questo progetto



Persones che partecipano a un evento musicale in uno dei Bilancioni. Foto di Adriano Marchesi, <https://www.adrianomarchesi.it/>, progetto fotografico *deep blue*

Su Fiumicino incombe anche un ulteriore progetto: il [masterplan 2046](#) promosso da Aeroporti di Roma prevede infatti la costruzione di una **quarta pista nell'aeroporto Leonardo da Vinci**, nuovi terminal e infrastrutture. Per permettere l'ampliamento dell'area aeroportuale di circa 267 ettari (di cui circa 150 ettari dentro un'area protetta), nel gennaio 2026 il Comune di Fiumicino ha approvato la modifica dei confini della Riserva naturale del Litorale Romano, riducendo la porzione della zona protetta. Benché sia progettato per aumentare il traffico civile (passeggeri e cargo commerciali), l'ampliamento potrebbe servire a **favorire anche il traffico militare**, come d'altra parte richiede il piano di "military mobility" europeo. L'aeroporto, secondo il [rapporto dei Giovani Palestinesi](#), è d'altra parte già utilizzato per spedire componenti di armamenti verso Israele.

Insomma, dal porto crocieristico alla quarta pista dell'aeroporto, gli ultimi spazi naturali saranno sacrificati: «Il nostro litorale non deve diventare una piattaforma logistica per guerre, affari e occupazioni», protestano gli attivisti. «Rifiutiamo questo modello di sviluppo

che considera Fiumicino come retroporto e retro-aeroporto di Roma, non come una comunità viva, con il diritto a respirare, a muoversi in sicurezza, a vivere vicino al mare e alla natura senza essere sommersa da traffico e smog. Fiumicino non è il parco giochi dei giganti delle infrastrutture. È casa nostra».



Linda Maggiori

Giornalista indipendente, si occupa di temi relativi ad ambiente, traffico di armi, impatto ambientale dell'economia di guerra. Ha scritto numerosi libri. È attivista nei movimenti per l'ambiente, per i diritti umani e antimilitaristi.