



CITTÀ DI FIUMICINO
(Città metropolitana di Roma Capitale)

—●—
AREA STRATEGIA DEL TERRITORIO
- *Riserva Naturale Statale del Litorale Romano* -

Spett.le
Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
Responsabile del procedimento Arch. Claudia Pieri
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
PEC va@pec.mite.gov.it

p.c. REGIONE LAZIO
Direzione Regionale Ambiente
Area Protezione e Gestione della Biodiversità
Arch. Fabio Bisogni
[PEC vinca@regione.lazio.legalmail.it](mailto:PEC_vinca@regione.lazio.legalmail.it)

**Oggetto: Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006
relativa al progetto per la realizzazione del Porto turistico-crociéristico di Fiumicino Isola Sacra.
Sentito dell'Ente Gestore ai sensi dell'art. 5 co. 7 del DPR 357/1997
Codice identificativo procedimento ID:10397**

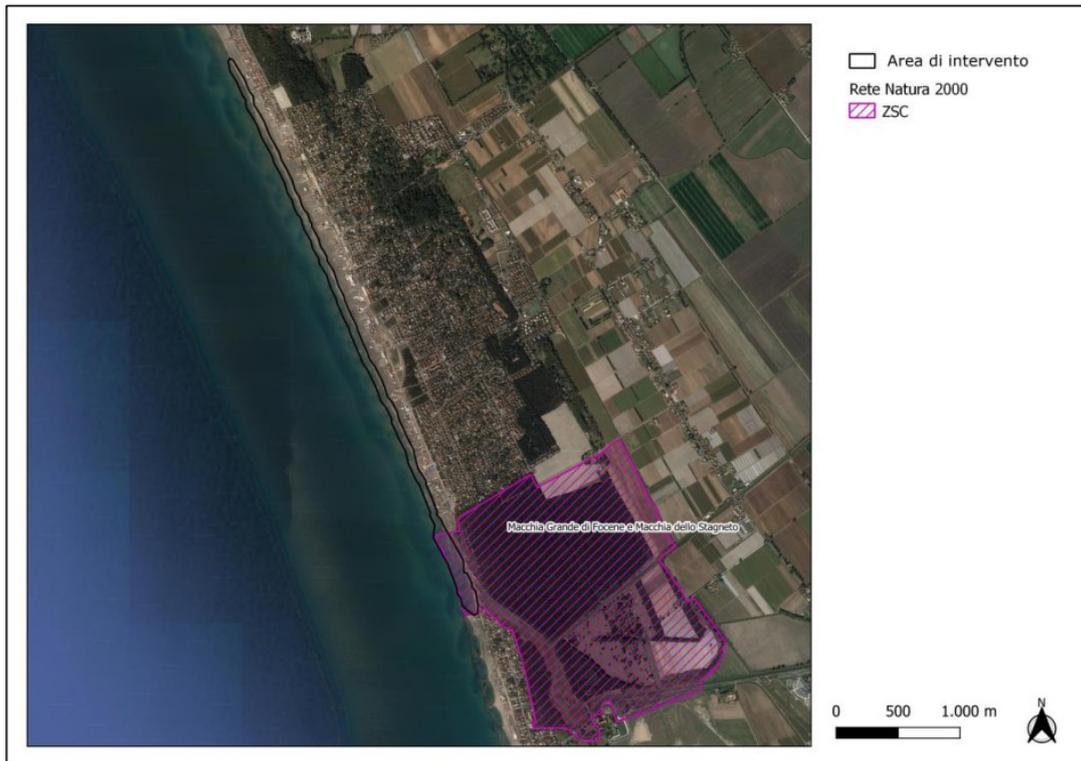
Con riferimento alla procedura in oggetto, vista la comunicazione di avvio del procedimento acquisita al protocollo dello scrivente Ente Gestore n. 239120 del 17/11/2023, con la quale è stata richiesta l'espressione del Comune di Fiumicino in qualità di Ente Gestore della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano ai sensi dell'art. 5 co. 7 del DPR 357/97 per la Procedura di Valutazione d' Incidenza si riporta quanto segue.

Lo studio d'incidenza ambientale (valutazione appropriata) è stato condotto in merito alle potenziali incidenze significative legati alle opere di "ricostruzione degli arenili di Fregene e rinaturalizzazione della Riserva di Macchiagrande".

Il progetto scaturisce dalla necessità di ricollocare parte del materiale dragato a seguito del progetto di realizzazione del bacino di accesso al "Porto Turistico-Crociéristico di Fiumicino Isola Sacra". Da tale necessità scaturisce l'opportunità per il territorio di effettuare interventi assolutamente auspicabili per frenare l'azione erosiva del mare. Il sito di progetto è situato interamente sulla costa di Fregene, in una zona da diversi anni esposta ad un importante fenomeno erosivo, che ha ridotto notevolmente l'estensione dell'arenile. Gli interventi previsti riguardano:

1. intervento di ricostruzione degli arenili di Fregene e rinaturalizzazione della riserva di Macchiagrande che si sviluppa per un totale di circa 5 km, dei quali appunto circa 725 m inclusi nella ZSC di Macchiagrande di Focene, andando ad utilizzare la quota parte idonea dei sedimenti ottenuti dal dragaggio del bacino per il Porto Turistico-Crocieristico di Fiumicino Isola Sacra;
2. realizzazione di una serie di pennelli semisoffolti, atti a trattenere il sedimento depositato.

il Sito Natura 2000 direttamente interessato dall'opera è la ZSC IT6030023 - Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto, interamente incluso nella Riserva Naturale Statale del Litorale Romano.



Individuazione dell'area di ricostruzione degli arenili di Fregene e rinaturalizzazione della riserva di Macchiagrande rispetto alla ZSC IT6030023 (immagine estrapolata dallo studio d'incidenza ambientale)



Porzione di ZSC interessata dall'intervento di ricostruzione dell'arenile e rinaturalizzazione (immagine estrapolata dallo studio d'incidenza ambientale)

Al fine di rilasciare il sentito ora richiesto, è opportuno tener conto dei lavori, correttamente menzionati nello studio d'incidenza, attualmente in corso d'esecuzione lungo la fascia costiera del litorale di Fregene. Tali lavori riguardano un progetto di difesa costiera nell'area confinante a sud con lo stabilimento Point Break ed a nord con lo stabilimento Hang Loose, per una lunghezza complessiva di circa 1 km. Il suddetto progetto è il risultato di una sovrapposizione di due interventi attivati dal Comune di Fiumicino e dalla Regione Lazio.

Per ragioni di ottimizzazione della conformazione planoaltimetrica delle opere è stato realizzato uno Progetto Definitivo Unitario che dopo l'approvazione è stato disaccoppiato in due interventi esecutivi autonomi, **entrambi esterni alla riserva ed al SIC di Macchiagrande dove era previsto solo un minimo intervento di rinascimento manutentivo di 10.000 mc** .

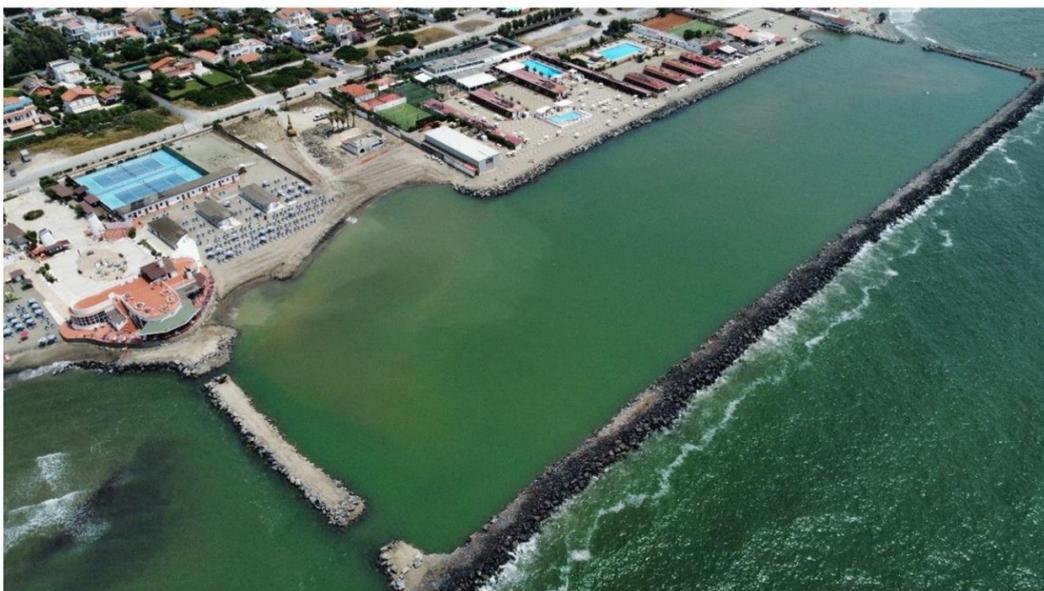
Di seguito è riportata la planimetria generale dell'intervento dove in rosso sono raffigurati i pennelli e l'aliquota delle opere di ricostruzione degli arenili, finanziati dalla Regione Lazio, mentre in grigio l'intervento appaltato dal Comune di Fiumicino. Il progetto ora valutato prevede anche un'adeguamento delle opere esistenti (risagomatura dei tre pennelli esistenti – elaborato R1 Relazione tecnico-illustrativa)

Quest'ultimo prevede la realizzazione di barriera soffolta di lunghezza 825 m alla quota di -1 m sul livello medio marino ancorata a terra da tre pennelli (di lunghezza circa 100 m), più un pennello distaccato all'estremità nord dell'area di intervento. I pennelli oggetto del secondo appalto sono in parte rettilinei e in parte assumono una forma a "T", con estremità lato mare sommersa e disposta in senso longitudinale al fine di attenuare il moto ondoso incidente e, nel contempo, contenere la dispersione dei sedimenti verso il largo e sottoflutto. Le scogliere di entrambi gli interventi sono realizzate in massi naturali di II categoria.



Progetto unitario di difesa della costa di Fregene (immagine estrapolata dallo studio d'incidenza ambientale)

A giugno 2023 la soffolta e i primi due pennelli sono stati completati risultando totalmente emersi. Al fine di evitare ristagno l'intervento ha previsto il rilascio di tre aperture visibili dalla foto aerea di seguito riportata.



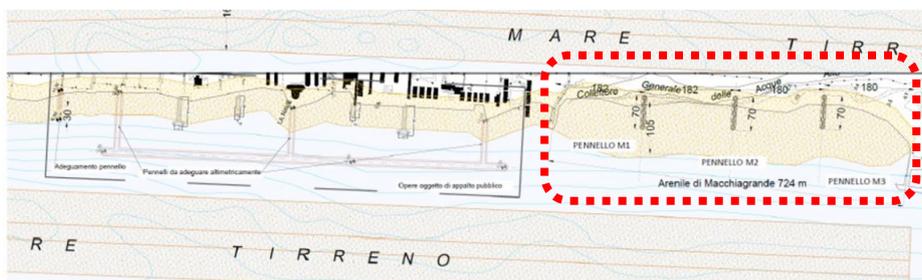
Stato dei lavori giugno 2023 (immagine estrapolata dallo studio d'incidenza ambientale)

Per tale procedura, trattandosi di interventi esterni alla ZSC la RL Direzione Regionale Ambiente – area protezione e gestione della Biodiversità, ha espresso parere favorevole, senza la necessità di attivare una procedura di valutazione di incidenza appropriata ai sensi dell'art. 5 comma 3 del DPR n. 357/1997, a condizione che sia garantito il monitoraggio degli interventi prescrivendo che per qualsiasi intervento previsto all'interno del perimetro della ZSC, resta ferma la necessità di attivare idonea di Valutazione appropriata mediante la redazione di uno "Studio di incidenza".

SINTETICA DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO PROPOSTO NELL'AREA DELLA ZSC. L'intervento in oggetto prevede un intervento di ricostruzione degli arenili di Fregene e rinaturalizzazione dell'arenile della ZSC di Macchiagrande lungo circa 5km, di questi circa 710 m lineari ricadono nella ZSC.

Per l'intervento è previsto l'impiego di una quota parte idonea dei sedimenti ottenuti dal dragaggio del bacino per il porto turistico-crocieristico di Fiumicino Isola Sacra.

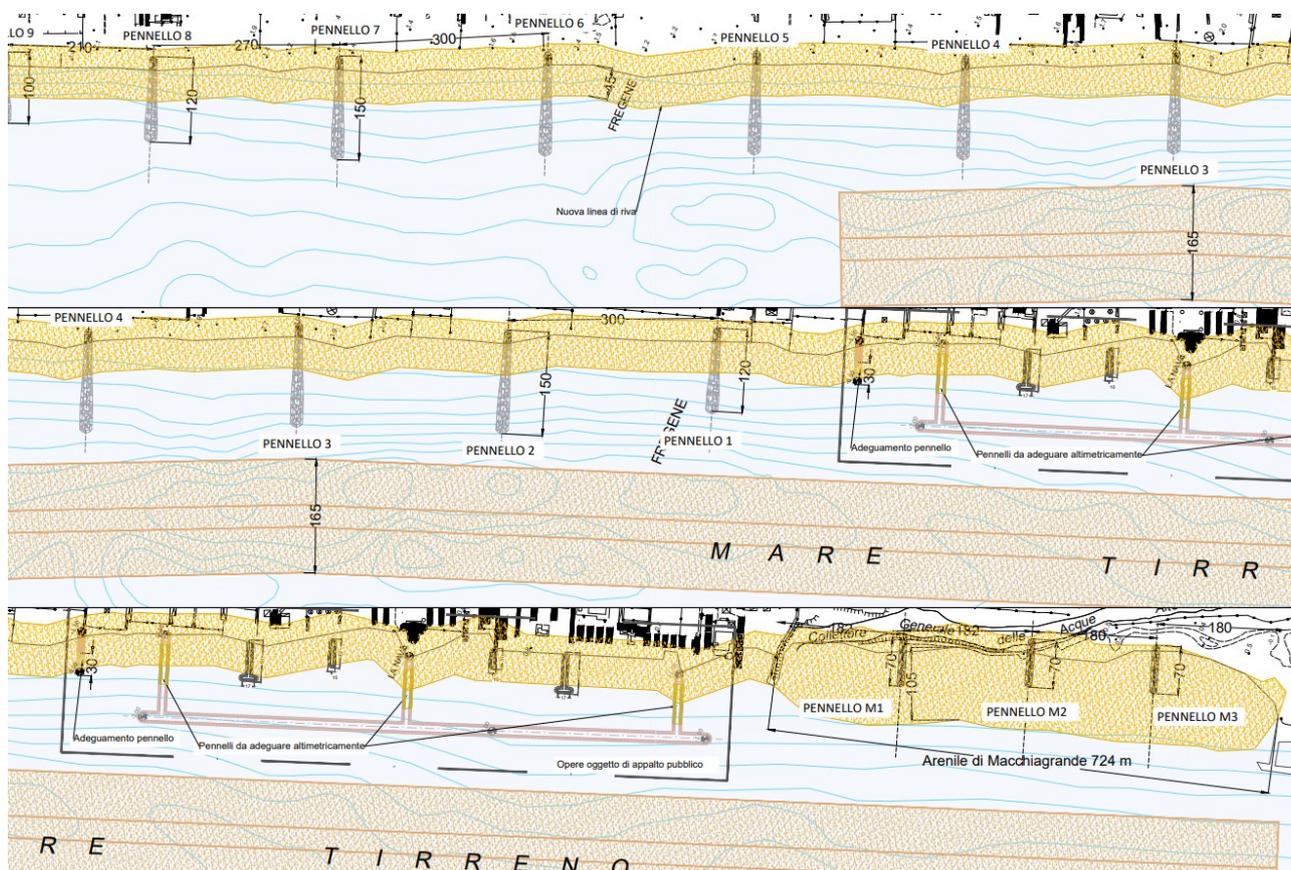
A tale intervento si aggiunge la realizzazione di una serie di pennelli semisoffolti, atti a trattenere il sedimento così riportato e la realizzazione di una barra sommersa, sempre realizzata utilizzando il sedimento di dragaggio.



Planimetria di intervento desumibile dall'elaborato grafico T2 Planimetria di progetto (prot. 12325) con evidenziata in rosso la porzione ricadente nella ZSC.

spostare la linea dei frangenti più a largo e di garantire un apporto solido di sedimento al litorale nel tempo. In caso in corso d'opera risulti essere disponibile ulteriore materiale per il deposito sommerso è previsto il prolungamento dell'intervento.

Al fine di trattenere i sedimenti così depositati lungo tutta l'area d'intervento e per prevenire i futuri fenomeni erosivi, il progetto prevede anche la realizzazione di 13 pennelli semisoffolti.



Estratto grafico T2 Planimetria di progetto

Si precisa che nella relazione tecnica-illustrativa dell'intervento di ricostruzione degli arenili sono state confrontate le diverse alternative progettuali ipotizzate che prevedono:

Alternativa 0: prevede lo scenario in assenza di opere di difesa di tipo rigido ma in presenza del ripascimento;

Alternativa 1: prevede la realizzazione di 13 pennelli, di cui sette lunghi 150 m e disposti con un interasse di circa 300 m e cinque pennelli con lunghezze e distanze progressivamente degradanti;

Alternativa 2: è uguale all'Alternativa 1 in termini di lunghezza e spaziatura dei pennelli ma tutti i pennelli si trovano in una posizione traslata verso Focene;

Alternativa 3: prevede la realizzazione di 13 pennelli con la stessa posizione e distanza dell'alternativa 2; la differenza sta nella lunghezza del primo pennello che risulta di 120 m piuttosto che 150 m;

Alternativa 4: prevede la realizzazione di 14 pennelli totali, di cui dieci lunghi 120 m disposti con un interasse di circa 230 m e quattro pennelli con lunghezze e distanze progressivamente degradanti;

Alternativa 5: prevede la realizzazione di 17 pennelli totali, di cui tredici lunghi 110 m disposti con un interasse di circa 180 m e quattro pennelli con lunghezze e distanze progressivamente degradanti.

Dal confronto dell'andamento della linea di riva, è stato dedotto dai progettisti che lo scenario 3 rappresenta il miglior compromesso in termini di contenimento dei fenomeni erosivi del tratto di Fregene e di costi per la realizzazione.

Alternativa 1 Macchiagrande: prevede la realizzazione di due pennelli, lunghi circa 200 m, disposti circa al centro della falcata, rispettivamente ad una progressiva di 240 m e di 480 m rispetto all'origine della griglia;

Alternativa 2 Macchiagrande: prevede la realizzazione di un solo pennello, posizionato al centro della falcata, ad una progressiva di 350 m rispetto all'origine della griglia. Dall'osservazione dell'andamento della linea di riva in relazione alle alternative relative alle opere disposte di fronte all'Oasi di Macchiagrande – si legge nella relazione tecnico illustrativa – **“non risulta molto diverso rispetto all'alternativa di non intervento rigido. Per tale ragione si è scelto di progettare tre pennelli, di lunghezza 70 m, totalmente coperti dal ripascimento in maniera tale da non avere alcun impatto visivo nel primo periodo e divenire funzionali solo in caso di necessità, impendendo alla linea di riva di arretrare oltre una certa soglia”.**

DESCRIZIONE DELLE ATTIVITÀ DI DRAGAGGIO. Si premette che il prelievo di sabbia (dragaggio) non interesserà porzioni di specchio acqueo prospiciente la ZSC o in generale la Riserva; il ripascimento (riversamento delle sabbie idonee sommerse e immerse) invece interesserà direttamente, tra le altre, anche l'arenile incluso nella ZSC.

La stima complessiva del volume dragato è pari a circa 3.000.000 m³, e i risultati della caratterizzazione ambientale ne hanno determinato le opzioni di utilizzo possibili. Si ipotizza che una parte del materiale dragato potrà essere utilizzato per il completo riempimento delle strutture di colmata, mentre si privilegerà il riutilizzo per ripascimento degli arenili erosi per tutta la volumetria che risulti utilizzabile per tale uso.

La restante sarà utilizzata per il deposito sommerso.

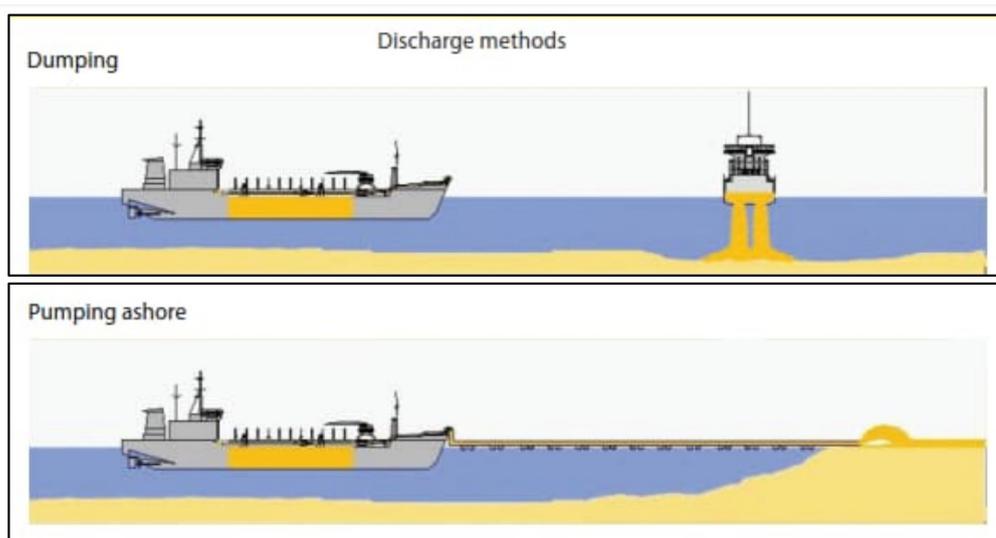
Il progetto, vista l'estensione della superficie e del volume da dragare, ipotizza in tale fase diversi scenari di simulazione di dragaggio, tutti mediante l'utilizzo di una o due draghe idrauliche tipo TSHD.

Nello “studio modellistico preliminare di dispersione dei sedimenti a seguito delle attività di dragaggio” è dichiarato che le attività di dragaggio potranno tuttavia essere svolte anche tramite attività di dragaggio selettivo ecologico, caratterizzate quindi da minori interazioni ambientali. Sempre come riportato all'interno del Progetto; sono in corso dedicati approfondimenti che, sull'input dei dati di monitoraggio ante-operam, permetteranno di inquadrare con maggiore dettaglio le modalità esecutive ed operative.

Per iniziare le operazioni di dragaggio la draga TSHD naviga direttamente in corrispondenza dell'area da dragare. Una volta in posizione, la draga abbassa il tubo di aspirazione finché la testa dragante non tocca il fondo. La pompa di dragaggio, installata all'interno della draga aspira una miscela di acqua e terra attraverso la testa dragante e il tubo di aspirazione e pompa la miscela nella tramoggia. I sedimenti si depositeranno nella tramoggia e l'acqua viene scaricata attraverso il sistema regolabile di troppopieno. Il dragaggio viene interrotto quando la nave raggiunge il

pesceaggio corrispondente al pieno carico, oppure quando le circostanze non consentono ulteriore carico. L'utilizzo del troppopieno (overflow) può essere limitato qualora venga richiesto per motivi ambientali (per controllare la torbidità generata). La nave quindi salpa con il materiale dragato verso l'area di conferimento. **Lo scarico, e questo interessa le aree incluse nella ZSC, potrà essere eseguito tramite:**

- **Smaltimento fondo porta, il carico viene rilasciato aprendo le porte inferiori o lo scafo sdoppiato.**
- **Pompando a terra, collegando la TSHD a una condotta (in genere galleggiante) per pompare la miscela nell'area designata.**



Una volta vuota, la nave ritorna all'area di dragaggio, completando così il ciclo.

Il piano di dragaggio è stato predisposto con l'intento di:

- Massimizzare il materiale che possa essere destinato al ripascimento degli arenili in erosione;
- Minimizzare l'impatto ambientale tramite:
 - minor durata delle operazioni, ovvero cercando di conferire i sedimenti il più vicino possibile all'area di dragaggio
 - riempimento delle volumetrie di colmata a terra necessarie per il progetto, limitando quindi l'importazione di materiale da cava
 - limitazione del quantitativo di materiale da disporre a largo solamente alla frazione pelitica più fine, che in parte viene comunque riutilizzata all'interno delle aree di colmata.

Sulla base di questi principi, il progetto ha identificato le aree di dragaggio quanto più omogenee, cercando di assegnare, secondo le possibili classi d'uso, al materiale proveniente da una determinata area, una singola destinazione.

La ripartizione delle volumetrie per distinzioni d'uso a seconda delle classi qualitative è riportata nella tabella seguente estrapolata dal piano preliminare di dragaggio e gestione dei sedimenti:

Destinazione d'uso	Area di dragaggio	Quantitativi (m ³)	Classi qualitative	Totali (m ³)
Ripascimento degli arenili in erosione	Canale di accesso e bacino Superyacht e Crociere	1.665.260	Classe A, con pelite < 10% (idoneo per spiaggia emersa)	503.091
			Classe A, Con pelite > 10 % (idoneo per spiaggia sommersa)	1.162.169

Destinazione d'uso	Area di dragaggio	Quantitativi (m ³)	Classi qualitative	Totali (m ³)
Conferimento in cassa di colmata e rilevati nell'ambito del progetto	Bacino dello Yacht Marina e Bacino Superyacht e crociere	984.524	Classe A con pelite tra 10 e 50%	443.640
			Classe B	394.325
			Classe C	146.559
Immersione in sito idoneo a largo	Bacino Superyacht e crociere e Canale di accesso	510.917	Classi A e B con contenuto di pelite maggiore di 50%	510.917

Per l'individuazione di un'area idonea oltre le 3 miglia nautiche dalla costa per l'immersione deliberata in mare di sedimenti marini, non gestibili altrimenti è stato effettuato un desk study. La necessità di inquadrare un sito nel litorale laziale è dovuta alla mancanza, al momento della stesura del presente studio, di aree già autorizzate dalla Regione Lazio idonee all'immersione di sedimenti marini.

Si sottolinea come l'ubicazione individuata per il sito di immersione in questa fase ha carattere di screening e non definitivo; il documento include anche una proposta di piano di caratterizzazione del sito individuato.

Si evidenzia che, così come esplicitato nella relazione tecnica-illustrativa del piano di ricostruzione degli arenili **“I sedimenti di dragaggio sono (...) compatibili in termini granulometrici con quelli in sito. È stata inoltre verificata la compatibilità mineralogica fra i sedimenti di dragaggio e quelli del sito di destinazione”**

Di seguito si riportano alcuni accorgimenti che lo studio d'incidenza individua come da adottare qualora dovesse risultare necessario, per la riduzione della dispersione di sedimenti, ovvero:

- uso di una draga meccanica di tipo ambientale (es. EcoGrab);
- messa in opera di panne galleggianti (o analoghe tipologie di barriere temporanee) in grado di contenere i solidi risospesi dal dragaggio;
- il trasporto del materiale dragato dovrà avvenire mediante imbarcazione con stiva di carico a tenuta (bettolina o pontone), che dovrà minimizzare la possibilità di dispersione del materiale stivato.

facendo riferimento al manuale ISPRA “La modellistica matematica nella valutazione degli aspetti fisici legati alla movimentazione dei sedimenti in aree marino costiere” si apprende che In generale le draghe di tipo idraulico – quali appunto quelle TSHD, non hanno i requisiti necessari

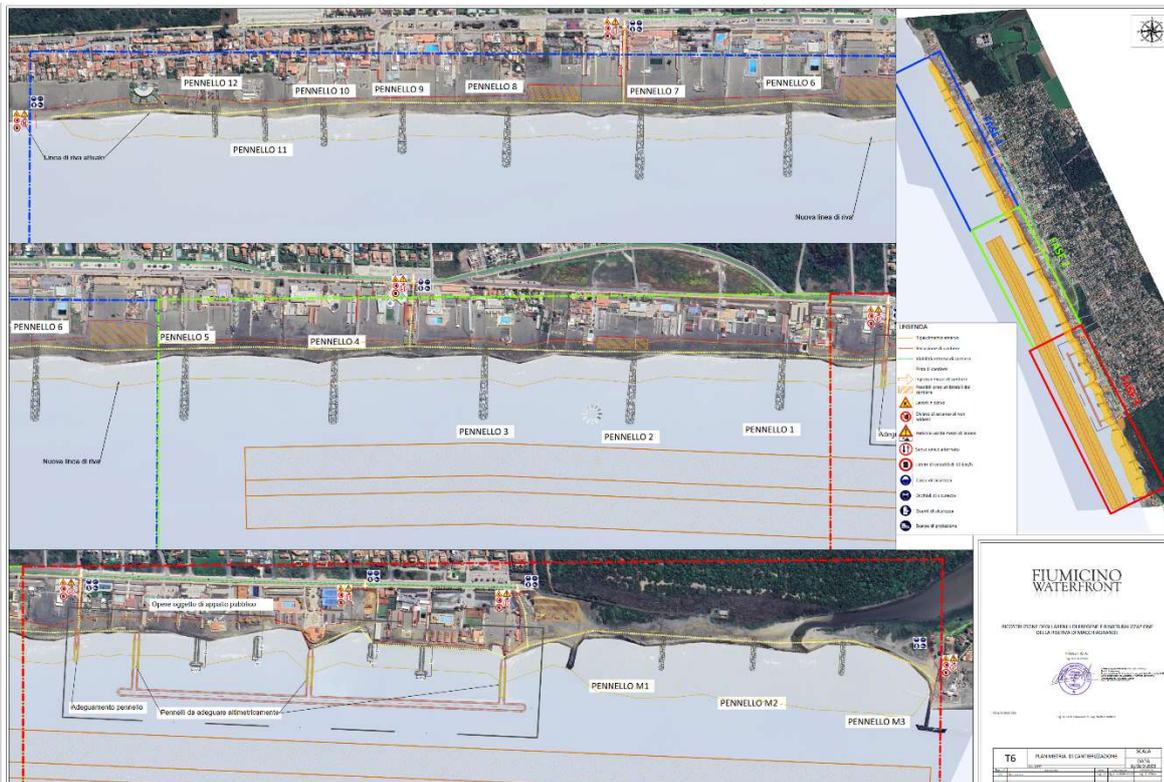
per eseguire un dragaggio di tipo ambientale. Tuttavia, nel corso degli anni sono state progettate speciali draghe ambientali che utilizzano specifici accorgimenti tecnici per limitare la risospensione al fondo, aumentare la densità del sedimento caricato e contenere l'overflow in fase di carico.

Il tipo di draghe che si prevede di utilizzare presentano diversi vantaggi in quanto sono particolarmente indicate per dragare ampi volumi di sabbie in tempi relativamente veloci (generalmente tra 200m³ /h e 10.000m³ /h) rispetto alle altre tecniche di dragaggio. Gli svantaggi possono essere identificati principalmente nella limitata precisione del taglio a causa della difficoltà di controllare e mantenere il posizionamento della pompa di aspirazione. Pertanto non sono adatte per operare in prossimità di infrastrutture. Normalmente l'accuratezza verticale è compresa tra i 0,5 m e 1 m mentre l'accuratezza orizzontale tra i 3 m e i 10 m. L'accuratezza può essere aumentata dotando la draga di sofisticati sistemi di monitoraggio. Meccanismi di rilascio dei sedimenti Durante la fase di rimozione dei sedimenti, la risospensione è determinata principalmente dal trascinarsi della testa della draga al fondo, ma è generalmente limitata rispetto al rilascio della frazione di sedimento più sottile in fase di carico (per overflow).

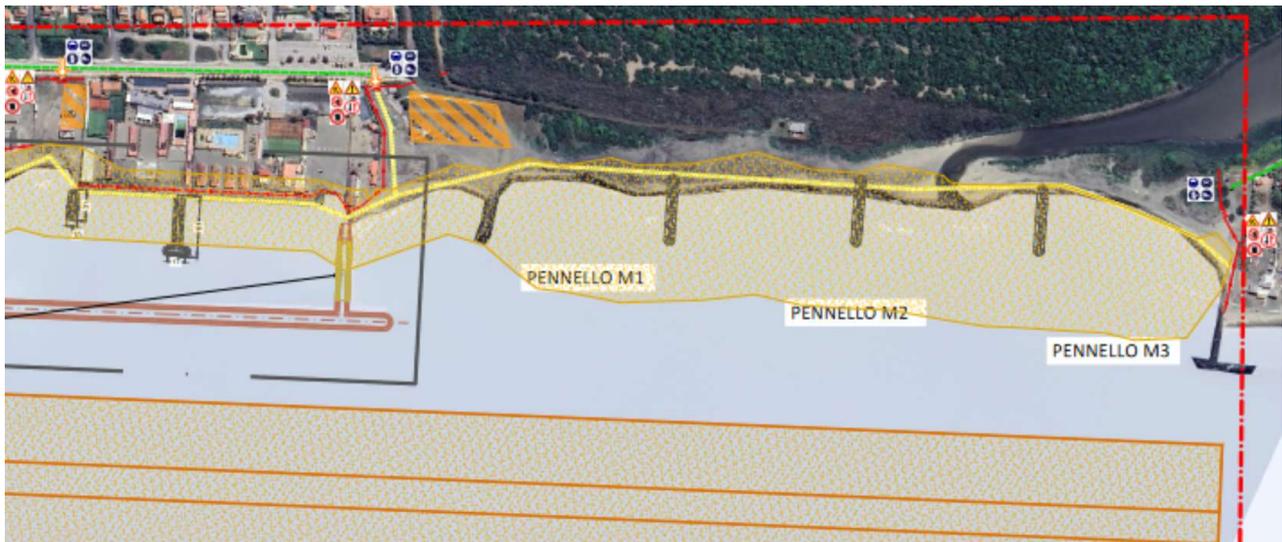
CANTIERIZZAZIONE DELL'INTERVENTO RICOSTRUZIONE DEGLI ARENILI DI FREGENE E RINATURALIZZAZIONE DELLA RISERVA DI MACCHIAGRANDE. I lavori da realizzare nella ZSC e nella porzione di mare immediatamente prospiciente previsti dal progetto consistono:

- nella realizzazione di tre pennelli di lunghezza 70 m, totalmente coperti dal ripascimento
- nel ripascimento con sabbia idonea con granulometria compatibile a quella presente in loco al fine di avere un avanzamento della linea di costa di 105 m
- nella realizzazione di una barra sommersa in considerazione del notevole quantitativo di sedimento da dragaggio utilizzabile per il deposito sommerso. La barra soffolta sarà lunga circa 3.0 km e posta a circa 200 m dalla riva.

Come rappresentato nella tavola T6 il progetto di fattibilità tecnica economica prevede nell'area inclusa nella ZSC la realizzazione di una viabilità di cantiere



PIAZZA GENERALE CARLO ALBERTO DALLA CHIESA 78 - 00054 FIUMICINO (ROMA)
 TEL. CENTRALINO 06 65.21.02.45 - UFFICI: 06 65.210.525/516/518
 PEC: protocollo.generale@pec.comune.fiumicino.rm.it -



L'accesso all'area è previsto esclusivamente da Fregene e la potenziale area di cantiere è circoscritta in una porzione di arenile immediatamente esterna alla ZCS (e alla riserva).

Da quanto riportato negli elaborati consultati il progetto prevede, nell'area della ZCS, prima la realizzazione dei pennelli, e successivamente il ripascimento; questo realizzato tramite mare.

Suscita preoccupazione la previsione di piste di cantiere sull'arenile della ZCS, rappresentata nella tavola T6 e la relativa organizzazione del cantiere comunque non descritta adeguatamente nello studio.

Le condizioni d'obbligo applicabili a tutti gli interventi/attività previste dalle linee guida nazionali per la VinCA, citate nello studio e qui di seguito riportate, seppur essenziali non risultano, nel caso specifico, insufficienti per garantire, in fase di cantiere, la tutela degli habitat presenti nell'area oggetto d'intervento.

PREVISIONI DEL PIANO DI GESTIONE DELLA RISERVA NATURALE STATALE DEL LITORALE ROMANO

L'area oggetto d'intervento è inclusa in **area di tipo 1** della Riserva, **Ambito Costiero**, Unità di Gestione **UdG X "Foce del Rio Tre Denari, Bocca di Leone, Bosco Cesoline, Dune di Focene"**.

In tale area si applicano in particolare gli art. 2, 3, 6 e 7 del Regolamento attuativo (R.A.) .

Il co. 2 dell'art. 2 del R.A. stabilisce che sono sempre consentiti, se non diversamente specificato:

- a) interventi miranti alla riqualificazione ambientale ed alla conservazione della qualità naturalistica delle aree
- b) gli interventi finalizzati alla riqualificazione e alla ricostituzione della vegetazione autoctona e tipica

L'art. 3, al co. 1 lett. vieta nelle aree di tipo 1:

- d) interventi che modificano lo stato e la funzione ecologica dei luoghi, se non attinenti ad opere necessarie per la messa in sicurezza idrogeologica, per i quali comunque devono essere privilegiate, laddove possibile, tecniche e soluzioni tipologiche di ingegneria naturalistica;
- g) ogni modificazione del regime delle acque se non autorizzata. Negli interventi sui corsi d'acqua devono essere privilegiate, laddove possibile, tecniche e soluzioni tipologiche di ingegneria naturalistica.

L'art. 6 del R.A. inerente l'Ambito Costiero stabilisce che:

- in nessun caso è consentita l'utilizzazione delle aree dunali se non per attività didattica
- L'attraversamento delle dune è permesso solo mediante l'utilizzo di appositi camminamenti per la mobilità ciclabile-pedonale provvisti di passerelle o altro materiale ecocompatibile.
- Non è consentito il parcheggio nell'area dunale.
- Ai fini della ricostituzione e mantenimento delle formazioni vegetali dunali, queste debbono essere delimitate da staccionate o altra forma di recinzione;
- il recupero ambientale, laddove necessario, deve avvenire preferenzialmente mediante l'installazione di barriere frangivento in materiale vegetale o la piantumazione di specie coerenti con le fasce di vegetazione ed in particolare con la messa a dimora di specie stabilizzatrici autoctone, appartenenti a popolazioni vegetali locali (quali ad esempio Elytrigia juncea e Ammophila arenaria).

L'art. 7 relativo appunto agli interventi urbanistici-edilizi nell'ambito costiero vieta la realizzazione di nuove strutture, fisse o temporanee, anche se finalizzate alla fruizione degli arenili fatta eccezione per le opere a protezione della costa e per la pubblica incolumità preventivamente autorizzati.

La finalità dell'intervento è coerente con gli obiettivi dell'area protetta. L'art. 3 del decreto istitutivo della riserva prevede infatti tra le finalità della riserva la conservazione delle caratteristiche ecologiche, florovegetazionali, faunistiche ed idrogeomorfologiche ed il restauro degli ecosistemi degradati.

Anche il piano di gestione della ZSC, proprio in considerazione della reale criticità legata al problema dell'erosione della costa, prevede tra le azioni previste, la realizzazione di studi di approfondimento delle dinamiche erosive sull'intera costa laziale.

L'intervento risulta quindi un'opportunità per intervenire e ripristinare l'arenile oggi quasi completamente eroso in corrispondenza della ZSC a tal punto da presentare oggi una limitata ed esigua fascia di vegetazione dunale con l'assenza quasi totale di avanduna.

Si ritiene tuttavia critica la realizzazione di una pista di cantiere sulla fascia residuale di spiaggia oggi presente e si ritiene opportuno valutare in fase esecutiva la possibilità di realizzare i pennelli non via terra, ovvero di posticipare la realizzazione degli stessi dopo la fase di ripascimento, o dopo aver realizzato parte dello stesso.

Si ritiene inoltre opportuno valutare in fase esecutiva la realizzazione di una soffolta anche in corrispondenza del tratto di arenile prospiciente la ZSC, quale intervento complementare o sostitutivo della realizzazione dei tra pennelli "nascosti".

Tale richiesta nasce dalla lettura degli esiti della valutazione delle alterative valutate per l'area di Macchiagrande dove si legge *"dall'analisi morfodinamica si è verificato che la presenza o meno di opere strutturali sull'arenile di Macchiagrande non comporti variazioni significative nell'evoluzione della linea di riva (si veda l'elaborato R3 per maggiori informazioni), si è deciso comunque di inserire 3 pennelli uguali aventi lunghezza complessiva di 70 m al fine di tutelare l'intervento di ripascimento; essi saranno totalmente coperti dal sedimento al fine di ridurre l'impatto paesaggistico e mantenere il più possibile la naturalità dei luoghi. Questo intervento di infrastrutturazione "nascosta" avrà quindi lo scopo, in assenza di interventi di manutenzione, di trattenere sul lungo periodo (quindi anche oltre l'orizzonte dei dieci anni*

considerati nelle simulazioni morfodinamiche) parte dei sedimenti depositati sull'arenile e limitare il fenomeno erosivo che ha flagellato questa parte della costa negli ultimi anni."

Tutto ciò detto si ritiene comunque importante intervenire anche mediante il recupero ambientale della vegetazione dunale da realizzarsi attraverso interventi volti a favorire la ricostituzione della vegetazione dunale (avanduna e vegetazione retrodunale). A tal fine il progetto dovrà includere anche lo studio vegetazionale per ripristinarla ed in particolare la messa a dimora di specie stabilizzatrici autoctone, appartenenti a popolazioni vegetali locali (quali ad esempio *Elytrigia juncea* e *Ammophila arenaria*) che dovranno essere opportunamente protette e recitate in modo idoneo, prevedendo fin da subito dei camminamenti obbligati per evitare in futuro il calpestio delle dune.

Per quanto concerne il ripascimento dovrà essere impiegato come metodo di trasporto della sabbia per la spiaggia emersa il pompaggio mediante condotta (in genere galleggiante). Dovranno essere impiegate, come previsto nel progetto, solo sabbie idonee a tal fine e con caratteristiche granulometriche compatibili con la spiaggia esistente verificate dalla caratterizzazione eseguita.

Tutto ciò considerato lo scrivente Ente Gestore **rilascia il presente sentito reso ai sensi dell'art. 5 co. 7 del DPR 357/97 e s.m.i.**

Resta salva la necessità di acquisire in sede di conferenza di servizi per l'approvazione del progetto il nulla osta dell'Ente Gestore rilasciato ai sensi dell'art. 37 del R.A. del PdG previa acquisizione del parere della Commissione di Riserva della RNS del Litorale Romano .

Cordiali saluti.

Il Funzionario Tecnico

Arch. i. Claudia Racca



Claudia Racca
Comune di
Fiumicino
Funzionario
15.12.2023
15:14:06
GMT+01:00

Il Dirigente

Ing. Massimo Guidi

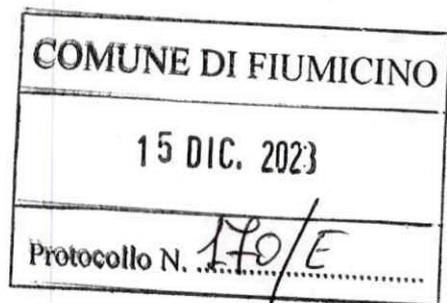


MASSIMO
GUIDI
COMUNE DI
FIUMICINO
Dirigente
15.12.2023
14:12:59
UTC



CITTÀ DI FIUMICINO
(Città metropolitana di Roma Capitale)

AREA STRATEGIA DEL TERRITORIO
- Riserva Naturale Statale del Litorale Romano -



Spett.le
Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
Responsabile del procedimento Arch. Claudia Pieri
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
PEC va@pec.mite.gov.it

p.c. REGIONE LAZIO
Direzione Regionale Ambiente
Area Protezione e Gestione della Biodiversità
Arch. Fabio Bisogni
PEC vinca@regione.lazio.legalmail.it

**Oggetto: Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006
relativa al progetto per la realizzazione del Porto turistico-crocieristico di Fiumicino Isola Sacra.
Sentito dell'Ente Gestore ai sensi dell'art. 5 co. 7 del DPR 357/1997
Codice identificativo procedimento ID:10397**

Con riferimento alla procedura in oggetto, vista la comunicazione di avvio del procedimento acquisita al protocollo dello scrivente Ente Gestore n. 239120 del 17/11/2023, con la quale è stata richiesta l'espressione del Comune di Fiumicino in qualità di Ente Gestore della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano ai sensi dell'art. 5 co. 7 del DPR 357/97 per la Procedura di Valutazione d' Incidenza si riporta quanto segue.

Lo studio d'incidenza ambientale (valutazione appropriata) è stato condotto in merito alle potenziali incidenze significative legati alle opere di "ricostruzione degli arenili di Fregene e rinaturalizzazione della Riserva di Macchiagrande".

Il progetto scaturisce dalla necessità di ricollocare parte del materiale dragato a seguito del progetto di realizzazione del bacino di accesso al "Porto Turistico-Crocieristico di Fiumicino Isola Sacra". Da tale necessità scaturisce l'opportunità per il territorio di effettuare interventi assolutamente auspicabili per frenare l'azione erosiva del mare. Il sito di progetto è situato interamente sulla costa di Fregene, in una zona da diversi anni esposta ad un importante fenomeno erosivo, che ha ridotto notevolmente l'estensione dell'arenile. Gli interventi previsti riguardano: