



Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale
e Ionio

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO

PORTO DI GIOIA TAURO

RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E"
E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO
CIG: 98755319FB - CUP: F11I23000230005

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

DESCRIZIONE

RELAZIONE PAESAGGISTICA

CODICE ELABORATO

PR-111-00-AMB

Rev.	Data	Descrizione
0	Luglio 2024	EMISSIONE

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO
Ing. Biondino Mercuri

RAGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI PROFESSIONISTI

CAPOGRUPPO-MANDATARIA



Ing. Paolo Contini

COLLABORATORI:
Ing. Giancarlo Milana
Ing. Fabio Mondini
Ing. Giuseppe Vella
Geom. Marco Corinaldesi

MANDANTE



SEACON s.r.l.

Ing. Lucio Abbadessa

COLLABORATORI:
Ing. Corrado Montefoschi
Ing. Fabio S. Mainero Rocca
Ing. Riccardo Intonti

MANDANTE



Ing. Marco Pittori

COLLABORATORI:
Arch. Francesca Romana Monass
Ing. Giulia Zanza
Ing. Anna di Galleonardo

MANDANTE



Ing. Alessandro Vita

COLLABORATORI:
Ing. Alessio Gerboni
Ing. David Segato

MANDANTE



Geol. Pierfederico De Pari

Progettista Responsabile dell'integrazione
tra le varie prestazioni specialistiche : Ing. Massimo Vitellozzi

STUDI E RELAZIONE GEOLOGICA :
Geol. Pierfederico De Pari (Geoservizi S.r.l.)




PORTO DI GIOIA TAURO

**RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE
BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO**


PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

RELAZIONE PAESAGGISTICA

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <hr/> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

INDICE

1.	INTRODUZIONE.....	3
1.1	Il sito di intervento e la proposta di progetto	3
1.2	Scopi, contenuti e riferimenti normativi dello studio	4
2.	STATO ATTUALE	4
2.1	Analisi del contesto paesaggistico e dell'area di intervento.....	4
2.1.1	Inquadramento territoriale e delle infrastrutture del porto di Gioia Tauro.....	4
2.1.2	Il porto.....	6
2.1.3	Inquadramento geologico e geomorfologico	8
2.1.4	Flora e fauna	13
2.1.5	Ubicazione e breve descrizione del sito di intervento.....	14
2.1.6	Situazione vincolistica	16
2.2	Rilievo fotografico	33
2.3	Indicazione e analisi dei livelli di tutela operanti nel contesto paesaggistico e nell'area di intervento considerata.....	35
2.3.1	Coerenza con gli strumenti territoriali ed urbanistici.....	35
3.	IL PROGETTO.....	55
3.1	Requisiti tecnici del progetto	60
3.2	Modalità operative e fasi lavorative	62
4.	ELEMENTI DI VALUTAZIONE PER LA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA	62
4.1	Previsione degli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico	62
5.	FOTOINSERIMENTI.....	66
6.	CONCLUSIONI	69

 <p data-bbox="359 145 582 212">Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p data-bbox="774 129 1037 156">PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p data-bbox="630 168 1181 257">RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p data-bbox="1228 100 1380 123">Titolo elaborato:</p> <p data-bbox="1228 145 1364 190">Relazione Paesaggistica</p> <p data-bbox="1228 212 1396 235">Data: Luglio 2024</p>
--	---	--

1. INTRODUZIONE

1.1 Il sito di intervento e la proposta di progetto


La presente Relazione riguarda il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica relativo all'intervento "*Ristrutturazione banchine Ro-Ro tratto E e realizzazione banchinamento a tergo del II Ro-Ro*" che l'Autorità Portuale intende realizzare all'interno dell'ambito portuale.

L'area di intervento ricade nella porzione settentrionale del canale portuale, in un tratto banchinato (banchina E) che si estende per c.a 144,00 metri destinato all'attracco delle navi RO-RO.

E' prevista la realizzazione di un dente di attracco di modeste dimensioni al fine di consentire maggiore e piena funzionalità allo scalo marittimo generale di Gioia Tauro, adeguando gli accosti per navi Ro-RO agli ultimi standard delle navi Ro-RO e Ro Pax che scalano il porto di Gioia Tauro.



Figura 1 Foto aerea con ubicazione area di intervento

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <hr/> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

1.2 Scopi, contenuti e riferimenti normativi dello studio

La presente relazione paesaggistica, mediante opportuna documentazione, ha lo scopo di dar conto dello stato dei luoghi prima dell'esecuzione delle opere previste nonché rappresentare, nel modo più chiaro ed esaustivo possibile, lo stato dei luoghi dopo l'intervento.

A tal fine, ai sensi del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 12 Dicembre 2005, la documentazione contenuta nella presente relazione indica:

- lo stato attuale del bene paesaggistico interessato;
- gli elementi di valore paesaggistico in esso presenti, incluse le eventuali presenze di beni culturali tutelati dalla parte II del Codice;
- gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte;
- gli elementi di mitigazione e compensazione necessari.

Contiene, inoltre, tutti gli elementi utili all'Amministrazione competente per effettuare la verifica di conformità dell'intervento alle prescrizioni contenute nei piani paesaggistici urbanistici e territoriali per accertare:

- la compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo;
- la congruità con i criteri di gestione dell'area;
- la coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica.

2. STATO ATTUALE

2.1 Analisi del contesto paesaggistico e dell'area di intervento

2.1.1 Inquadramento territoriale e delle infrastrutture del porto di Gioia Tauro

La Provincia di Reggio Calabria costituisce l'estremità meridionale della Regione Calabria e dell'intera penisola italiana.

Confinante a nord con le province di Vibo Valentia e Catanzaro, è contornata per duecento chilometri dai Mari Tirreno e Jonio.

La posizione al centro del Mediterraneo conferisce al territorio provinciale un ruolo strategico di "nodo" dei flussi di traffico marittimo (traffico dello Stretto, porto di Gioia Tauro), aereo

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <hr/> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

(aeroporto di Reggio Calabria) e terrestri (ferroviario e stradale: autostrada A3 e strada statale 106 jonica) che lo lambiscono e lo attraversano, garantendo il collegamento con la prossima Sicilia e da questa verso il Nord Europa.

Il territorio della provincia di Reggio Calabria è in gran parte interessato dall'orografia del massiccio dell'Aspromonte, costituita da tre versanti principali: sudorientale e meridionale ionico, caratterizzato da coste basse, sudoccidentale e nord occidentale tirrenico, caratterizzato da coste alte, separati dalla zona centrale del massiccio.

Il reticolo idrografico si sviluppa radialmente rispetto al massiccio dell'Aspromonte, di cui incide i versanti dalla vetta fino a raggiungere lo sbocco al mare, creando, tra l'altro i particolarissimi ambienti delle fiumare.

Il clima, che nella parte montana è di tipo mediterraneo umido-iperumido (1300-2100 mm annui di pioggia), risulta spiccatamente più arido sul versante jonico.

Le infrastrutture di collegamento si sviluppano principalmente lungo la fascia costiera (anche l'aeroporto dello Stretto, a Sud, e quello di Lamezia Terme, a Nord, fra cui si colloca geograficamente il Porto di Gioia Tauro), con un maggiore concentrazione lungo la costa tirrenica, fino al nodo di Villa S.Giovanni, e un minore sviluppo sul resto delle coste reggine; la costa ionica risulta particolarmente isolata dal punto di vista dei collegamenti.

L'area dello Stretto di Messina, con la presenza di Reggio Calabria è in assoluto l'area maggiormente edificata della Provincia, con uno sviluppo urbano lineare che segue la fascia costiera per più di 30 km.

Il Porto di Gioia Tauro sorge su un tratto della piana costiera in Contrada Lamia del Comune di Gioia Tauro e fronteggia il Golfo di Gioia compreso tra Capo Vaticano (a Nord) e Capo Paci (a Sud).

I riferimenti geografici più prossimi sono il centro abitato di Gioia Tauro e il Fiume Budello al limite meridionale dell'area portuale, la linea ferroviaria e la S.S. Tirrena Inferiore N. 18 presenti ad est e le contrade Lamia e Calamona sul lato nord.

L'area portuale occupa complessivamente una superficie di 7.5 Km² allungandosi parallelamente alla costa ed è situata tra i comuni di Gioia Tauro e San Ferdinando.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

2.1.2 Il porto

La costruzione del Porto di Gioia Tauro, insieme alla sistemazione delle aree industriali ed alla realizzazione delle altre infrastrutture generali, ha inizio **nella prima metà degli anni '70** nell'ambito del Progetto Speciale per la realizzazione delle infrastrutture sul Territorio della Provincia di Reggio Calabria (Delibera CIPE 1974).

La dimensione e le caratteristiche del grande porto sono dovute al fatto che si prevedeva di realizzare in Calabria il 5° centro siderurgico italiano.

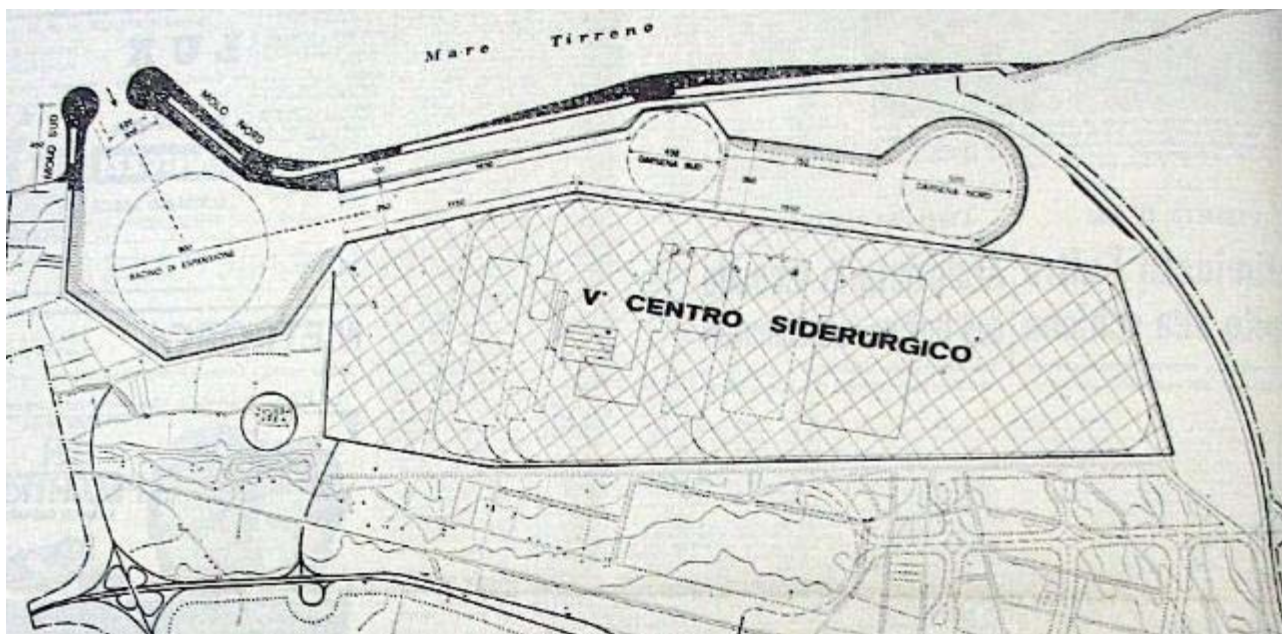


Figura 2 Progetto del Porto di Gioia Tauro anni Settanta

Il porto e le altre infrastrutture industriali pubbliche finanziate dallo Stato sono stati avviati e realizzati nell'ambito dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno.

Invece, i progetti degli impianti industriali del settore siderurgico e la loro realizzazione hanno subito continui rinvii a causa del mutamento dello scenario del settore siderurgico stesso che in quegli anni cominciava a registrare una riduzione della capacità produttiva, per poi giungere ad una crisi definitiva. In relazione a ciò, mentre il porto si trovava in avanzata fase di costruzione, ne fu deciso la riconversione a porto "polifunzionale" e non più solo industriale. **Negli anni '80**, per via di alcune tendenze nel settore dei trasporti, furono individuate nelle caratteristiche stesse del porto spiccate potenzialità al transhipment (trasbordo) di container da grandi navi transoceaniche

 <p data-bbox="359 145 582 212">Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p data-bbox="774 129 1037 156">PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p data-bbox="630 168 1181 257">RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p data-bbox="1228 100 1380 123">Titolo elaborato:</p> <p data-bbox="1228 145 1364 190">Relazione Paesaggistica</p> <p data-bbox="1228 212 1396 235">Data: Luglio 2024</p>
--	---	--


a piccole navi feeder. E ciò sia per la collocazione geografica del porto, estremo punto di terraferma a Sud dell'Europa, al centro del bacino del Mediterraneo, sia per le caratteristiche moderne delle infrastrutture (banchine rettilinee, ampi bacini, fondali profondi, vaste aree a terra), sia per i collegamenti alle reti viarie e ferroviarie. Cominciò così la definizione e la realizzazione delle prime attrezzature del porto con terminal container, nonché la costruzione di alcuni edifici necessari al funzionamento del porto (Capitaneria, Polizia, Vigili del fuoco ed edifici direzionali).

Negli anni '90 si concretizzò lo sviluppo del progetto "Grande porto Transhipment", con l'intervento di un operatore privato nel settore – Contship Italia S.P.A. – che, in rapporto stretto con il governo, si fece carico di promuovere l'attivazione del porto e l'avvio della gestione operativa del terminal di transhipment, partecipando con risorse proprie allo sviluppo del progetto ed al finanziamento delle infrastrutture e degli impianti. Il porto di Gioia Tauro fu aperto al traffico dal **25 luglio 1991** .

In definitiva con il protocollo d'intesa del 1993, sottoscritto con il governo italiano e reso operativo nel successivo accordo di programma del 1994, fu deciso che, oltre alla struttura terminalistica ed agli impianti di movimentazione, si desse corso al completamento delle opere ed all'attivazione dei servizi pubblici necessari a rendere funzionante tutto il complesso portuale che, all'epoca, era costituito esclusivamente dalle infrastrutture portuali e dalle reti di trasporto.



Figura 3 Foto aerea del porto-1985

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---


2.1.3 Inquadramento geologico e geomorfologico



Figura 4 Inquadramento generale dell'Unità Fisiografica

L'area di intervento si colloca all'interno dell'unità di paesaggio Piana di Gioia Tauro che va da Capo Vaticano a Nord alle colline di Palmi a sud.

Si riporta la descrizione dell'Unità di paesaggio **Piana di Gioia Tauro** tratta dal sito www.isprambiente.gov.it:

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

“Area pianeggiante allungata tra il mare Tirreno a Ovest e le fasce collinari più interne a Est, composta dal delta dei fiumi Mesima e Petrace, con una linea di costa bassa e uniforme; si estende dal promontorio di Capo Vaticano a Nord fino a alle colline di Palmi a Sud, per una lunghezza di circa 20 km; verso l'interno l'ampiezza della piana varia da qualche centinaio di metri fino ad un massimo di 5 km in corrispondenza del tratto terminale del fiume Mesima, in quasi tutta la sua estensione l'ampiezza è comunque maggiore di 1 km. Le quote variano dal livello del mare a qualche metro s.l.m..

L'energia di rilievo è estremamente bassa.

Sono presenti piana alluvionale, delta, tratti di foce di corsi d'acqua, piccole scarpate fluviali, costa bassa con spiaggia.

Le litologie prevalenti comprendono sabbie, arenarie, ghiaie, conglomerati, limi, argille.

L'idrografia è caratterizzata dalla porzione di foce di una serie di corsi d'acqua provenienti dai rilievi più interni, che presentano pattern complessivamente parallelo, perpendicolare alla linea di costa; sono presenti molti canali artificiali.

Il territorio dell'unità è molto antropizzato nella sua porzione meridionale, dove si estendono i centri di Gioia Tauro e di San Ferdinando e la grande area portuale di Gioia Tauro; l'uso del suolo nella parte settentrionale dell'unità è agricolo, soprattutto seminativo irriguo; aree a vegetazione spontanea arborea e arbustiva sono localizzate nella fascia costiera settentrionale.”

La conformazione geomorfologica d'insieme di questa Unità Fisiografica è contraddistinta da una vasta Pianura Costiera che viene così definita nella Carta della Natura – Tipi di paesaggio italiani:

“Descrizione sintetica: area pianeggiante o sub-pianeggiante, delimitata da una linea di costa bassa e/o alta, in genere allungata parallelamente ad essa.

Altimetria: le quote non superano il centinaio di metri.

Energia del rilievo: bassa.

Litotipi principali: argille, limi, sabbie, arenarie, ghiaie, conglomerati.

Reticolo idrografico: parallelo e sub-parallelo, meandriforme, canalizzato.



ISPRA - Carta della Natura



Legenda

 Pianura costiera

Figura 5 Carta dei tipi e delle unità fisiografiche d'Italia – ISPRA www.isprambiente.gov.it

Componenti fisico-morfologiche: linea di riva, spiaggia, duna, retroduna, lago-stagno-palude costiera, duna fossile, delta fluviale emerso, terrazzo marino. In subordine: canale, area di bonifica, piana, terrazzo e conoide alluvionale piatta.

Copertura del suolo prevalente: territori agricoli, zone urbanizzate, strutture antropiche grandi e/o diffuse (industriali, commerciali, estrattive, cantieri, discariche, reti di comunicazione), zone umide.

Distribuzione geografica: nazionale.”


Dal punto di vista geologico, l'area di studio è caratterizzata dalla presenza di estese coltri quaternarie di genesi continentale e transizionale oloceniche e plio-pleistoceniche.



Figura 6 Stralcio della Carta geologica della Regione Calabria (foglio 245-II-NE), in scala 1:25000, con individuazione dell'area di studio

Con diretto riferimento a quanto riportato negli studi della Carta geologica della Regione Calabria in scala 1:25000, le successioni stratigrafiche presenti nell'area di studio possono essere distinte, dal basso verso l'alto, in:

- **Depositi continentali rossastri:** tali depositi non interessano direttamente l'area di interesse progettuale. Si tratta di depositi continentali costituiti da conglomerati (q^{cl-s}), conglomerati sabbiosi e sabbie, con locali intercalazioni limose. Non fossiliferi. Presentano una scarsa resistenza all'erosione ed elevata permeabilità.
- **Conoidi di deiezione**
- **Dune stabilizzate:** questi depositi interessano la porzione orientale dell'area di studio. Si tratta di dune e sabbie eoliche (d_1), stabilizzate.
- **Dune mobili:** questi depositi interessano direttamente l'area di studio. Si tratta di dune e sabbie eoliche (d_2), mobili.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <hr/> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

- **Alluvioni:** tali depositi si rinvergono nel settore orientale dell'area di studio in corrispondenza delle principali scarpate e non interessano direttamente l'area di studio. Si tratta di alluvioni (**af**) fissate dalla vegetazione o artificialmente.

In particolare, i sedimenti che prima della realizzazione del porto alimentavano spontaneamente il litorale, provenivano dai fiumi Mesima, a nord, e dal Petrace, a sud, convergendo proprio in corrispondenza del tratto di costa ora occupato dalla struttura.

In tutta l'area lo sbancamento e gli scarichi in mare di ingenti volumi di materiale di riporto hanno modificato l'equilibrio naturale con evidente rinascimento della spiaggia emersa e sommersa. I depositi sabbiosi delle dune non esistono praticamente più.

Quelle che si osservano lungo la spiaggia attuale e nell'area di stretto interesse progettuale sono rappresentati principalmente da cumuli di depositi antropici.

Nel settore di studio si rinvergono dal basso verso l'alto:

- **Depositi marini**

(**Mr**) Sabbie medio-fini di colore grigio, a struttura indistinta o debolmente laminata, con locali ghiaie poligeniche da sub-arrotondate ad arrotondate; a luoghi si rinvergono frammenti di quarzo, minerali femici e passaggi di sabbie medio-fini limose di colore grigio, a struttura indistinta. (**Mr1**) Nella parte alta è presente un orizzonte di sabbie medio-grossolane di colore grigio chiaro e biancastro, a struttura indistinta, con diffuse ghiaie poligeniche da sub-angolose ad arrotondate. Depositi di piattaforma continentale e scarpata superiore. Lo spessore massimo è superiore a 20 m.

Pleistocene superiore

- **Depositi infralitorali**

(**If**) Sabbie da medio-fini a grossolane di colore marrone chiaro, grigio e biancastro, a struttura indistinta o laminata, con locali ghiaie poligeniche da sub-angolose ad arrotondate; a luoghi si rinvergono orizzonti di sabbie medio-fini limose e limoso argillose di colore bruno chiaro, a struttura indistinta o laminata, con rare ghiaie poligeniche da sub-

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <hr/> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

angolose ad arrotondate. Depositi di litorale e spiaggia sommersa, progressivamente passanti a sedimenti di piattaforma continentale. Lo spessore massimo è di circa 18 m.

Olocene

- **Depositi eolici**

(**EO**) Sabbie medio-grossolane e grossolane di colore marrone chiaro e rossastro, talora biancastro e grigio chiaro, a laminazione incrociata o piano-parallela, con diffuse ghiaie poligeniche da sub-arrotondate ad arrotondate; a luoghi si rinvengono orizzonti di sabbie medio-grossolane limose e limoso-argillose di colore bruno chiaro, a struttura indistinta o laminata, con rare ghiaie poligeniche da sub-angolose a sub-arrotondate. Depositi eolici e di duna costiera, con locali passaggi di sedimenti marini. Lo spessore massimo è di circa 11 m.

Olocene

- **Riporti antropici**


(**RI**) Sabbie da medio-fini a grossolane di colore grigio, bruno e rossastro, a struttura indistinta, con locali frammenti di laterizi e diffuse ghiaie poligeniche da angolose a sub-arrotondate; a luoghi si rinvengono passaggi di ghiaie sabbiose e sabbie ghiaiose di colore grigio-biancastro, a struttura indistinta, con rari ciottoli angolosi. Depositi connessi alle lavorazioni antropiche e all'accumulo di materiali nell'area portuale, localmente frammisti a coltri pedologiche ed eluvio-colluviali. Lo spessore massimo è di circa 5 m.

Attuale

2.1.4 Flora e fauna

La fascia costiero-collinare della piana di Gioia Tauro è caratterizzata da un mosaico di aree agricole variamente coltivate.

La vegetazione naturale è rappresentata da limitati lembi di querceti a quercia castagnata (*Quercus virgiliana*) con erica da piccoli gruppi di sughera (*Quercus suber*), quella seminaturale è rappresentata da cespuglietti a citoso trifloro (*Cytisus villosus*), frequenti sono le vegetazioni a più diretto determinismo antropico come i cespuglietti a rovo (*Rubus ulmifolius*).

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <hr/> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

Diffusa è la vegetazione semi-naturale rappresentata da praterie stepatiche a tagliamani (*Avenula ampelodesmos*) e da praterie stepatiche a barboncino mediterraneo (*Hyparrhenion hirtae*).

Sono inoltre rilevabili punti di colonizzazione delle seguenti specie rare o a rischio: *Euphorbia paralias*, *Calystegia soldanella*.

Il comprensorio dove insiste l'agglomerato industriale è prevalente coltivato ad ulivi, radure regolari di agrumeti (principalmente clementine) a filare, orti prati e qualche filare di vite.

Nell'area della Piana di Gioia Tauro non si rilevano habitat prioritari.

In prossimità dell'area di progetto non sono presenti superfici interessate da vegetazione naturale di tipo boschivo che invece si estendono a quote più elevate proseguendo verso il massiccio aspromontano.

La fauna tipica del territorio è rappresentata da comunità tipiche delle aree boschive e semiantropizzate, mentre quella degli ambienti fluviali prossimi all'area, quali i boschi e boscaglie ripariali, rive e greti di torrenti e fiumi, presenta comunità ricche di specie eterogenee per composizione e variabilità degli habitat.

L'ambito dell'agglomerato industriale non interferisce con l'unico corridoio ecologico individuato, vista la distanza che separa i due ambiti, nello specifico:

- il corridoio ecologico della Fiumara Petrace ricade nella Piana di Gioia Tauro al confine con il Comune di Palmi, interessando i Comuni di Gioia Tauro, Palmi, Seminara, San Procopio, Rizziconi, Oppido Mamertina, Sinopoli, Cosoleto, Santa Cristina d'Aspromonte e Scido.

La zona è fortemente caratterizzata dalla presenza di uliveti e in prossimità della fascia costiera di agrumeti; soltanto nel tratto finale in prossimità del torrente Vasi sono presenti boschi di castagno e di leccio.

2.1.5 Ubicazione e breve descrizione del sito di intervento

Il Porto di Gioia Tauro si trova sulla costa Occidentale della Calabria, affacciato sul Mar Tirreno; ha uno sviluppo di circa sei chilometri, parallelo alla linea di costa, ed i suoi limiti territoriali si estendono per oltre un chilometro nell'entroterra.


 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---




Figura 7 Area interessata dall'intervento. Banchine E-F

Lo specchio acqueo portuale è costituito da un bacino di espansione, da un canale portuale e da un bacino di evoluzione.

L'area di intervento ricade nella porzione settentrionale del canale portuale, in un tratto banchinato (banchine E) che si estende per circa 144,00 metri.

La banchina E è destinata all'attracco delle navi RO-RO, ed è arredata con n.3 scivoli della lunghezza di 25 m a servizio dei portelloni delle navi.

L'intervento, che prevede la realizzazione di un dente di attracco di modeste dimensioni, si rende necessario al fine di consentire maggiore e piena funzionalità allo scalo marittimo generale di Gioia Tauro, adeguando gli accosti per navi Ro-RO agli ultimi standard delle navi Ro-RO e Ro Pax che scalano il porto di Gioia Tauro .

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

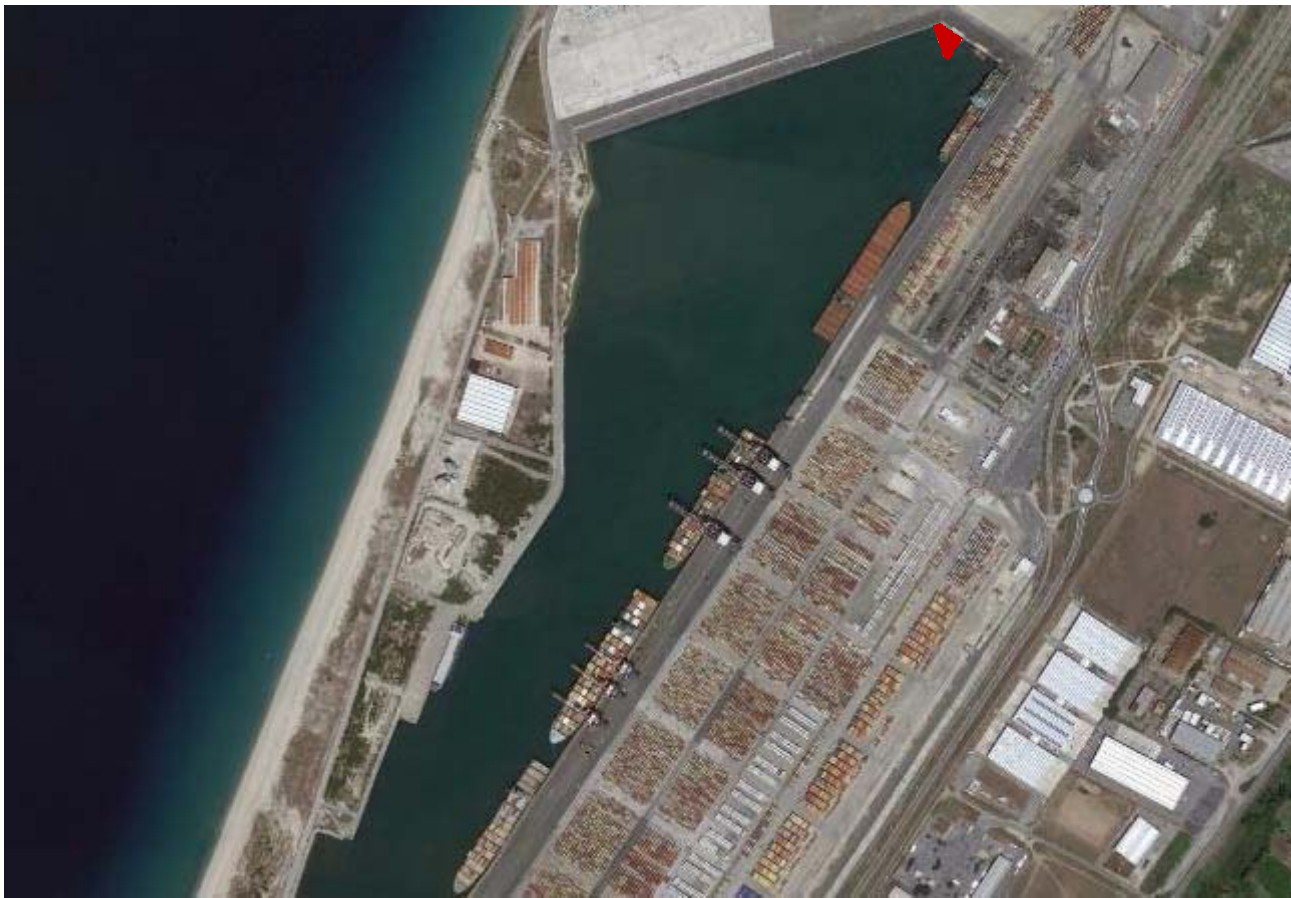


Figura 8 Sovrapposizione su foto aerea dell'intervento. In rosso l'intervento

Gli interventi qui previsti, come quelli già in esecuzione hanno come obiettivo generale quello di aumentare la competitività del porto, i livelli di sicurezza degli scali e la navigabilità interna, nonché assicurare una maggiore efficienza del sistema portuale in termini di performance conferendo maggiore e piena funzionalità allo scalo marittimo.

L'ipotesi di intervento, pertanto, è in linea con la programmazione delle attività di ammodernamento dello scalo portuale in buona parte già attuate.

2.1.6 Situazione vincolistica

Per quanto riguarda l'aspetto paesaggistico in relazione alla situazione vincolistica:

VINCOLI DECRETATI

- L'area risulta tutelata ai sensi dell'art.136 del D.Lgs. 42/2004:

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p align="center">PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p align="center">RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO</p> <p align="center">PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	Titolo elaborato:
		<p>Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>

Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

sitap

Gioia Tauro (RC)

Presentazione

Cartografia di base

Vincoli D.Lgs. 42/2004 c.d. "decretati" [artt. 136, 157, 142 c. 1 lett. M]

Introduzione

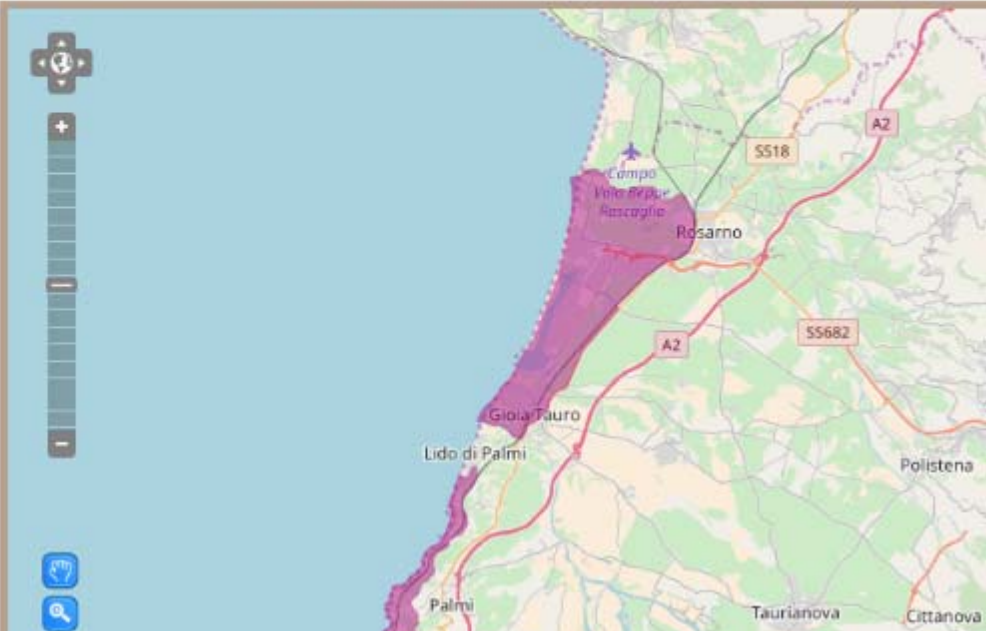
VINCOLI

Vincoli ex artt. 136 e 157: STATALI

Vincoli ex artt. 136 e 157: REGIONALI

Vincoli ex art. 142 c. 1 LETT. M

Vincoli D.Lgs. 42/2004 c.d. "ope legis" [art. 142 c. 1, esc. lett. E, H, M]




codvin	180046
codvr	180046
oggetto	AREA PANORAMICA COSTIERA TIRRENICA CARATTERIZZATA DA RICCA VEGETAZIONE SITA NEL COMUNE DI GIOIA TAURO
data_decreto	1967-10-11
ente	MPI
legge	L1497/39 A1 P3-4
data_aggiornamento	2013-12-31

Figura 9 Vincoli Dlgs 42/2004 "decretati". Fonte: SITAP. <http://sitap.beniculturali.it>

- L'area di intervento risulta vincolata ai sensi del D.Lgs 42/2004: vincoli "decretati" : 180046 AREA PANORAMICA COSTIERA TIRRENICA CARATTERIZZATA DA RICCA VEGETAZIONE SITA NEL COMUNE DI GIOIA TAURO data_decreto 1967-10-11 L1497/39 A1 P3-4; data_aggiornamento 2013-12-31.

"In merito al vincolo si riporta un estratto tratto dalla Scheda APTR n.3° La piana di Gioia Tauro del TOMO III del QTRP:

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

“L'area vincolata (180046) rappresenta il 31,95% della superficie dell'intero territorio del comune di Gioia Tauro. L'area vincolata si suddivide in: Area a media valenza ambientale, Area a modestissima valenza ambientale. In tale vincolo a determinare la suddetta zonazione ha influito l'uso del suolo.

*L'area vincolata di Rosarno e San Ferdinando può essere invece divisa in tre sub aree: Area a media valenza ambientale. Area a bassa valenza ambientale. Area a modestissima/nulla valenza ambientale. **In tale vincolo a determinare la suddetta zonazione ha influito l'uso del suolo.** Le aree risultano interpretabili e vincolate a seconda delle caratteristiche peculiari. La maggior parte dell'area presenta un elevato valore percettivo da preservare caratterizzato da numerose aperture visuali in corrispondenza dei principali tracciati infrastrutturali. **L'interesse della tutela (180046) è rivolto esclusivamente ai valori ambientali, paesaggistici della piana (fortemente compromessi) ed alla sua panoramicità.***

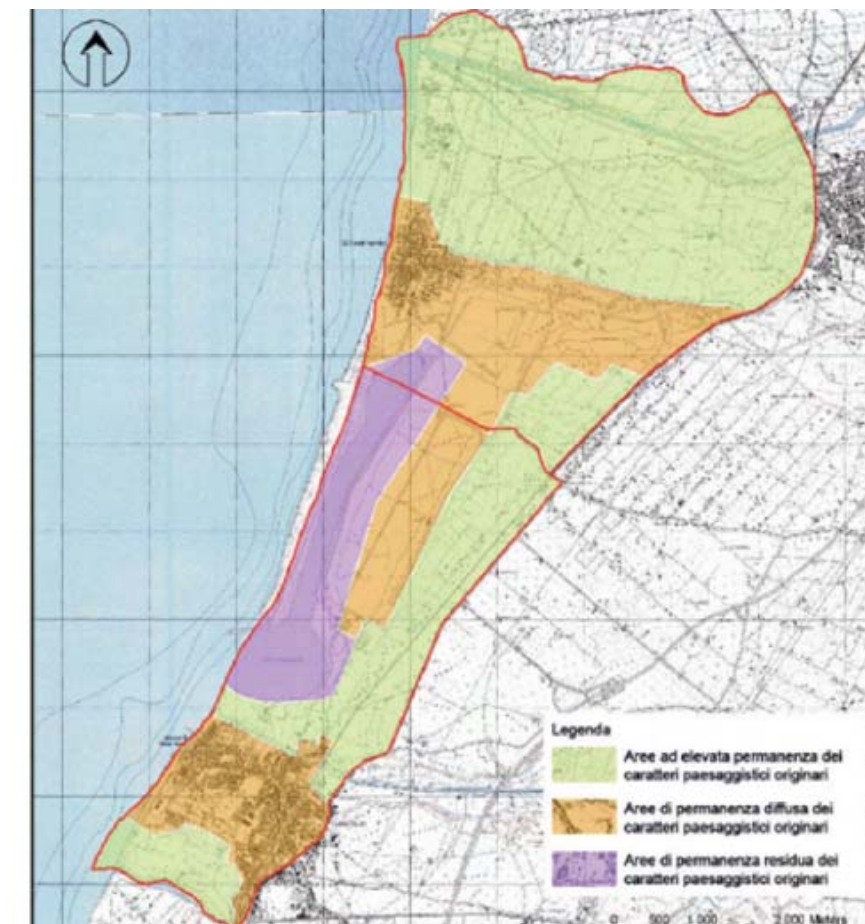


Figura 10 Carta della Permanenza tratta dalla scheda APTR 3.a Piana di Gioia Tauro TOMO III del QTPR

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO “E” E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA’ TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

Dalla carta di permanenza si evince che nelle zone in cui la pressione degli ambiti urbani è più forte si ha una permanenza residua e diffusa dei caratteri originari, soprattutto in corrispondenza della zona portuale di Gioia Tauro.

Emergono due vasti ambiti agricoli la fascia longitudinale interclusa tra l'abitato di Gioia Tauro, il porto e la SS 18, del litorale tirrenico).

Inoltre, l'area a nord nei comuni di San Ferdinando e Rosarno, è caratterizzata dalla presenza di elementi residui della pineta litoranea, nonché da un mosaico agrario parcellizzato e diffusa-mente coperto da colture arboree.

Oltre alle infrastrutture portuali, il principale elemento di interferenza è costituito dalla presenza di complessi edilizi fuori scala a servizio del porto, da ambiti urbani di recente edificazione a ridosso del litorale tirrenico.

Tale situazione ha generato estese aree di interferenza che hanno determinato ambiti di diffuso degrado e compromissione delle risorse paesaggistiche.”


Si rappresenta come il vincolo “decretato” relativo all’area costiera interessi anche l’area portuale benché la stessa non abbia ormai da tempo il carattere di naturalità che motiva l’esistenza stessa del vincolo.

Nel Decreto di vincolo si legge infatti: *“la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché costituisce un insieme paesistico veramente eccezionale, rimasto inalterato nel tempo, concorrendo a formare numerosi quadri naturali di suggestiva bellezza panoramica.”*

Nel decreto di vincolo pubblicato sulla GAZZETTA UFFICIALE è possibile risalire inoltre alle tipologie di bellezze meritevoli di tutela.

La Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Reggio Calabria sottolinea la presenza di: *“valori naturali di paesaggio composti essenzialmente da agrumeti, vigneti e oliveti ...”*.

Agrumeti, vigneti ed oliveti rappresentano indubbiamente un patrimonio di inestimabile valore per il territorio e, laddove ancora presenti, vanno preservati e tutelati sia per il loro valore culturale e di connotazione dei luoghi, sia per la loro suggestiva bellezza.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

Tuttavia il porto e l'area consortile, costruite a partire dagli anni '70, sono ormai completamente privi dei connotati citati e non si ravvisano nell'area portuale tutta elementi meritevoli di tutela paesaggistica.

VINCOLI "OPE LEGIS"

- L'area risulta tutelata per legge ex art.142 del D.Lgs. 42/2004:

Lettera a) *Territori costieri compresi nella fascia di profondità di 300m dalla linea di battigia*

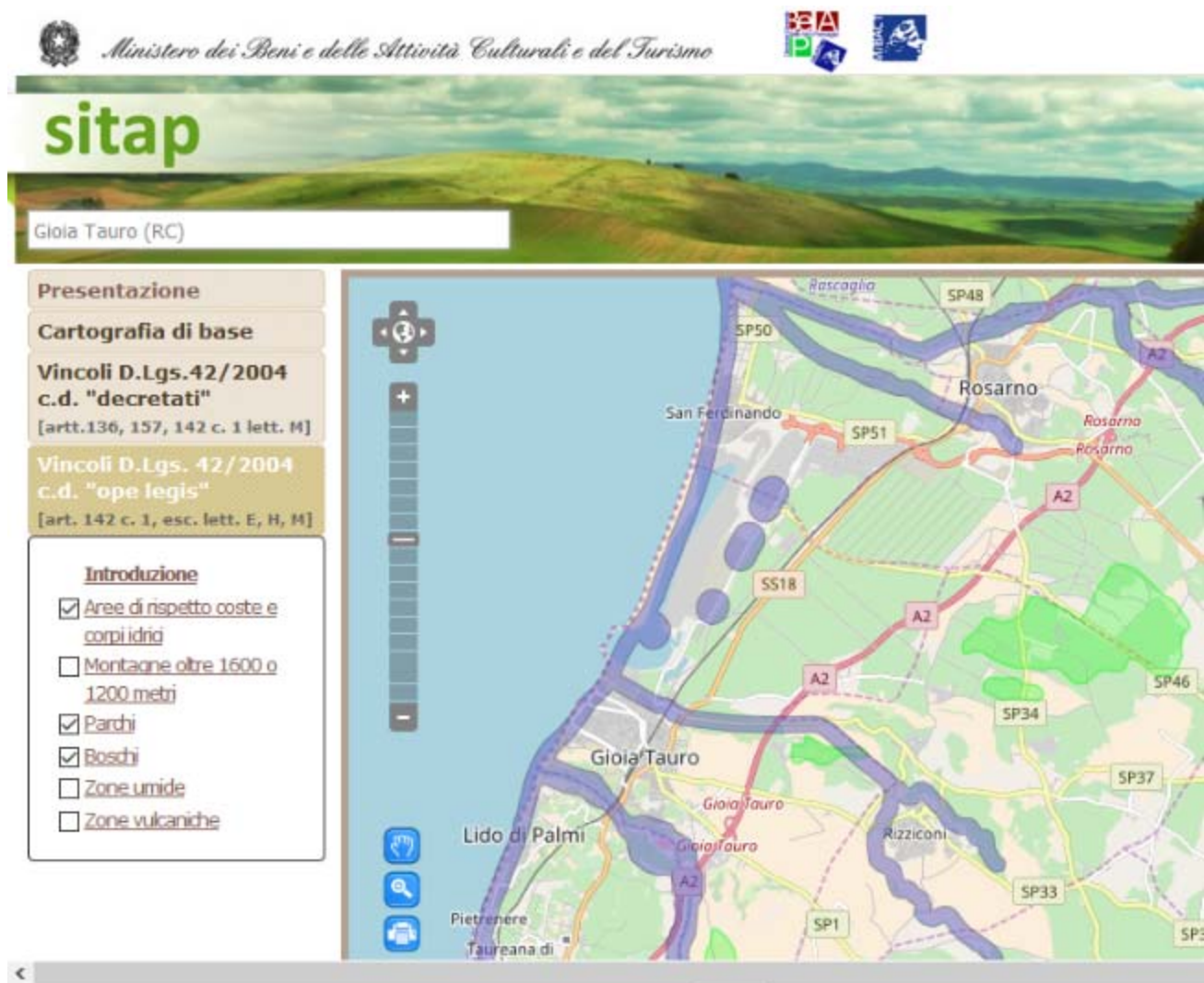


Figura 11 Vincoli Dlgs 42/2004 "ope legis". Fonte SITAP (<http://sitap.beniculturali.it>)

L'area di intervento non ricade neppure parzialmente in zone montuose e/o forestali.



Figura 12 Aree tutelate per legge. Art 142 Dlgs 42/2004. Fonte Regione Calabria Territori costieri

SITI NATURA 2000

L'area di intervento non ricade all'interno di siti della rete Natura 2000. Il SIC IT9350158 "Costa Viola e Monte Sant'Elia" è a circa 10Km di distanza.

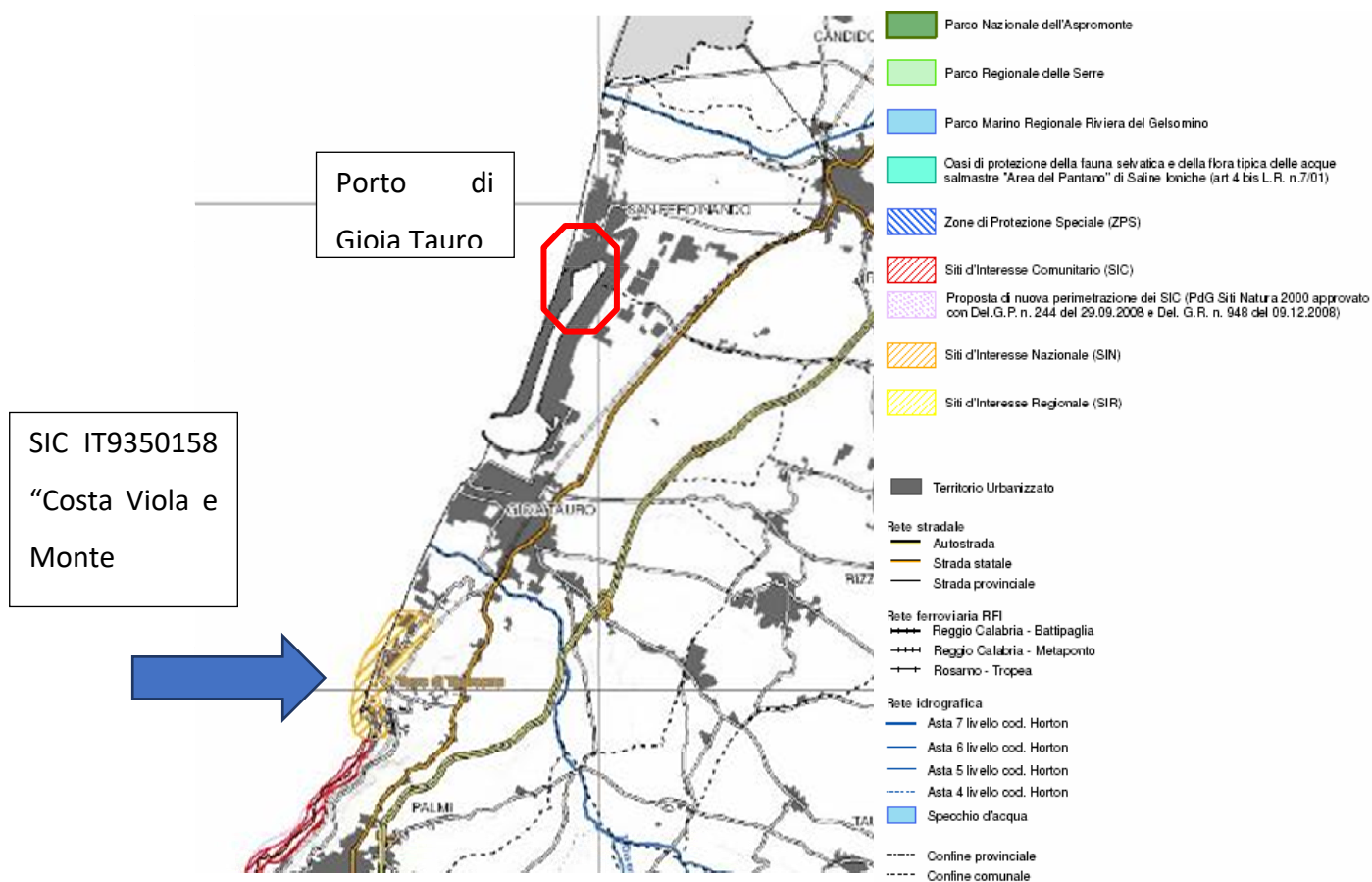


Figura 13 Stralcio tav. A5 del PTCP - Aree Naturali Protette

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

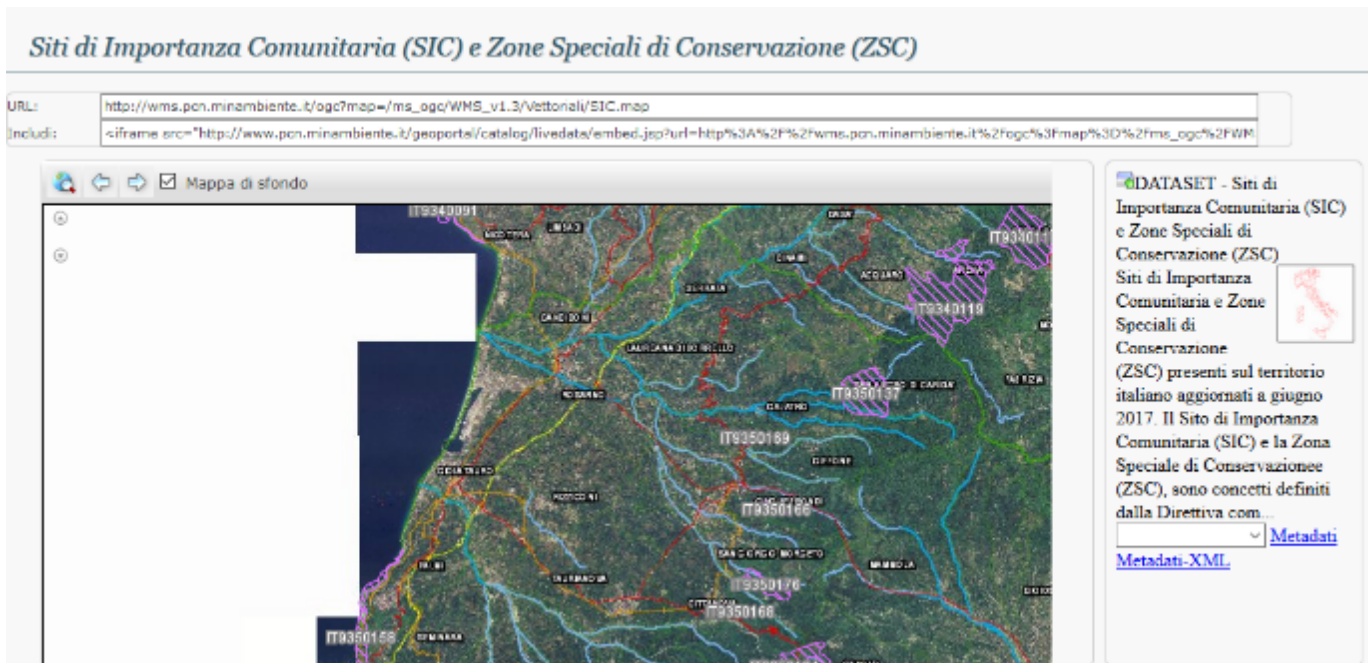


Figura 14 Siti di Importanza Comunitaria e Zone Speciali di Conservazione. Fonte: geoportale nazionale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (www.pcn.minambiente.it).

PARCHI E RISERVE NATURALI

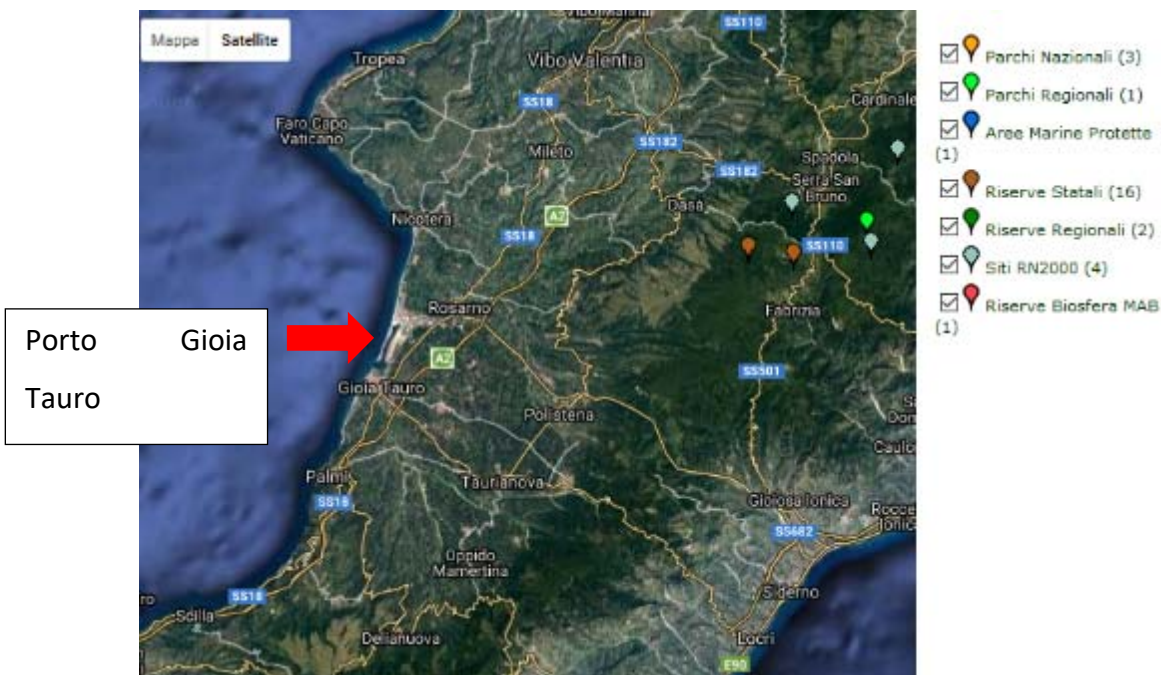


Figura 15 Schermata del sito web <http://www.parks.it/regione.calabria/map.php>.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

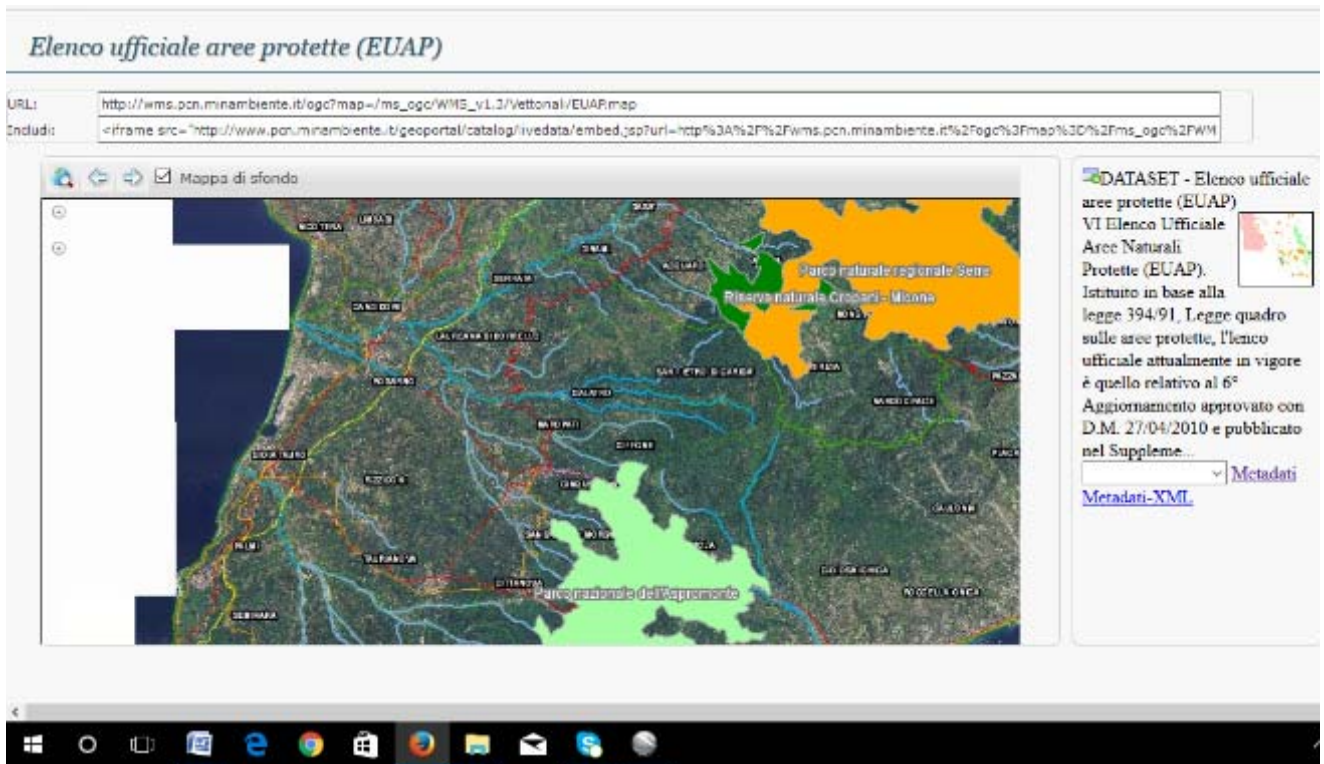


Figura 16 Elenco ufficiale aree naturali protette (EUAP). Fonte: geoportale nazionale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (www.pcn.minambiente.it).

L'area di interesse (Porto di Gioia Tauro) e la zona circostante non è interessata da alcuna area naturale protetta.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

VINCOLO ARCHEOLOGICO O ARCHITETTONICO

L'area di intervento non è gravata da vincolo archeologico o architettonico (Figura 17).

Sono presenti nel Comune di Rosarno e Gioia Tauro beni puntuali soggetti a vincolo archeologico o architettonico ed un'area archeologica nel Comune di Rosarno.

La stessa è ubicata su una collinetta a sud dell'altopiano del fiume Mesima nel Comune di Rosarno, rinvenuta grazie ai ritrovamenti della necropoli di Medma.

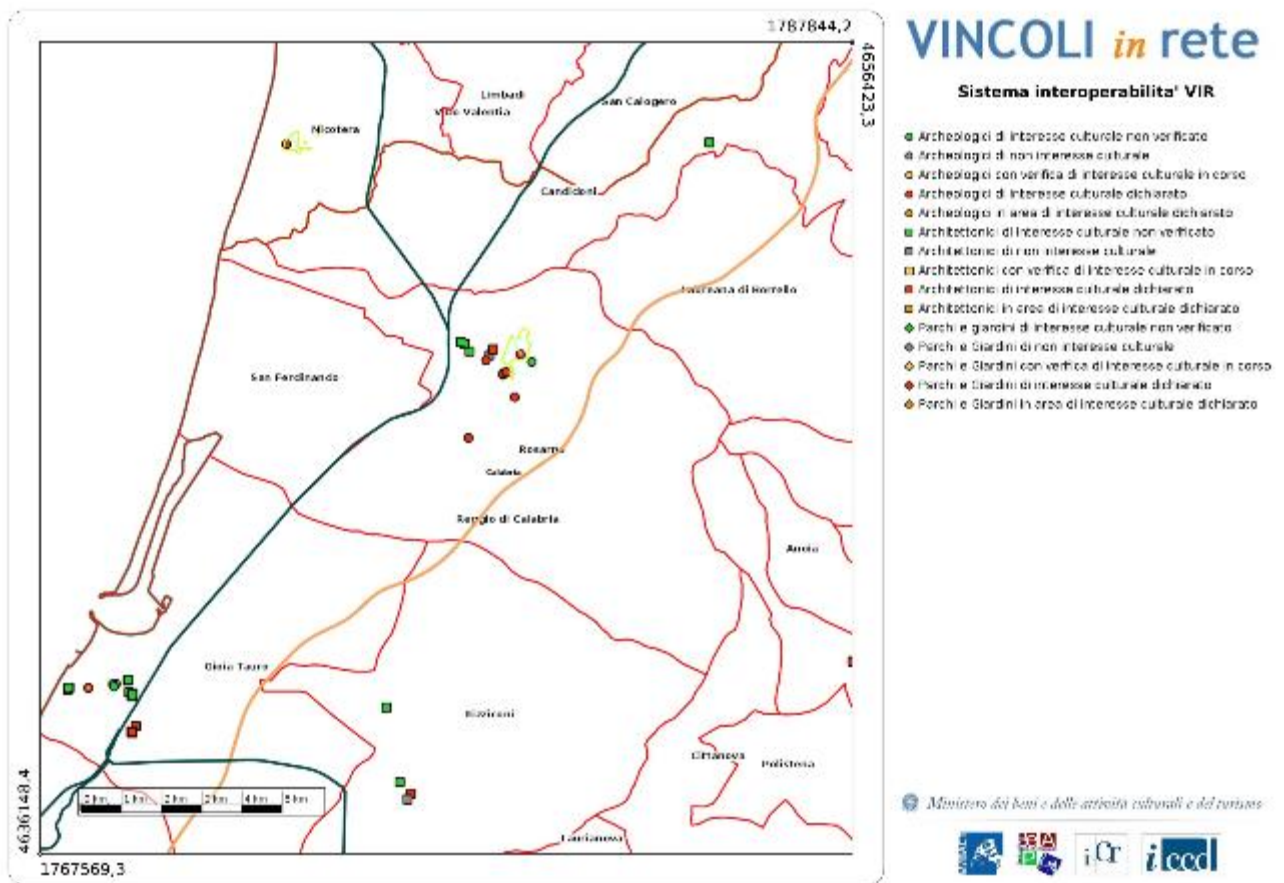


Figura 17 Zone di importanza culturale o archeologica. Fonte <http://vincoliinretegeo.beniculturali.it/vir/vir/vir.html>

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

ALTRI VINCOLI

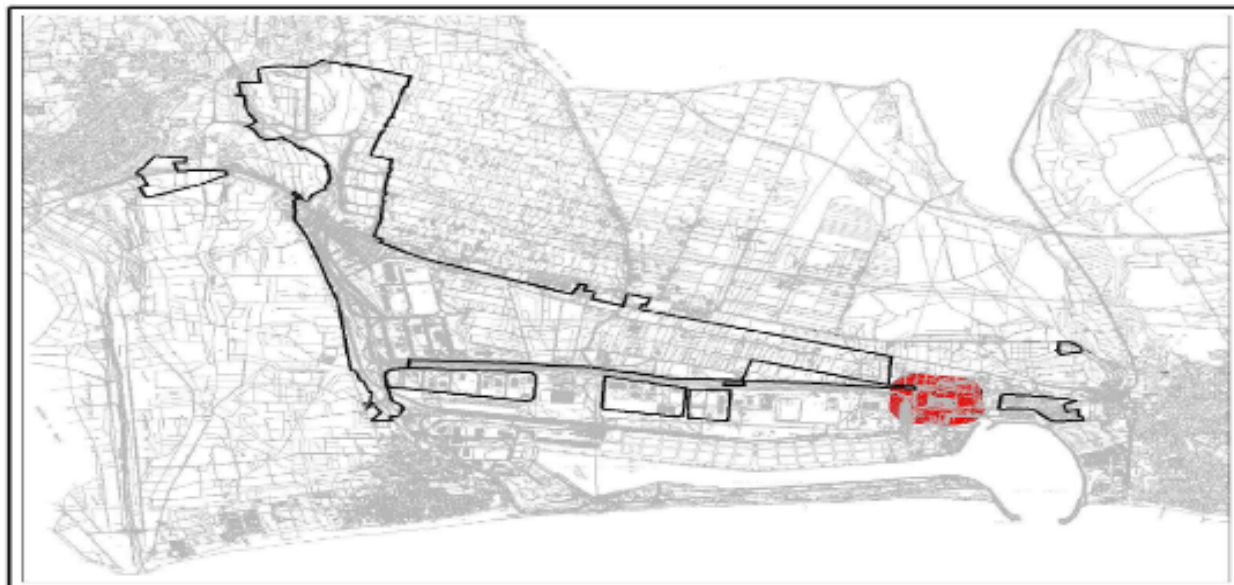


Figura 18 Vincolo cimiteriale

VINCOLO SISMICO

Il Comune di Gioia Tauro presenta **un livello di pericolosità sismica elevato (Zona 1)** essendo ubicato in Zona sismica 1 ai sensi dell'OPCM n.3274 del 20 marzo 2003 e ribadito dalla Deliberazione della Giunta Regionale 47/2004.

Ne consegue che il vincolo sismico previsto per l'area comporta l'applicazione di livelli di tutela alti, con riferimento a quanto definito dal DPR 380/2001 in particolare all'art. 84 e agli articoli 93 e 94 e anche a quanto definito dal DM 16.01.1996 e dalla OPCM 3274/2003.

L'opera in progetto dovrà quindi tener conto delle norme tecniche che regolano la progettazione antisismica del territorio predisposte dal D.M. 17 gennaio 2018, "Aggiornamento delle norme tecniche per le costruzioni" e Circolare 21/01/2019 n.7, con specifico riferimento a quanto ivi previsto per la progettazione nelle zone sismiche di tipo 1.



Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale
e Ionio

PORTO DI GIOIA TAURO
RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E
REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

Titolo elaborato:

Relazione
Paesaggistica

Data: Luglio 2024

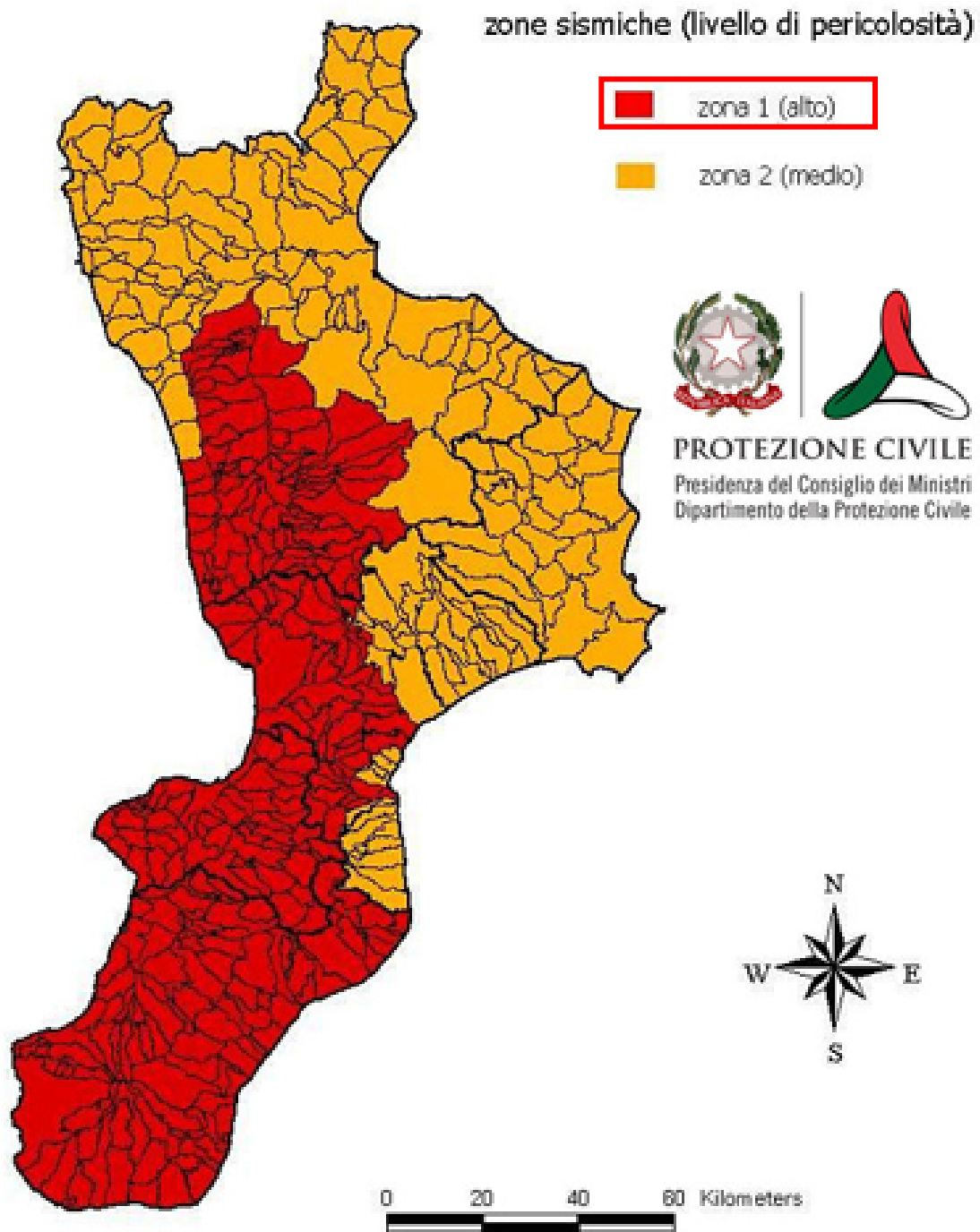



Figura 19 Classificazione rischio sismico - Fonte: Protezione Civile

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA	Titolo elaborato:
		Relazione Paesaggistica Data: Luglio 2024

Si riporta di seguito una tabella che sintetizza il quadro vincolistico:


<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente
<ul style="list-style-type: none"> • Zone costiere e ambiente marino 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zona costiera Figura 11
<ul style="list-style-type: none"> • Zone montuose e forestali 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente
<ul style="list-style-type: none"> • Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE) 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'area di intervento non ricade neppure parzialmente all'interno di riserve e parchi naturali.</p> <p>L'area di intervento non ricade neppure parzialmente all'interno di siti della rete Natura 2000.Figura 13</p> <ul style="list-style-type: none"> • La ZPS IT9350300 "Costa viola" è a circa 13 km di distanza • Il SIC IT9350158 "Costa Viola e Monte Sant'Elia" è a circa 10 Km di distanza

¹Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.


²Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA	Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica Data: Luglio 2024
--	--	--

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Non applicabile.</p> <p>Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 si applica ai progetti dell'allegato IV di cui ai punti 1.a), 1.c), 1.e).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Zone a forte densità demografica 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 "Per zone a forte densità demografica si intendono i centri abitati, così come delimitati dagli strumenti urbanistici comunali, posti all'interno dei territori comunali con densità superiore a 500 abitanti per km² e popolazione di almeno 50.000 abitanti EUROSTAT)."</p> <p>Il Comune di Gioia Tauro ha un numero di abitanti inferiore a 50.000 pertanto il dato relativo alla densità demografica viene esteso alla provincia nella quale si rileva una densità abitativa inferiore a 500 abitanti per km².</p>

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA	Titolo elaborato:
		Relazione Paesaggistica Data: Luglio 2024

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
<ul style="list-style-type: none"> Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica 	■	□	<p>L'area di intervento risulta vincolata ai sensi del D.Lgs 42/2004:Figura 9 Figura 11</p> <ul style="list-style-type: none"> vincoli "decretati": 180046 AREA PANORAMICA COSTIERA TIRRENICA CARATTERIZZATA DA RICCA VEGETAZIONE SITA NEL COMUNE DI GIOIA TAURO data decreto 1967-10-11 L1497/39 A1 P3-4; data aggiornamento 2013-12-31 vincoli "ope legis": ricade nell'area di rispetto coste e corpi idrici, tutelata ai sensi del vincolo paesaggistico di cui al D.Lgs 42/04, art. 142, co. 1 lett. a) territori costieri)
<ul style="list-style-type: none"> Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001) 	□	■	
<ul style="list-style-type: none"> Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006) 	□	■	
<ul style="list-style-type: none"> Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923) 	■	□	
<ul style="list-style-type: none"> Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni 	□	■	

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA	Titolo elaborato:
		Relazione Paesaggistica Data: Luglio 2024

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
<ul style="list-style-type: none"> Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) 	■	<input type="checkbox"/>	Il Comune di Gioia Tauro presenta un livello di pericolosità sismica elevato essendo ubicato in Zona sismica 1 (Figura 19).
<ul style="list-style-type: none"> Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.) 	<input type="checkbox"/>	■	<p>L'area di intervento ricade in area demaniale.</p> <p>Si segnala, inoltre, la presenza di un vincolo cimiteriale nell'immediato intorno (Figura 18).</p>

Dall'analisi della tabella si evince che la zona di intervento:

- **non ricade** in aree umide, boscate, siti Natura 2000, Aree Naturali Protette, aree a forte densità demografica, siti contaminati o aree agricole.
- **ricade** in area soggetta a:
 - vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004 ("decretato" ed "ope legis");
 - vincolo idrogeologico" in elaborazione";
 - elevata sismicità (classe 1).



Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale
e Ionio

PORTO DI GIOIA TAURO
RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E
REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

Titolo elaborato:

Relazione
Paesaggistica


Data: Luglio 2024

SID
IL PORTALE
DEL MARE

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI



Figura 20 Estratto SID

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

2.2 Rilievo fotografico

Viene illustrato lo stato dei luoghi attraverso un rilievo fotografico.



Figura 21 Vedute aeree anno 2020 bacino di evoluzione nord



Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale
e Ionio

PORTO DI GIOIA TAURO
RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E
REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

Titolo elaborato:

Relazione
Paesaggistica


Data: Luglio 2024



Figura 22 Primo scivolo banchina tratto E



Figura 23 Filo banchina tratto E

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

2.3 Indicazione e analisi dei livelli di tutela operanti nel contesto paesaggistico e nell'area di intervento considerata

2.3.1 Coerenza con gli strumenti territoriali ed urbanistici

STRUMENTI A LIVELLO REGIONALE

- **Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico (QTRP)**

Con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 134 del 01/08/2016 è stato approvato il Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico – QTRP che costituisce lo strumento attraverso il quale la Regione Calabria persegue l'attuazione delle politiche di Governo del Territorio e della Tutela del Paesaggio.

Il QTRP, disciplinato dagli artt. 17 e 25 della Legge urbanistica Regionale 19/02 e ss.mm.ii., è lo strumento di indirizzo per la pianificazione del territorio con il quale la Regione, in coerenza con le scelte ed i contenuti della programmazione economico-sociale, stabilisce gli obiettivi generali della propria politica territoriale, definisce gli orientamenti per l'identificazione dei sistemi territoriali, indirizza, ai fini del coordinamento, la programmazione e la pianificazione degli enti locali.

Il QTRP ha valore di piano urbanistico-territoriale con valenza paesaggistica, riassumendo le finalità di salvaguardia dei valori paesaggistici ed ambientali di cui all'art. 143 e seguenti del D.Lgs n. 42/2004.

Esplicita la sua valenza paesaggistica direttamente, tramite normativa di indirizzo e prescrizioni, e, più in dettaglio, attraverso successivi Piani Paesaggistici di Ambito (PPd'A) come definiti dallo stesso QTRP ai sensi del D.Lgs n. 42/2004.

Interpreta gli orientamenti della Convenzione Europea del Paesaggio (Legge 9 gennaio 2006, n.14) e del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i.) e si propone di contribuire alla formazione di una moderna cultura di governo del territorio e del paesaggio attraverso i seguenti aspetti fondamentali:

a) rafforzare ulteriormente l'orientamento dei principi di "recupero, conservazione, riqualificazione del territorio e del paesaggio", finalizzati tutti ad una crescita sostenibile dei centri urbani con sostanziale "risparmio di territorio";

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO “E” E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA’ TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

b) considerare il QTRP facente parte della pianificazione concertata con tutti gli Enti Territoriali, in cui la metodologia di formazione e approvazione, le tecniche e gli strumenti attraverso i quali perseguire gli obiettivi contribuiscono a generare una nuova cultura dello sviluppo;

c) considerare il governo del territorio e del paesaggio come un “unicum”, in cui sono individuate e studiate le differenti componenti storico-culturali, socio-economiche, ambientali, accogliendo il presupposto della Convenzione Europea del Paesaggio “di integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione e urbanistica” (articolo 5) all’interno del QTRP;

d) considerare prioritaria la politica di salvaguardia dai rischi territoriali attivando azioni sistemiche e strutturanti finalizzate alla mitigazione dei rischi ed alla messa in sicurezza del territorio.

Le disposizioni in esso contenute sono cogenti per gli strumenti di pianificazione subordinata e immediatamente prevalenti su quelle eventualmente difformi.

I predetti strumenti urbanistici, approvati o in corso di approvazione, devono essere adeguati secondo le modalità previste dall’articolo 73 della stessa legge urbanistica regionale.

Il QTRP è stato suddiviso in **Ambiti Paesaggistici Territoriali e Regionali (APTR)** e l’area di intervento ricade nel:

APTR 3 – PIANA DI GIOIA TAURO


All’interno di ogni APTR vengono individuate le Unità Paesaggistiche Territoriali Regionali (UPTR). Le UPTR si identificano e si determinano rispetto ad una polarità / attrattore di diversa natura che coincide con il “talento territoriale” riferito ai possibili tematismi e tipologie di risorse.

UPTR 3.a - PIANA DI GIOIA TAURO

Si riporta di seguito la descrizione della APTR n.3- Piana di Gioia Tauro tratta dal QTPR-TOMO III-ATLANTE:

“La Piana di Gioia Tauro rappresenta una delle tre principali aree pianeggianti della regione, la seconda per estensione ed in quanto tale è una delle più importanti aree a vocazione agricola.

L’agricoltura, ed in particolare la coltivazione dell’olivo e delle arance, ha storicamente rappresentato l’attività principale e più caratteristica dell’area, anche se oggi il ruolo più importante tende ad essere legato alla presenza del grande porto di Gioia Tauro, il principale porto container d’Europa ed uno dei motori dello sviluppo per l’intera Calabria.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO</p> <p>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	Titolo elaborato:
		Relazione Paesaggistica
		Data: Luglio 2024

Il sistema territoriale della Piana interessa il territorio dell'omonima pianura creata dal corso dei fiumi Metramo e Mesima e delimitata lungo la costa a sud dal massiccio del monte S. Elia ed a nord dal monte Poro, mentre verso l'interno è circondata dalla catena aspromontana.

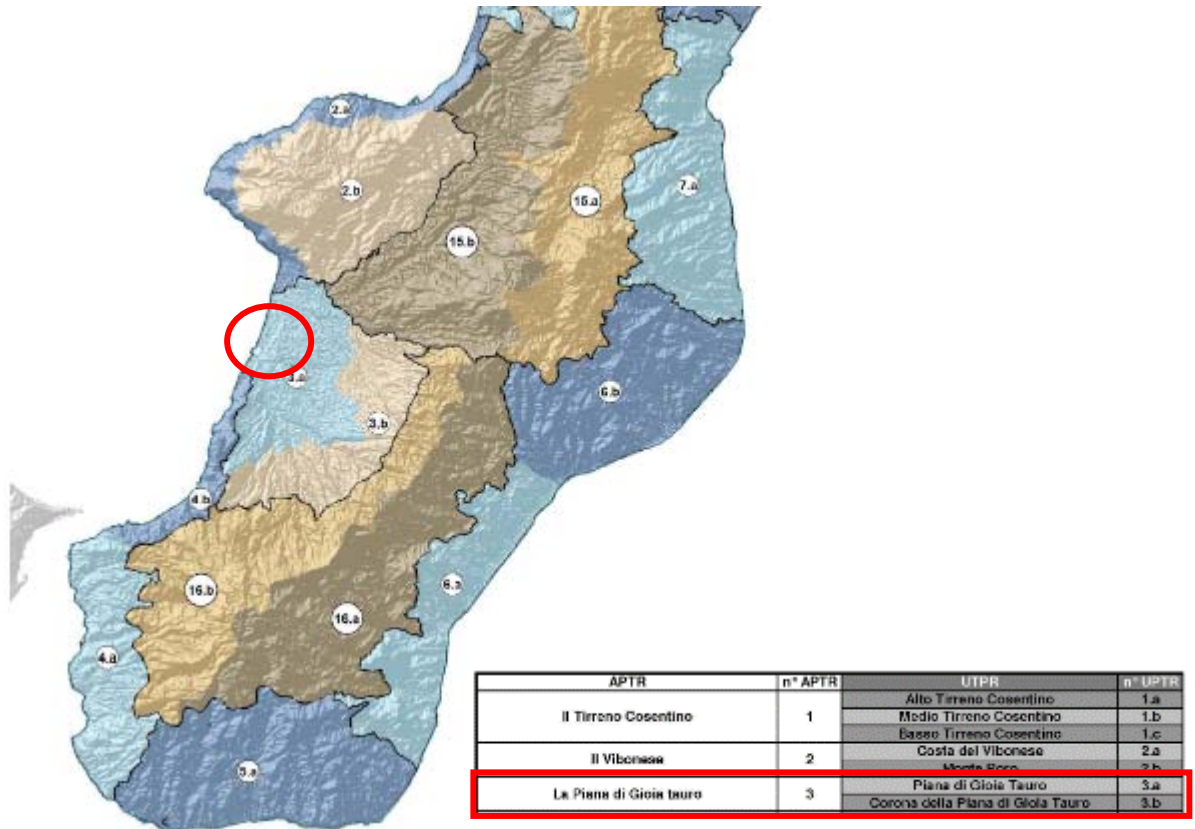


Figura 24 Estratto TOMO 3 QTRP – Carta delle Unità Paesaggistiche Territoriali Regionali

Durante il periodo greco la pianura fu colonizzata dai locresi, alla ricerca di terre coltivabili, vista la ridotta dimensione delle aree pianeggianti nel versante jonico, dove vi fondarono le colonie di Metauros e Medma, della quale sono stati portati alla luce importanti resti archeologici.

A partire. dalla dominazione romana, durante la quale l'area fu utilizzata come bacino di produzione cerealicola per approvvigionare la capitale, si avviò un lento ma inesorabile processo di decadi- mento che spinse la popolazione ad insediarsi verso l'interno anche per difendersi dalle incursioni di pirati e dalla malaria, in piccoli borghi a ricoli arroccati sulle pendici aspromon-tane.

Tale era la situazione nel 1783 quando il catastrofico terremoto rase al suolo buona parte di questi centri.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

Dei siti abbandonati dopo il sisma è possibile osservare l'impianto urbano le fortificazioni, i castelli, le mura di cinta, spesso in contesti naturalistici di particolare interesse.

Sotto la sovrintendenza del Maresciallo Francesco Pignatelli e dei Principi di Strangoli furono avviati importanti piani di ricostruzione, ritenuti importanti esempi di urbanistica moderna con scacchiera di lotti regolari.

Con il ripopolamento delle aree costiere e pianeggianti le colture arboree, olivo in primo luogo ed agrumi, hanno rappresentato la principale risorsa dell'area.

La dominante paesaggistica dell'area della Piana di Gioia Tauro è costituita dalle distese di boschi di ulivi che si distendono "a ondate" dai gradoni bassi e ampi che costituiscono il sistema fisiografico della Piana.

Tale paesaggio caratterizza in modo assoluto questo ambito territoriale. Dominata da agrumeti e da uliveti, ma segnata anche dalle fiorenti colture intensive (ortaggi, seminativi e frutteti), la Piana di Gioia Tauro era considerata nel passato il granaio della Calabria meridionale.


Anche il porto di Gioia Tauro era attivo per commercio durante il Regno delle Due Sicilie, mentre una serie di centri storici spesso di rilievo fungevano da contraltare più recente alle vestigie dell'epoca magnogreca. La Piana tutt'ora è interessata da un uso agricolo intensivo del territorio: olivi, alberi da frutto, agrumeti e vigneti, ma anche coltivazioni in serra che hanno, nel corso del tempo, preso il sopravvento sull'ambiente naturale relegato ormai a sporadici esempi lungo la fascia costiera e nella zona interna, lungo i corsi delle fiumare e sulle pendici collinari.

Questo ambito territoriale si configura quindi complessivamente come un sistema che vede nella presenza del porto un significativo nodo di scala interregionale e internazionale con un entroterra ricco di potenzialità."

In considerazione di quanto esposto gli interventi di ammodernamento e riqualificazione risultano coerenti con il PTPR.

- Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)

Il vincolo idrogeologico è regolato dal R.D.L. 30/12/1923 n° 3267, che prevede il rilascio di nulla osta e/o autorizzazioni per la realizzazione di opere edilizie, o comunque di movimenti di terra, che possono essere legati anche a utilizzazioni boschive e miglioramenti fondiari, richieste dai privati o da enti pubblici, in aree che sono state delimitate in epoca precedente alla legge, e che

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

erano considerate aree sensibili nei confronti delle problematiche di difesa del suolo e tutela del patrimonio forestale. L'unica informazione disponibile sul vincolo è stata reperita sul PIANO FORESTALE REGIONALE 2014-2020. REGIONE CALABRIA - DIPARTIMENTO AGRICOLTURA E RISORSE AGROALIMENTARI di cui si riporta di seguito uno stralcio. *“Secondo l’Inventario Nazionale delle Foreste e dei Serbatoi Forestali di Carbonio, il vincolo idrogeologico si estende su 394’358ha della macrocategoria Bosco. In particolare, copre 390’730ha della categoria Boschi alti, 2’539 ha della categoria Impianti di arboricoltura da legno, e 1’088 ha di Aree temporaneamente prive di soprassuolo. Il vincolo naturalistico, invece, si estende su 146’638 ha di Bosco, di cui 145’892 su Boschi alti. A tutt’oggi l’unico documento riscontrato è rappresentato dalla Carta dei vincoli sulla quale sono riportate oltre alle aree soggette a vincolo idrogeologico, quelle relative ai Piani di Insediamento Produttivo (PIP), Aree di interesse Archeologico e Aree di Sviluppo Industriale (ASI).”*

La carta dei vincoli (Figura 25) evidenzia come la quasi totalità della provincia di Reggio Calabria sia sottoposta a vincolo idrogeologico. In particolare, l’area risulta soggetta a vincolo idrogeologico “in elaborazione”. La specifica area di intervento ricade in area ASI.



Figura 25 PAI Carta dei vincoli

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <hr/> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni

- *Piano Gestione Rischio Alluvioni dell'Appennino Meridionale (PGR)*

Il primo Piano di Gestione Rischio di Alluvioni del Distretto idrografico Appennino Meridionale PGR DAM, è stato adottato, ai sensi dell'art. 66 del d.lgs. 152/2006, con Delibera n° 1 del Comitato Istituzionale Integrato del 17 dicembre 2015, è stato approvato, ai sensi dell'art. 4 comma 3 del d.lgs. 219/2010, con Delibera n°2 del Comitato Istituzionale Integrato del 3 marzo 2016.

Con l'emanazione del DPCM in data 27/10/2016 si è concluso il I ciclo di Gestione.

La Direttiva Europea n. 2007/60/CE del 23 ottobre 2007 relativa alla Valutazione ed alla gestione del rischio da alluvioni, recepita nell'ordinamento italiano con il Decreto Legislativo 23 febbraio 2010 n. 49, pone l'obiettivo, agli enti competenti in materia di difesa del suolo, di ridurre le conseguenze negative - derivanti dalle alluvioni - per la salute umana, il territorio, i beni, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche e sociali.

A tal fine prevede la predisposizione del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni dei Distretti Idrografici individuati sul territorio nazionale dall'art. 64 del D. Lgs. 152/2006, tra i quali il Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale comprendente la Regione Calabria.

I soggetti competenti agli adempimenti sono le Autorità di bacino distrettuali, di cui all'art. 63 del D. Lgs. 152/2006 e le Regioni che, in coordinamento tra loro e con il Dipartimento nazionale della Protezione Civile, predispongono la parte dei piani di gestione per il distretto idrografico relativa al sistema di allertamento nazionale, statale e regionale, per il rischio idraulico ai fini di protezione civile.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA	Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica
		Data: Luglio 2024



Figura 26 PGRA. Carta del reticolo e dei bacini idrografici principali. Fonte sito web distretto idrografico Appennino meridionale

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	--	---

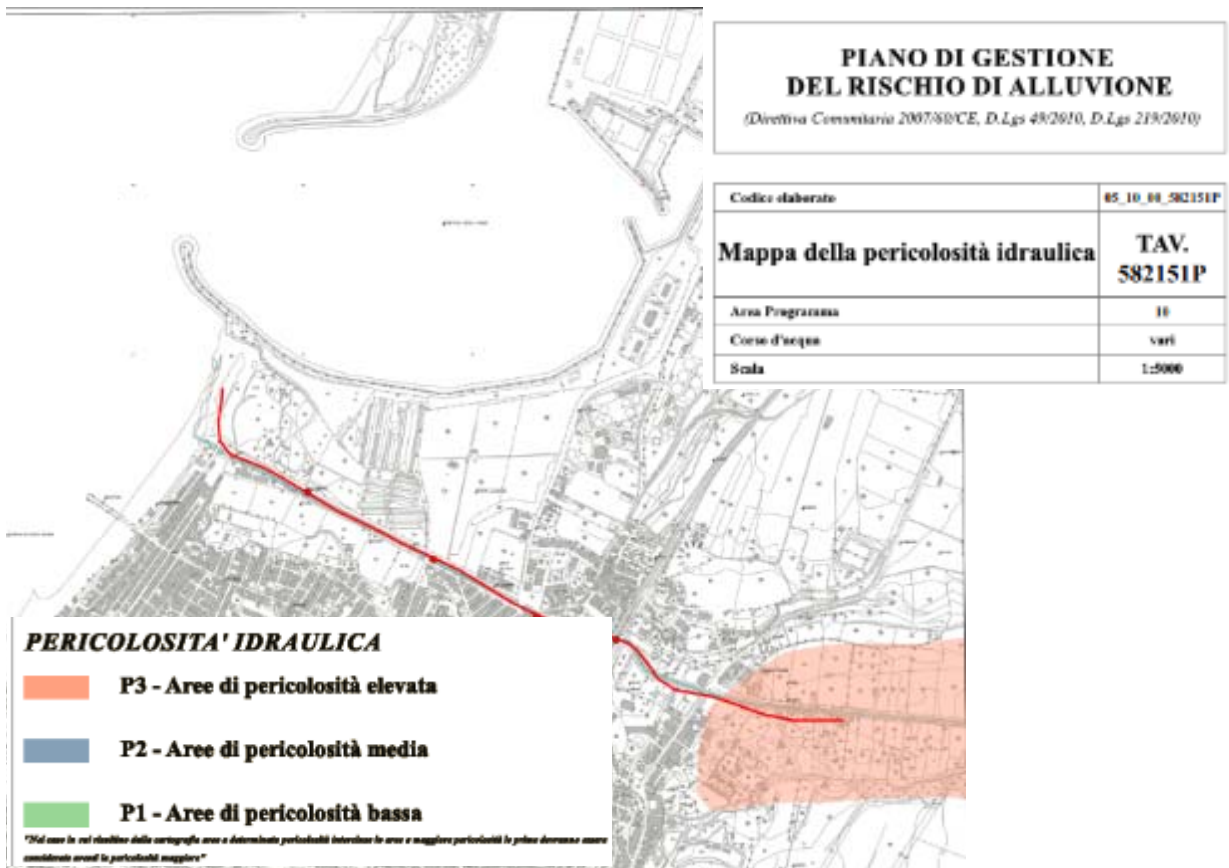


Figura 27 PGRA Pericolosità idraulica. Fonte sito web distretto idrografico Appennino meridionale

Dall'esame della cartografia dei bacini idrografici si evince che il porto si trova compreso tra i bacini dei fiumi Petrace a sud e Mesima a nord.

Le carte del rischio e della pericolosità idraulica, che peraltro inquadrano solo il bacino sud del porto, evidenziano come lo stesso non sia classificato a rischio. (Figura 26 e Figura 27).

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA	Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica
		Data: Luglio 2024

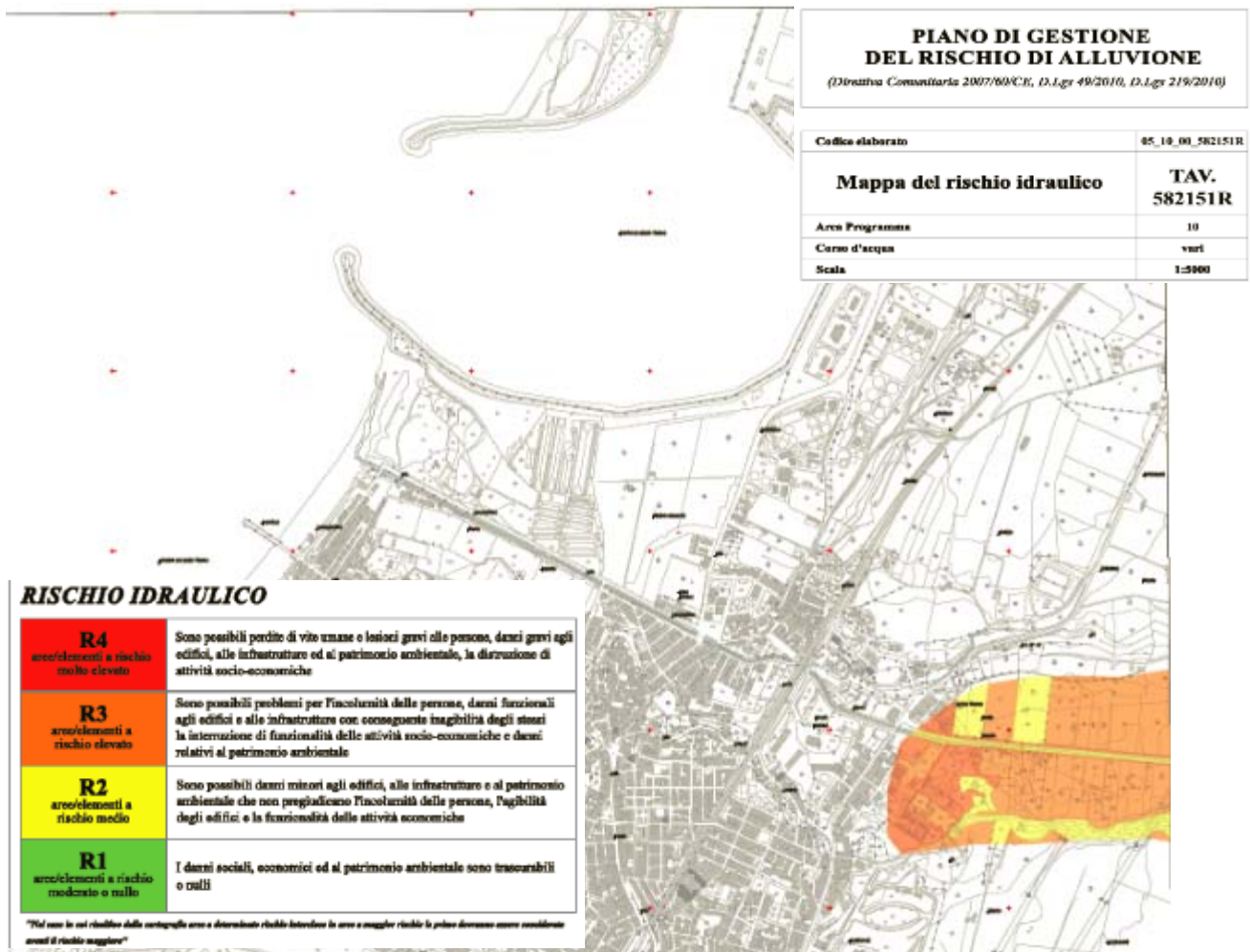



Figura 28 PGRA Rischio idraulico. Fonte sito web distretto idrografico Appennino meridionale

- Piano Assetto Idrogeologico (PAI)

Piano di Assetto Idrogeologico – Rischio Frane – Alluvioni (PAI), dei territori dell'ex Autorità di Bacino Regionale Calabria è stato approvato dal Comitato Istituzionale con Delibera n. 13 del 29/10/2001, Giunta Regionale con Delibera n. 900 del 31/10/2001, Consiglio Regionale Delibera n. 115 del 28/12/2001, successive approvazione del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Regionale della Calabria con Delibera n. 26 del 02/08/2011 *Procedure di aggiornamento PAI FR e FI*; n. 27 del 02/08/2011 Testo aggiornato delle Norme di Attuazione e Misure di Salvaguardia (NdA).

L'area di intervento risulta esclusa dall'inventario delle aree a rischio frana e dalla carta della perimetrazione del rischio idraulico.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

Nella carta delle aree vulnerabili (Figura 29) non vengono evidenziati elementi di rischio.

L'area ASI (ante deperimetrazione 2009 che stralcia il porto dalle aree industriali) non è caratterizzata da allagamento, inondazioni, danni puntuali o areali.

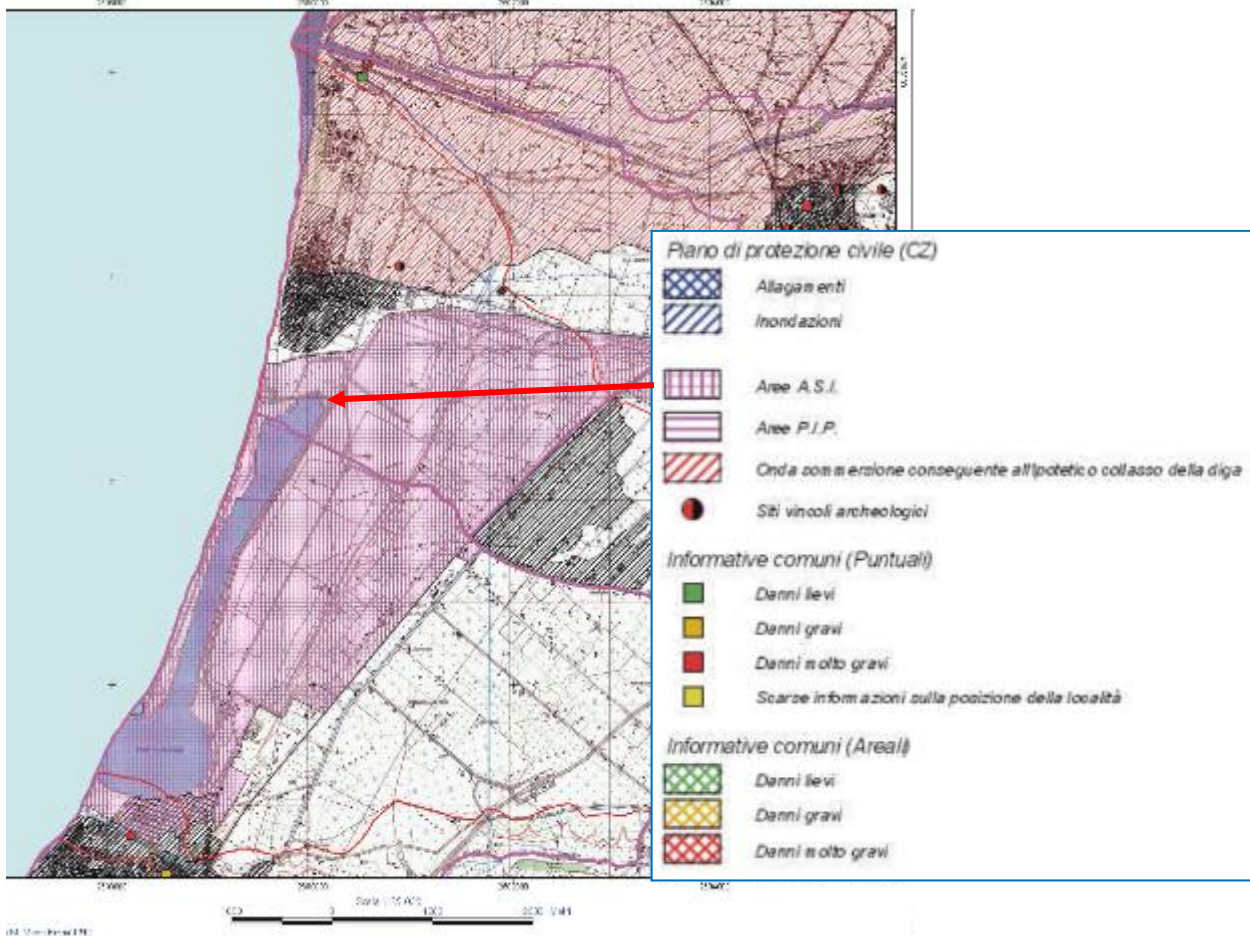


Figura 29 PAI Aree vulnerabili ed elementi a rischio. Fonte sito web distretto idrografico Appennino meridionale

STRUMENTI A LIVELLO PROVINCIALE

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

La Provincia di Reggio Calabria con Delibera n. 24 del 06/06/2008 ha dato avvio alla redazione del **Piano Territoriale di Coordinamento, ai sensi dell'art. 18 della LR n. 19/2002.**

Attraverso il PTCP la Provincia esercita un ruolo di coordinamento programmatico e di raccordo tra le politiche territoriali della Regione e la pianificazione urbanistica dei Comuni.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

Il PTCP, inoltre, in ambito paesaggistico, riprende e approfondisce i contenuti del QTR, ne recepisce gli indirizzi programmatici e normativi, nonché il regime dei vincoli.

Per la redazione del PTCP si è fatto ampio riferimento a quanto previsto nelle “Linee guida della Pianificazione regionale”, al Programma di Previsione e Prevenzione dei rischi della Provincia di Cosenza ed al Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico (PAI) della Regione Calabria.

In particolare, **nella zona di interesse progettuale** (il porto di Gioia Tauro) **non sono evidenziate aree a rischio idraulico o a rischio frana come si evince dallo stralcio della tav.R.5 del Piano Provinciale**; in tale planimetria l’ambito del porto di Gioia Tauro è classificato come “Territorio urbanizzato”.

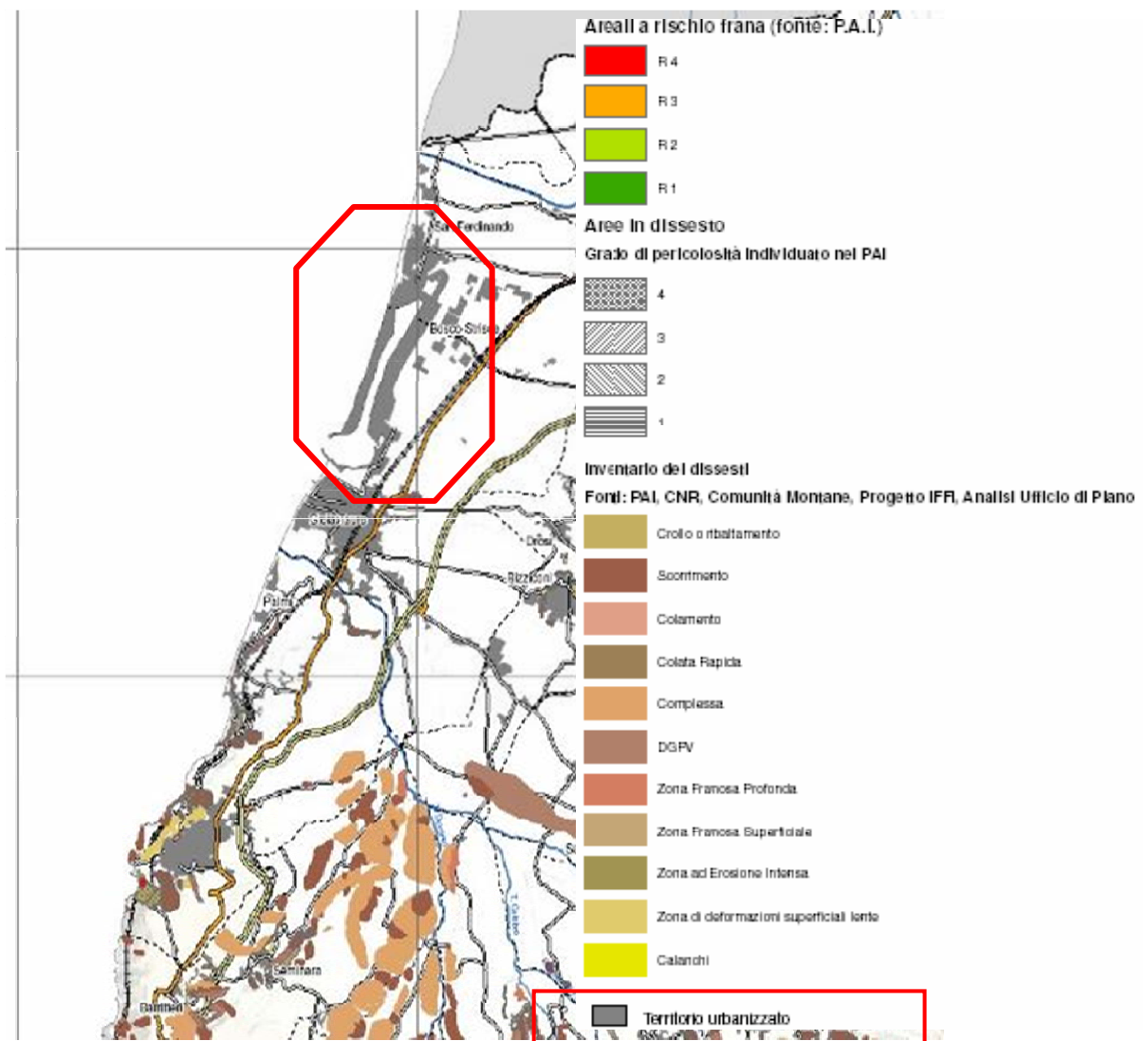



Figura 30 Stralcio tav. R5 del PTCP: Area in dissesto a rischio frana.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <hr/> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

In Calabria, la L.R. 10/2003 inserisce i siti Natura 2000 quali parte integrante del sistema regionale delle aree protette, prevedendone l'iscrizione nel Registro ufficiale delle aree protette della Regione Calabria.

Tali siti insieme alle aree protette già istituite ed a quelle di prossima istituzione, vanno a costituire la Rete Ecologica Regionale (R.E.R.) la cui realizzazione è stata sostenuta dal P.O.R. Calabria 2000-2006.

La Provincia di Reggio Calabria ospita quasi la metà dei siti di tutta la Regione, molti dei quali parzialmente o totalmente inclusi nei confini di uno dei più estesi parchi nazionali d'Italia, il Parco Nazionale dell'Aspromonte, oltre che nel territorio del Parco Naturale Regionale delle Serre.

L'eterogeneità complessiva dei siti presenti è molto alta ed esprime un'elevata ricchezza di habitat e di paesaggi.

Il PTCP recepisce la cartografia riportata nell'atto istitutivo delle aree che compongono la rete Natura 2000 e nei relativi strumenti di pianificazione e gestione, i cui perimetri sono riportati nella Tav. A.5.

Inoltre, il PTCP recepisce le norme e disposizioni di carattere comunitario, nazionale e regionale riguardanti i SIC, i SIN, i SIR e le ZPS presenti nel territorio provinciale.

Recepisce altresì i contenuti del Piano di Gestione dei Siti Natura 2000 della Provincia di Reggio Calabria, nonché le misure di tutela di cui alle Linee Guida per la pianificazione regionale.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

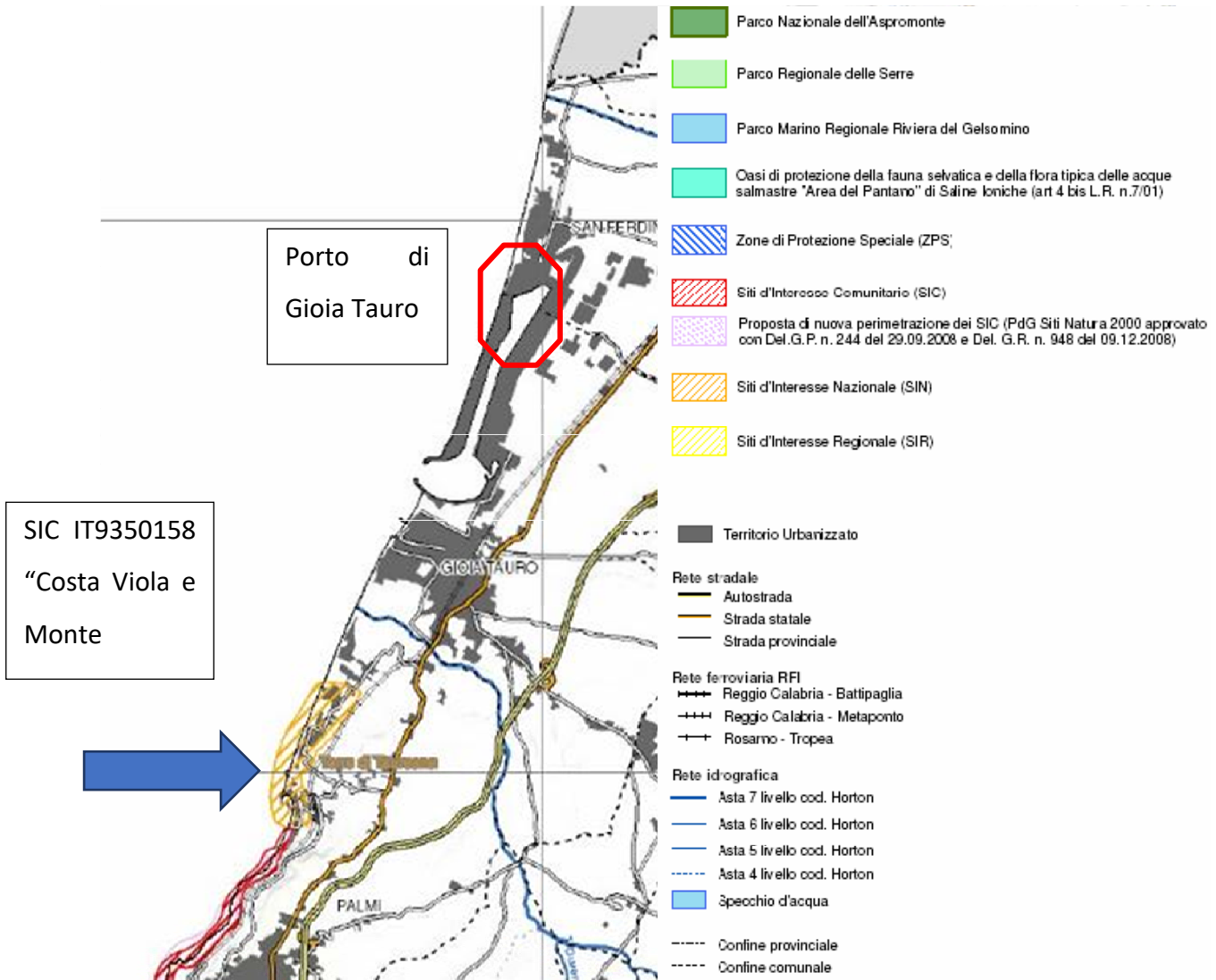



Figura 31 Stralcio tav. A5 del PTCP - Aree Naturali Protette

Dalla Tav. A.5 del PTCPsi evince che nell'area di interesse (Porto di Gioia Tauro) e nella zona circostante non sono presenti SIC o ZPS.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

STRUMENTI A LIVELLO COMUNALE

- Piano Strutturale Comunale (PSC)

Il Piano Strutturale Comunale di Gioia Tauro è stato definitivamente approvato nell'aprile del 2007.

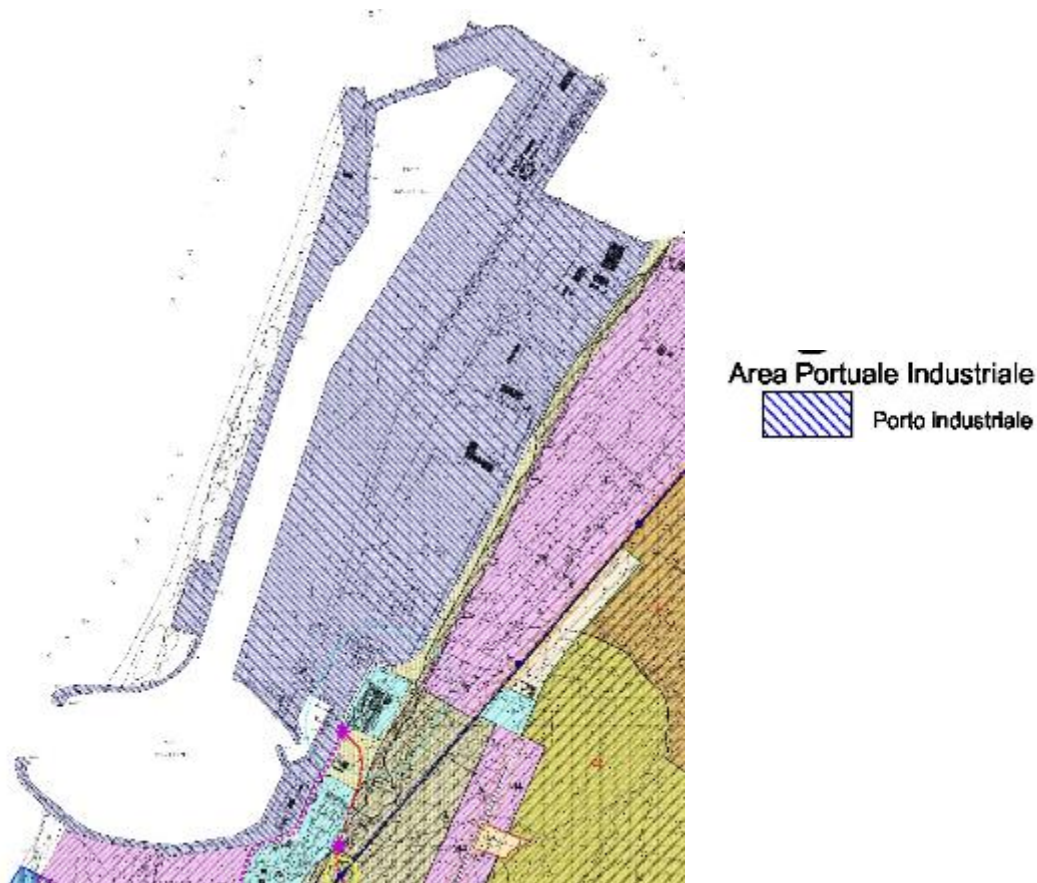



Figura 32 Estratto TAV. 5a Ambiti del territorio urbanizzabile e del territorio agricolo

Il porto di Gioia Tauro ricade nell'ambito di PSC "Porto Industriale".

Si riporta di seguito un estratto delle NTA del PSC relativo agli interventi di adeguamento/potenziamento del porto:

Art. 15 Incentivazione infrastrutturale

1. *In coerenza con l'indirizzo generale di tutela del territorio, il piano strutturale fa coincidere il territorio relazionale con i sistemi infrastrutturali esistenti, consistenti nel porto e nelle*

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <hr/> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

reti ferroviaria e stradale, soggetti a programmi di riqualificazione, adeguamento, potenziamento delle prestazioni.

2. *Gli interventi di adeguamento e potenziamento del porto sono previsti nel relativo piano, in relazione ai programmi predisposti dalla competente Autorità portuale.*

L'attuazione dei programmi può interessare la promozione di appositi accordi di programma di cui all'art. 22 della Lr. 19/2002.

Da quanto sopra esposto trattandosi di un intervento di adeguamento portuale risulta coerente con il PSC che rimanda ai piani di settore di seguito analizzati predisposti dall'autorità competente.

STRUMENTI ATTUATIVI

- *Piano Regolatore Territoriale ASI (PRT) e Piano Regolatore Portuale (PRP)*

Lo strumento di pianificazione vigente è costituito di fatto dal **Piano Regolatore Territoriale ASI** e delle relative varianti che, ai sensi dell'articolo 27 della Legge 84/94, assumono efficacia di "**Piano regolatore portuale esistente**".


Il Piano Regolatore Territoriale consortile fu approvato con DPGR della Regione Calabria n.42 del 02/08/72 e quindi variato con DPGR n. 411 del 25/06/1997.

Nel 2001 è intervenuta una nuova variante (DPGR n. 914 del 28/2/2001), che tuttavia non interessa le aree di competenza dell'Autorità Portuale.

Dopo l'istituzione dell'Autorità Portuale, con Decreto Presidenziale n.29/03 del 02/05/2003, il Piano Regolatore Territoriale è stato adottato come Piano Regolatore Portuale di Gioia Tauro, per le aree demaniali marittime rientranti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale.

Ad oggi è in corso di elaborazione il Piano Regolatore Portuale di cui all'art.5 della L.84/94, che risulta adottato dal Comitato portuale in data 4 marzo 2010.

Con gli accordi programmatici di cui al protocollo di intesa del 04/06/2009 prot.2754 è stato dato il via alla nuova variante consortile.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <hr/> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

Il progetto "Variante al Piano Regolatore Territoriale dell'agglomerato Industriale di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando" è stato presentato alla Regione Calabria in data 20/10/2010 con nota prot. N. 284593.

Nell'ambito della procedura di approvazione, la nuova Variante Consortile è stata sottoposta a procedura di VAS conclusasi con Decreto del Dirigente generale del dipartimento Politiche dell'Ambiente della Regione Calabria n. 15007 del 5 novembre 2013.


La dichiarazione finale di approvazione della Variante di Piano è espressa dalla DETERMINA della Provincia di Reggio Calabria – settore 15 –Pianificazione territoriale, urbanistica, espropri, concessioni demaniali del 24/01/2014 n. 103.

La Variante è stata determinata dalla necessità di favorire lo sviluppo dell'agglomerato industriale e di adeguare il nuovo assetto delle aree consortili alla luce della definizione dell'ambito portuale, individuato dal Piano Regolatore Portuale adottato in sede di comitato tecnico portuale.

In sostanza questa variante esclude le aree di competenza dell'AP dalle aree consortili oggetto di variante.

Per questo motivo per le aree portuali lo strumento urbanistico vigente continua ad essere il PRPT nelle more di approvazione del nuovo PRP (Figura 34 e Figura 35).

L'intervento risulta coerente con lo strumento.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

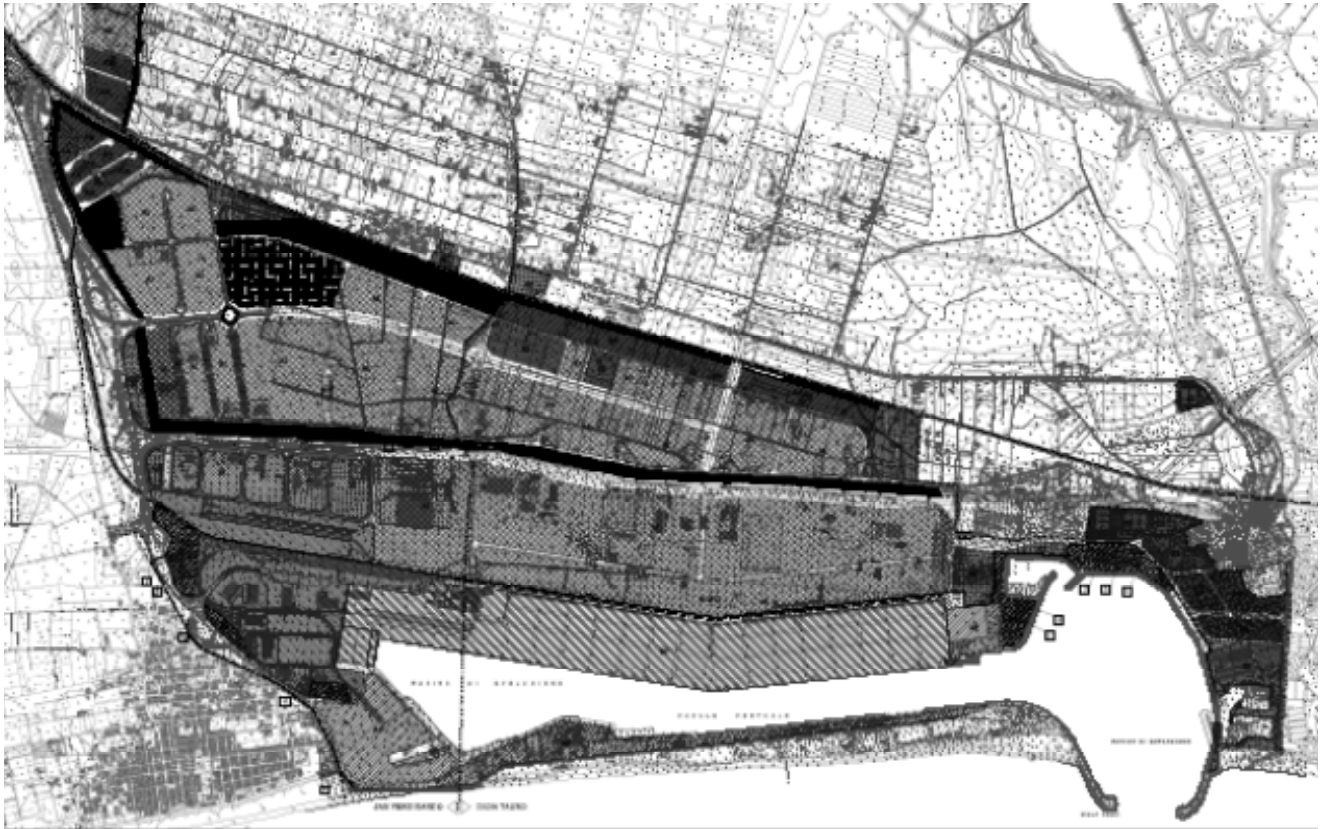
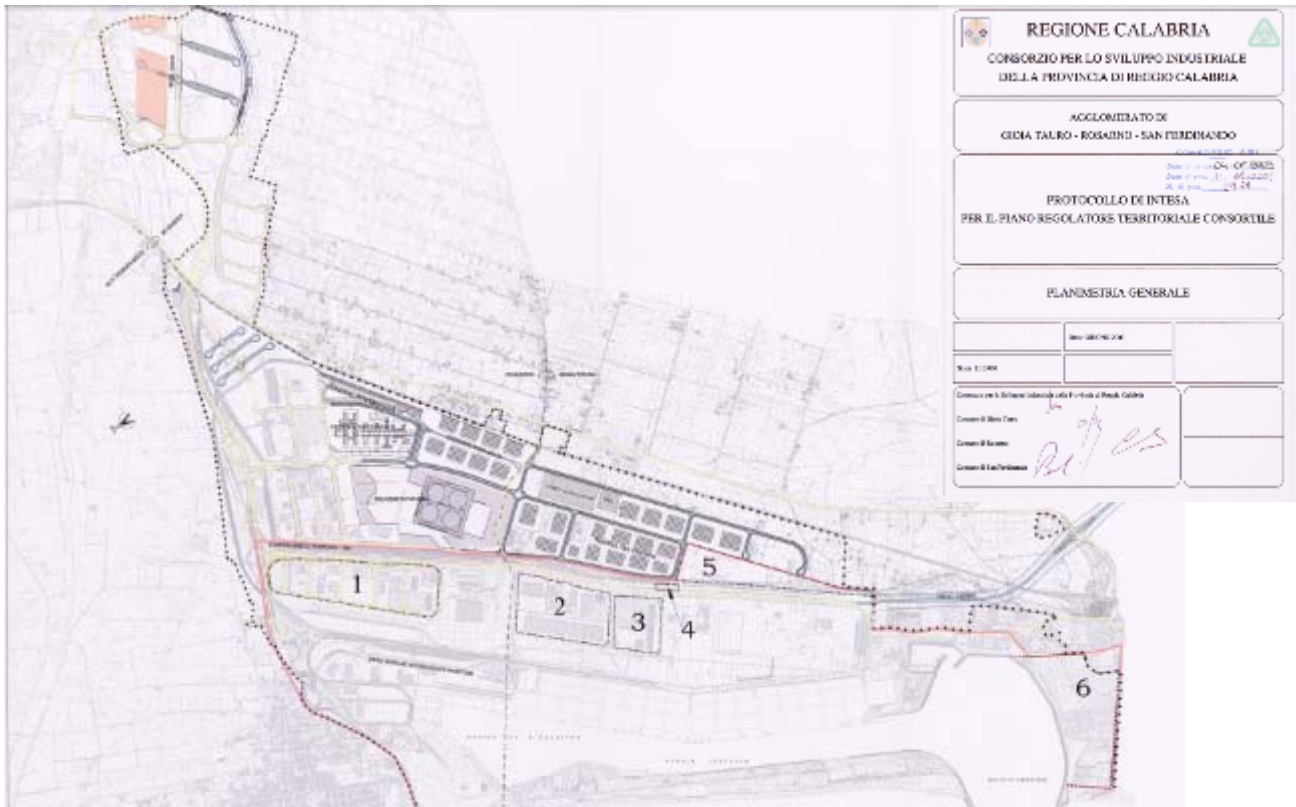


Figura 33 Piano Territoriale Consortile approvato nel 1997

Si riporta un estratto della Variante al PRT di giugno 2010 che non interessa le aree di competenza dell’Autorità Portuale per le quali restano vigenti le prescrizioni del vecchio PRT del 1997.



LEGENDA

- - - - - CONFINI COMUNALI
- • • • • - ATTUALE CONFINI AGGLOMERATO
- - - - - LIMITE VERBALE DELIMITAZIONE MARITTIMA DEL 12/02/2002
- — — — — CONFINI AMBITO PORTUALE - LIMITE PIANO REGOLATORE PORTUALE PRP
- AREE ASI IN AMBITO PORTUALE - PRP (1-2-3-4-5)
- AREE ESCLUSE DAL PRP CONSORTILE (6)
- — — — — VIABILITA' ESISTENTE
- — — — — VIABILITA' DI PROGETTO

- PROG. GRS174 * INFRASTRUTTURE DI BASE NELLA 3° ZONA INDUSTRIALE DELL'AGGLOMERATO DI GIOIA TAURO - ROSARNO - SAN FERDINANDO - 4° LOTTO *
- PROG. GRS176 * INFRASTRUTTURE DI BASE NELLA 3° ZONA INDUSTRIALE DELL'AGGLOMERATO DI GIOIA TAURO - ROSARNO - SAN FERDINANDO - 6° LOTTO *
- PROG. GRS05 * TANGENZIALI EST - ASSE VIARIO DI COLLEGAMENTO TRA IL PORTO DI GIOIA TAURO E LO SVINCOLO SULL'AUTOSTRADA A3 SALERNO - REGGIO CALABRIA *
- PROG. GRS06 * CENTRO DIREZIONALE - 1° LOTTO *
- PROG. GRS14 * TERMINAL INTERMODALE A SERVIZIO DELLA 2° ZONA INDUSTRIALE * DELL'AGGLOMERATO DI GIOIA TAURO - ROSARNO - SAN FERDINANDO *
- PROG. GRS15 * DEPOSITI DOGANALI NELLA 2° ZONA INDUSTRIALE DELL'AGGLOMERATO DI GIOIA TAURO - ROSARNO - SAN FERDINANDO *
- PROG. GRS16 * PIATTAFORMA LOGISTICA - PIASTRA DEL FREDDO - NELLA 2° ZONA INDUSTRIALE DELL'AGGLOMERATO DI GIOIA TAURO - ROSARNO - SAN FERDINANDO *
- PROG. GRS20 * COSTRUZIONE DI UN IMPIANTO FOTOVOLTAICO DA 5 MW DI POTENZA PER LA PRODUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA NELLA 3° ZONA INDUSTRIALE DELL'AGGLOMERATO DI GIOIA TAURO - ROSARNO - SAN FERDINANDO *

Figura 34 Perimetrazioni aree di Ambito Portuale e consorzio ASI di cui agli accordi del 04.06.2009

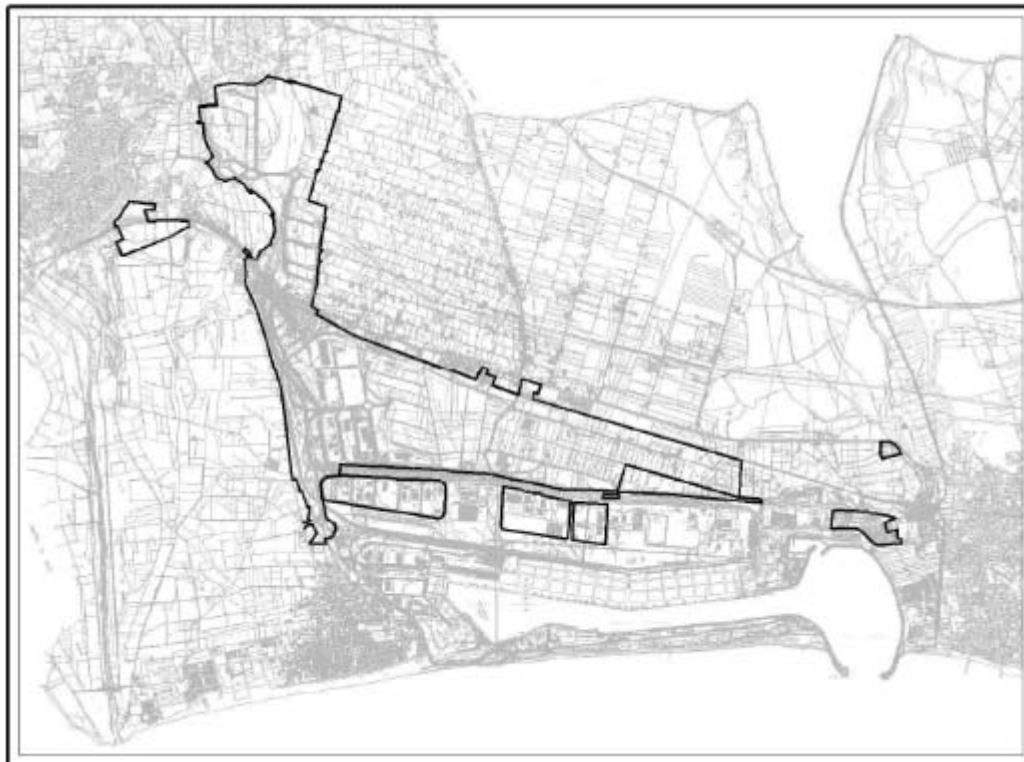
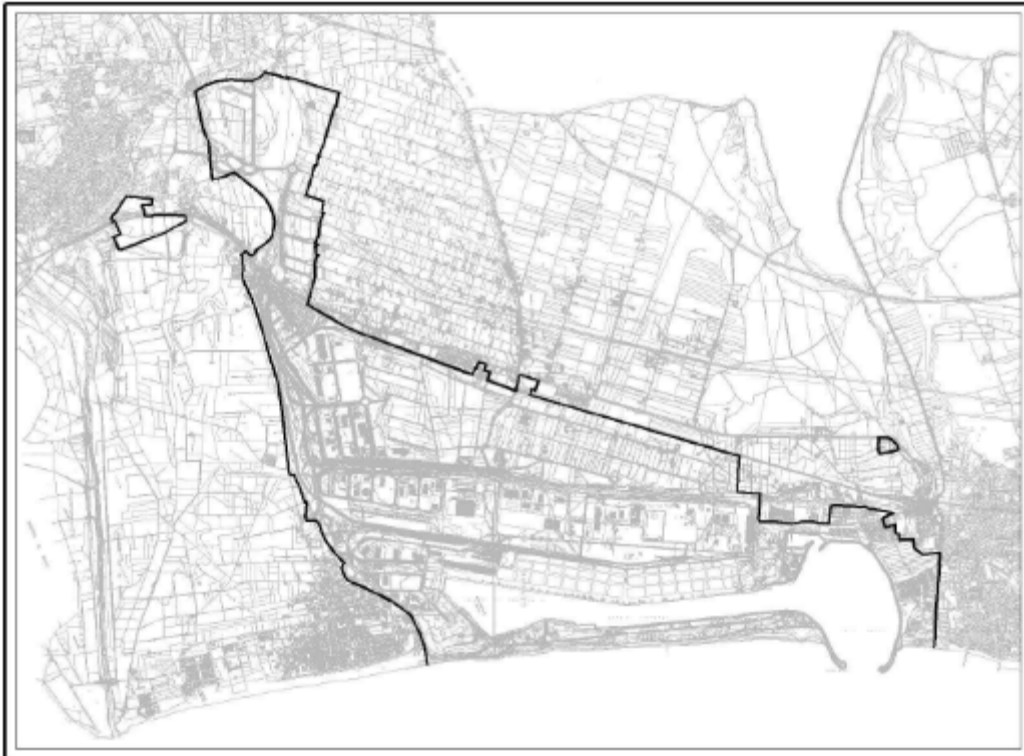
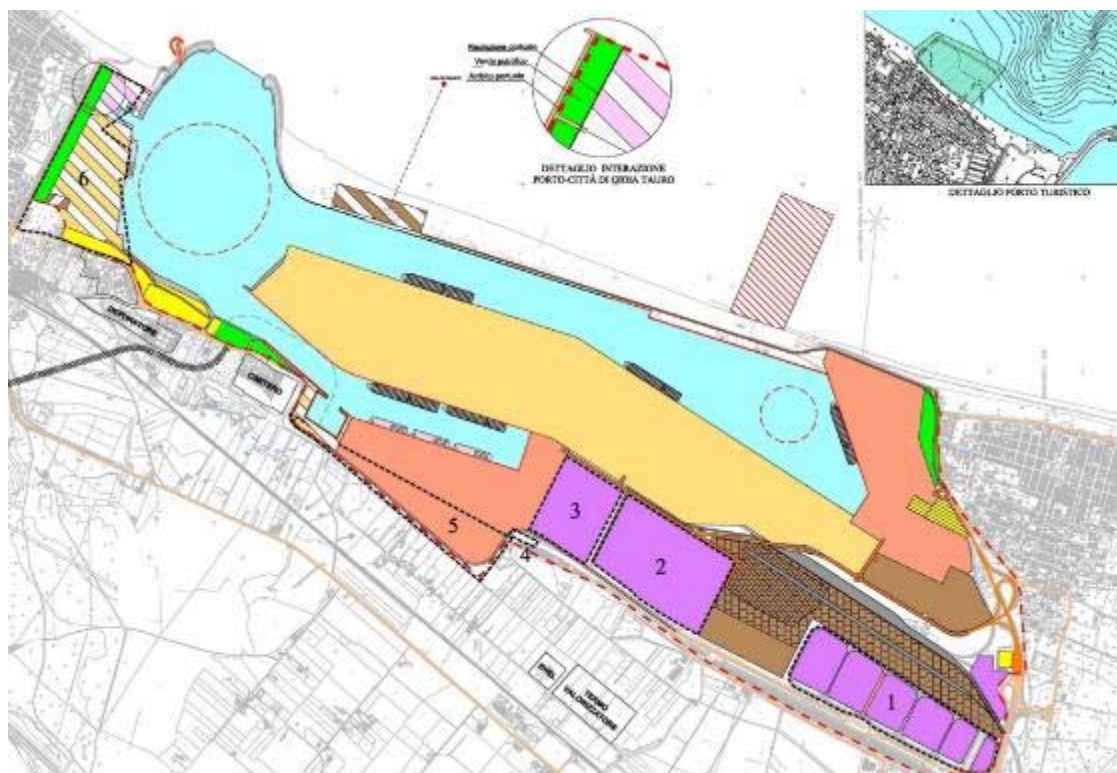


Figura 35 Assetto delle aree interessate dal Piano ASI prima e dopo la variante 2010



LEGENDA

- COMMERCIALE TERMINALISTICA CONTAINER
 - COMMERCIALE TERMINALISTICA MERCI UNITIZZATE
 - COMMERCIALE MULTIFUNZIONALE E AUTOSTRADALE DEL MARE
 - COMMERCIALE RINFUSE SOLIDE
 - COMMERCIALE RINFUSE LIQUIDE
 - COMMERCIALE NON TERMINALISTICA LOGISTICA E INTERPORTUALE
 - PRODUTTIVO (Industriale/Artigianale/Commerciale)
 - PRODUTTIVO (Cantieristica navale)
 - TERMINAL INTERMODALE
 - SERVIZI DIREZIONALI PORTUALI E ANCILLARI ALLA NAVIGAZIONE (*)
 - SERVIZI DI SUPPORTO ALLE OPERAZIONI PORTUALI
 - SCALO FERROVIARIO
 - TERMINAL NAVI GASIERE
 - AREE ASI IN AMBITO PORTUALE (1, 2, 3, 4, 5 e 6) [**]
 - VERDE
 - PORTO TURISTICO - PESCHERECCIO
 - VIABILITA' INTERNA AL VARCO PORTUALE
 - VIABILITA' ESTERNA AL VARCO PORTUALE
 - CORRIDOIO NUOVA TANGENZIALE EST GIOIA TAURO
 - AMBITO PORTUALE DI PIANO
 - VINCOLO CIMITERIALE
- (*) Autorità Portuale, Capitaneria di Porto, Dogana, Vigili del Fuoco, Guardia di Finanza, Polizia, Carabinieri, Piloti, Rimorchiatori, Ormeggiatori
- [**] Protocollo d'intesa per il Piano Regolatore Territoriale dell'Agglomerato Industriale di Gioia Tauro-Rosarno-San Ferdinando del 3-6-2009

Figura 36 Tav.08 Planimetria PRP – Destinazioni d'uso inserita a completamento delle aree ASI di variante di Piano

Dal confronto con il compendio degli strumenti pianificatori e programmatici sull'area di indagine e dall'esame del quadro vincolistico non sono state rilevate norme ostative alla

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
---	---	---

realizzazione del progetto, ma al contrario l'intervento si inserisce nell'ambito di un processo di adeguamento delle banchine necessario allo sviluppo del porto stesso.

3. IL PROGETTO

L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo dente di attracco RO-RO a servizio della banchina del tratto F e la ristrutturazione dei Ro-Ro esistenti nel tratto E posto in corrispondenza dell'intersezione tra la Banchina E e la Banchina F.

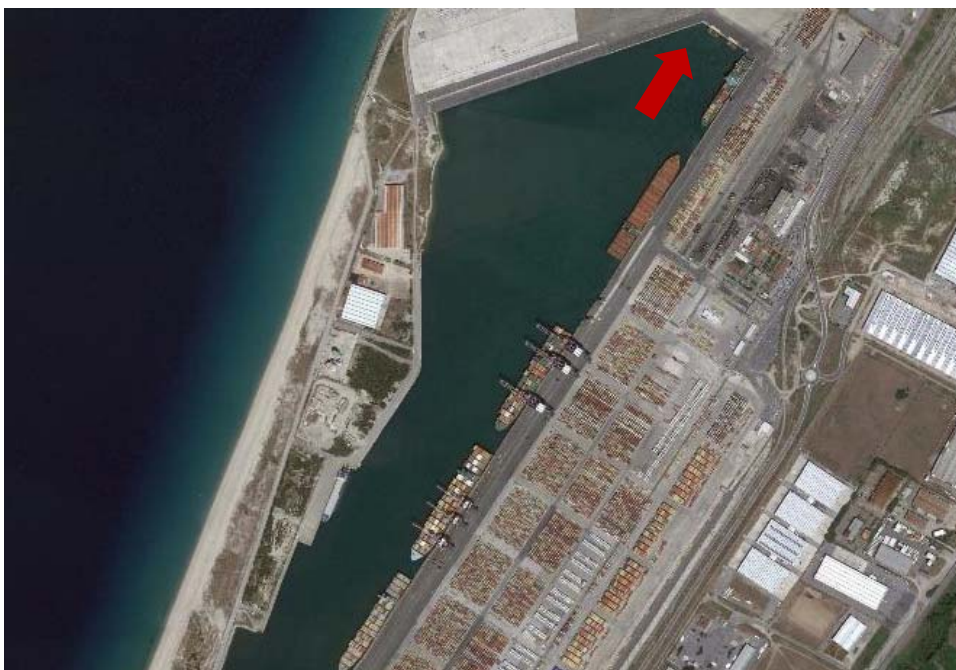



Figura 37 Inquadramento area di intervento



Figura 38 Sovrapposizione su foto aerea dell'intervento

 <p data-bbox="359 112 582 179">Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p data-bbox="774 100 1037 123">PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p data-bbox="630 134 1181 224">RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p data-bbox="1228 67 1404 89">Titolo elaborato:</p> <p data-bbox="1228 112 1404 168">Relazione Paesaggistica</p> <p data-bbox="1228 190 1404 212">Data: Luglio 2024</p>
---	---	--

Le banchine dedicate al traffico Ro-Ro nei tratti E ed F rimangono tre ma vengono adeguata ai fabbisogni dettati dagli ultimi standard delle navi Ro-RO e Ro Pax che scalano il porto di Gioia Tauro.

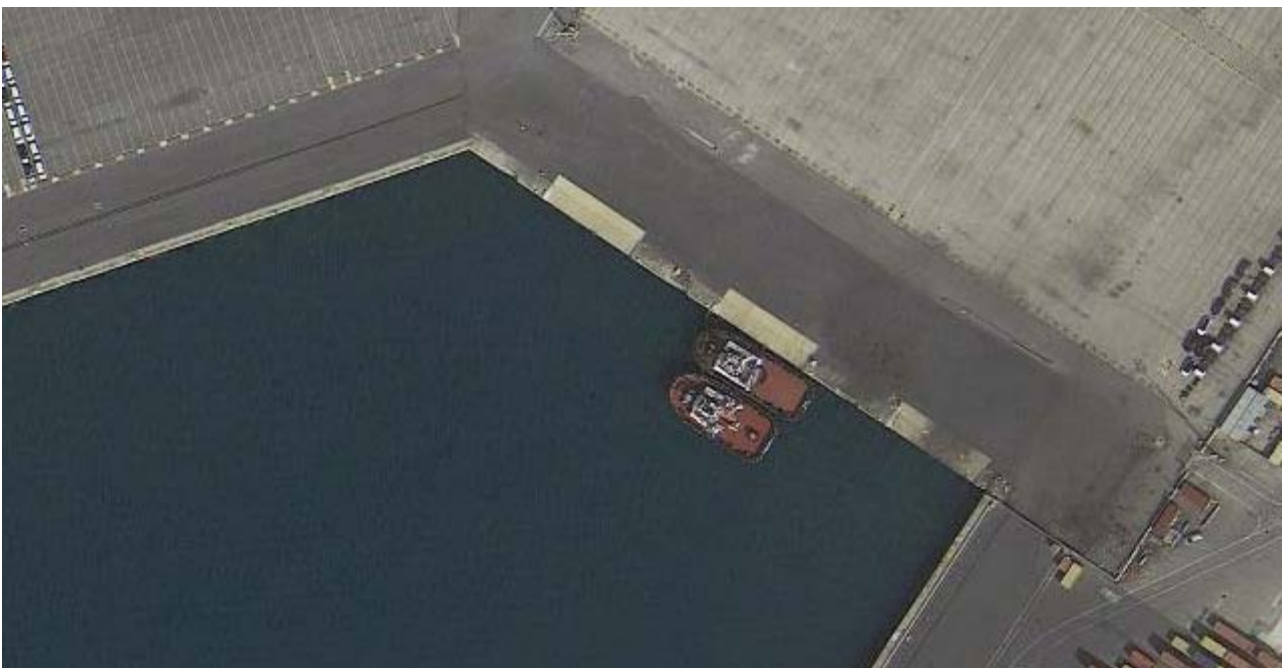
Le dimensioni geometriche del dente di attracco – di pianta trapezia - sono schematizzate nelle allegate tavole grafiche; la superficie complessiva prevista è pari a circa 1350 m².

Le modalità costruttive prevedono la realizzazione di una struttura a giorno costituita da un impalcato in elementi prefabbricati in c.a. integrati da getto di completamento in opera , fondato su pali in c.a. trivellati Ø1500 dotati di camicia metallica di spessore 14 mm fino alla profondità di - 17.00 m dal l.m.m., di lunghezza 35,20 m.

La soluzione progettuale è dimensionata per un fondale d’acqua al piede pari a -16,00 m dal l.min.m. , così come individuato nel Piano Pescaggi approvato con voto n.288 del 15.12.2004 .

La ristrutturazione dei Ro-Ro esistenti alle nuove esigenze di mercato. si colloca nell’ambito di un processo di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale e del bacino di espansione.

Si riportano di seguito le planimetrie dello stato attuale, dello stato di progetto ed una sovrapposizione del progetto su foto aerea.



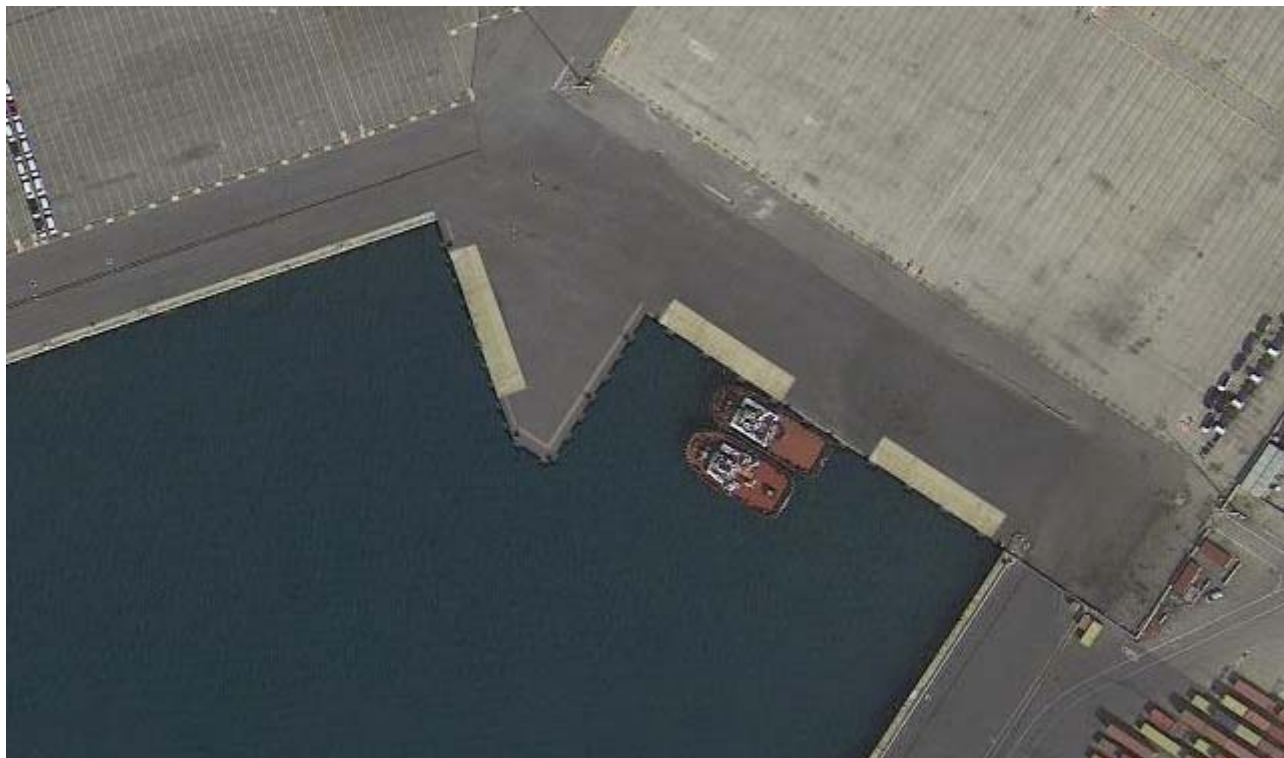


Figura 39 Fotoinserimento Ante e Post Operam

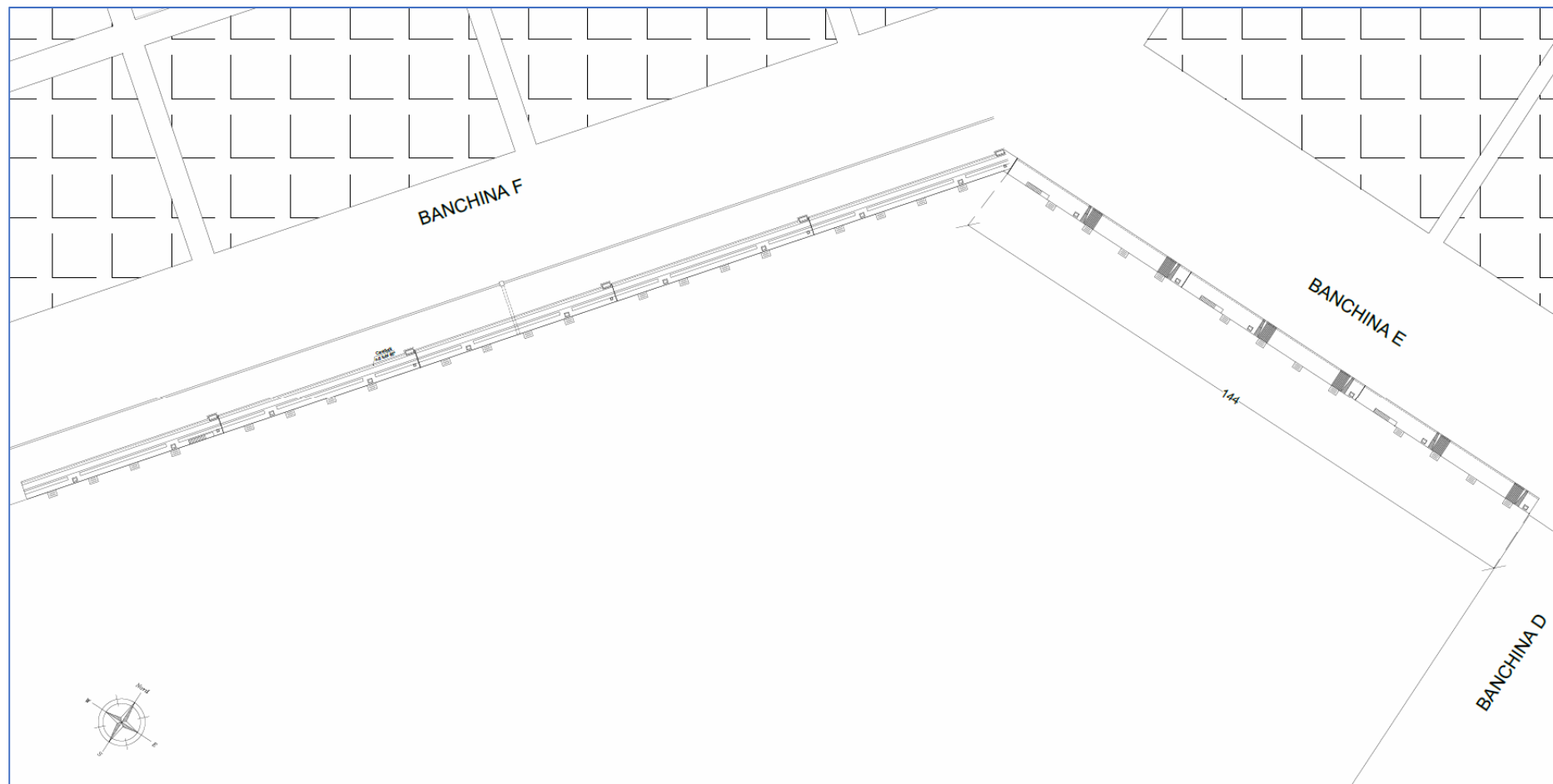


Figura 40 Planimetria stato attuale

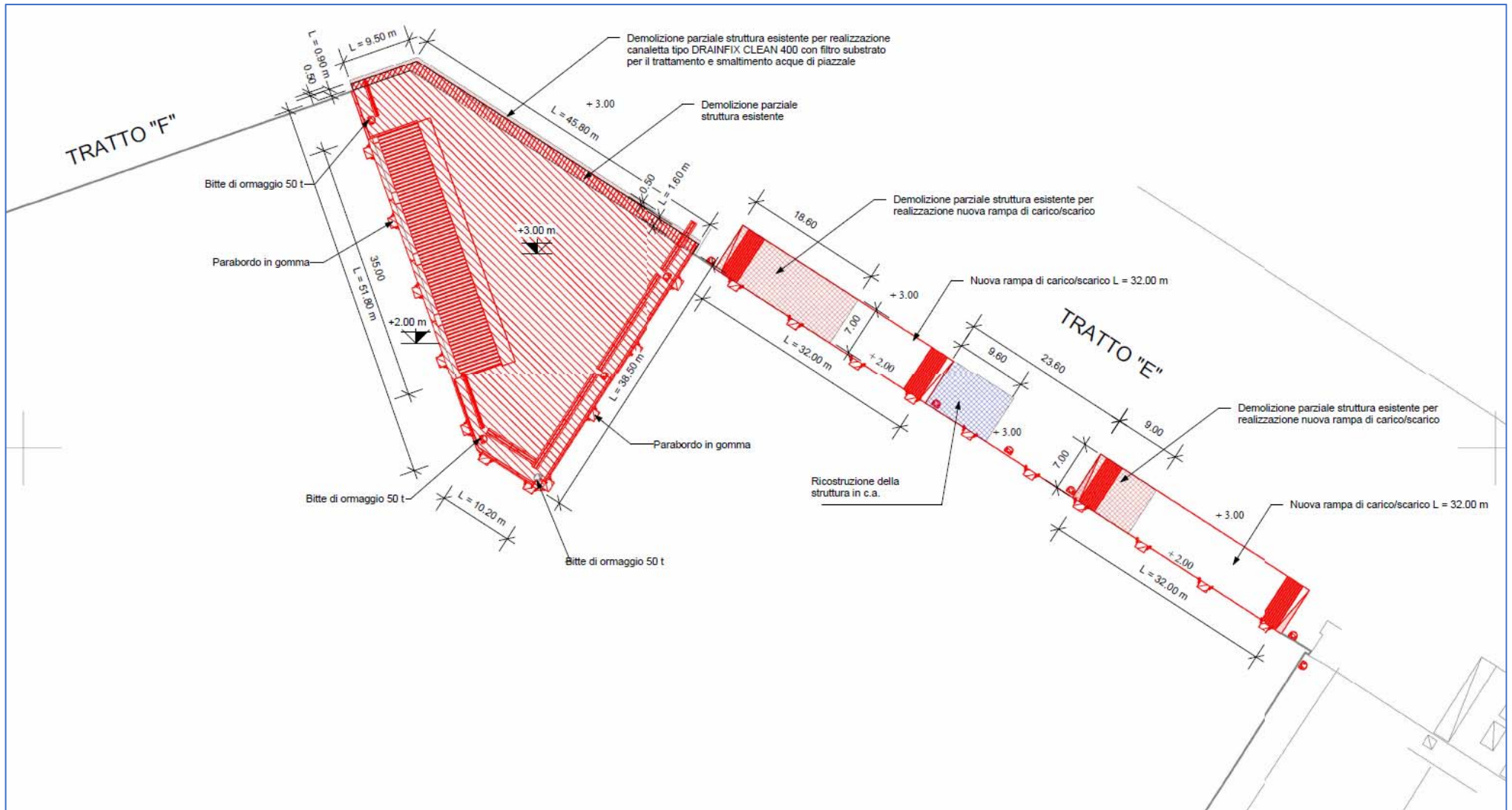


Figura 41 Planimetria con lo stato di progetto

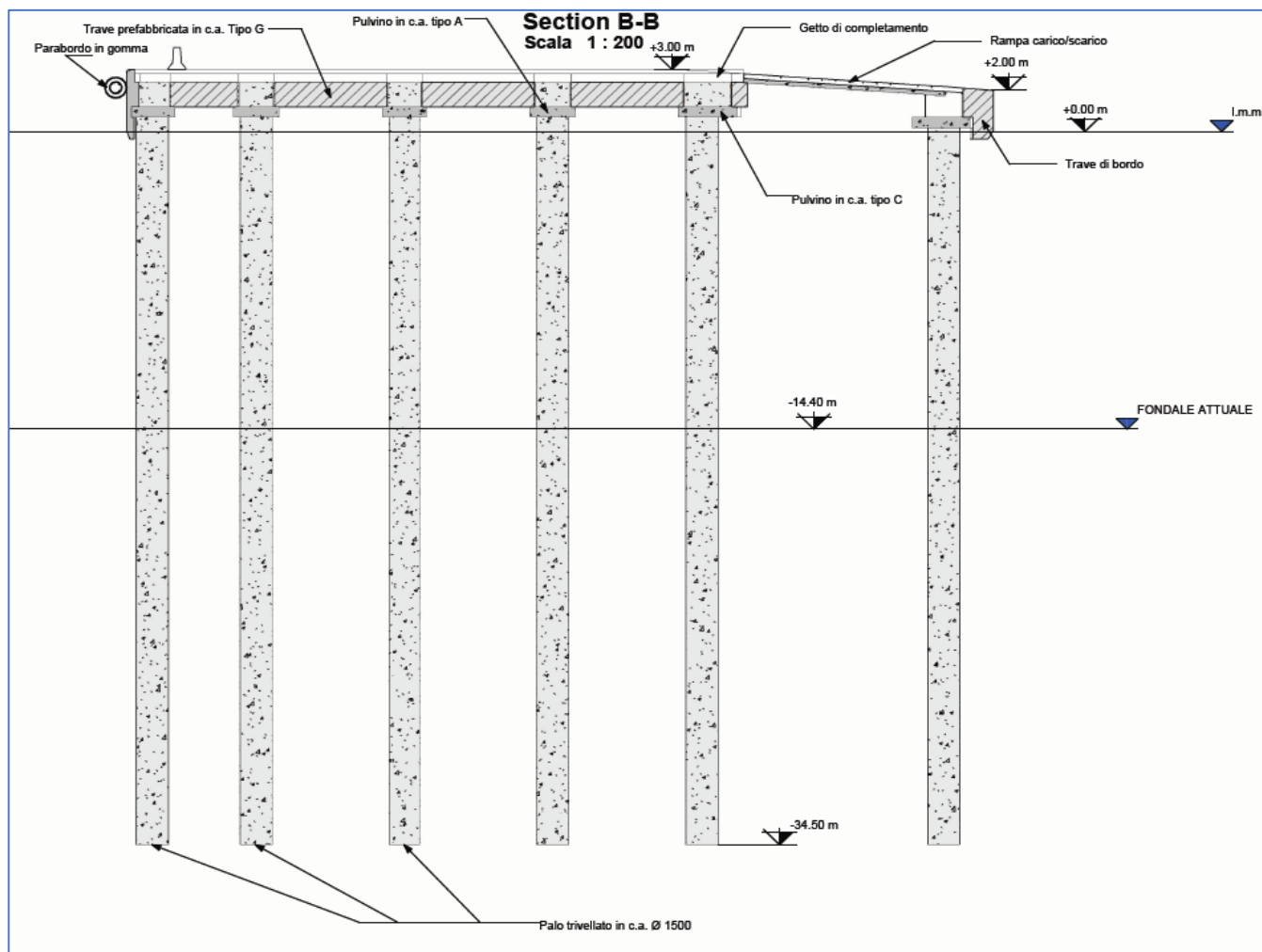


Figura 42 Sezione di progetto

3.1 Requisiti tecnici del progetto

Il nuovo dente di attracco, come indicato dalla Committente Autorità di Sistema Portuale, deve avere i seguenti requisiti tecnici e rispondere alle seguenti prestazioni:

- fondale -16.00 m da l.m.m.;
- quota di banchina a +3,00 m da l.m.m. (+3,40 m da l.min.m.);
- sovraccarico di banchina pari a 40 kPa;
- bitte da 500 kN ogni 24-25 m;
- vita nominale dell'opera 50 anni;
- classe d'uso II

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <hr/> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

Il nuovo dente di attracco sulla banchina E è realizzato con una struttura a giorno con il fondale al piede pari a -16.00 m s.l.m.m. ed è costituita da :

1. n.34 pali trivellati di c.a. di diametro $\Phi 1500$ con quota di infissione -34.50 m s.l.m. e con la quota testa palo alla +0.70 m s.l.m. ad esclusione dei pali di bordo (n.5) afferenti allo scivolo di ormeggio la cui testa palo è a quota +0.20 m s.l.m.m.
2. un impalcato costituito da un graticcio di travi prefabbricate e da una soletta di c.a.

Nel tratto emerso e fino ad una profondità di -17.00 m dal l.m.m. i pali sono protetti da una camicia in acciaio dello spessore di 14 mm.

L'intervento è completato dalla ristrutturazione dei Ro-Ro esistenti lungo la banchina E adeguando gli accosti per navi Ro-RO agli ultimi standard delle navi Ro-RO e Ro Pax che scalano il porto di Gioia Tauro .

Le rampe per i portelloni delle navi vengono pertanto ampliate fino alla larghezza di m 32,00 , attraverso la demolizione conservativa della trave di bordo in c.a. esistente , preservandone l'integrità strutturale.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

3.2 Modalità operative e fasi lavorative

Da un punto di vista costruttivo possono individuarsi le seguenti fasi esecutive dell'opera:

- realizzazione dei pali trivellati di c.a.;
- posizionamento in testa ai pali dei pulvini forati al centro per consentire il passaggio della gabbia di armatura del palo;
- posizionamento sui pulvini delle travi e successivo getto dei nodi pali-travi al fine di ripristinare la continuità strutturale dell'opera;
- a maturazione avvenuta del getto, posizionamento sulle travi delle predalle;
- realizzazione del getto finale di calcestruzzo della soletta dell'impalcato;
- realizzazione pavimentazione, giunti e finiture banchine , arredi portuali .


4. ELEMENTI DI VALUTAZIONE PER LA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

4.1 Previsione degli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico


Si riporta di seguito una valutazione delle principali alterazioni o modificazioni potenziali (riferimento DPCM 12.12.2005) e per ognuna di esse se ne indica l'eventuale presenza e la possibilità di mitigare o compensare.

Per chiarezza di contenuti si è preferito tradurre i contenuti richiamati del DPCM in formato tabellare.

MODIFICAZIONI indotte dal progetto sul paesaggio (DPCM 12.12.2005)	Valutazione presenza	Note, spiegazioni, indicazione degli interventi di mitigazione e compensazione assunti nel progetto definitivo.
<i>Modificazioni della morfologia, quali sbancamenti e movimenti di terra significativi, eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno (rete di canalizzazioni, struttura parcellare,</i>	NO	Il progetto non apporta modificazioni della morfologia del territorio attuale poiché l'intervento consiste in una modifica a mare di un tratto attualmente banchinato per facilitare l'attracco delle navi Ro-Ro.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

<i>viabilità secondaria,..) o utilizzati per allineamenti di edifici, per margini costruiti, ecc.</i>		
<i>Modificazioni della compagine vegetale (abbattimento di alberi, eliminazione di formazioni riparali, ...)</i>	NO	<p>L'intervento non interessa modifiche della compagine vegetale.</p> <p>Il contesto paesaggistico è quello di un'area fortemente antropizzata, trattandosi di un ambito portuale di un porto commerciale.</p> <p>L'intervento è a mare e consiste nella modifica di un tratto già banchinato.</p>
<i>Modificazioni dello skyline naturale o antropico (profilo dei crinali, profilo dell'insediamento)</i>	NO	<p>Le nuove opere non rappresentano un nuovo elemento nell'ambito della percezione visiva del paesaggio e non alterano lo skyline.</p>
<i>Modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico, evidenziando l'incidenza di tali modificazioni sull'assetto paesistico</i>	NO	<p>L'intervento consiste in una modifica della banchina per facilitare l'attracco delle navi, migliorando la sicurezza.</p>
<i>Modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico</i>	NO	<p>Si vedano le considerazioni su espone riguardo la modifica dello skyline.</p>
<i>Modificazioni dell'assetto insediativo-storico</i>	NO	
<i>Modificazioni dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi, dell'insediamento storico (urbano, diffuso,</i>	NO	

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA	Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica Data: Luglio 2024
--	--	--

<i>agricolo)</i>		
<i>Modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e colturale.</i>	NO	
<i>Modificazioni dei caratteri strutturanti del territorio agricolo (elementi caratterizzanti, modalità distributive degli insediamenti, reti funzionali, arredo vegetale minuto, trama parcellare, ecc.)</i>	NO	

ALTERAZIONE DEI SISTEMI PAESAGGISTICI (DPCM 12.12.2005)	Valutazione presenza	Note - spiegazioni
<i>Intrusione (inserimento in un sistema paesaggistico di elementi estranei ed incongrui ai suoi caratteri peculiari compositivi, percettivi o simbolici per es. capannone industriale, in un'area agricola o in un insediamento storico).</i>	NO	<p>Non è previsto alcun inserimento di elementi incongrui.</p> <p>Le opere da realizzare sono pienamente inserite nel contesto portuale.</p>
<i>Suddivisione (per esempio, nuova viabilità che attraversa un sistema agricolo, o un insediamento urbano o sparso, separandone le parti.)</i>	NO	Il progetto non interessa la viabilità.
<i>Frammentazione (per esempio, progressivo inserimento di elementi estranei in un'area agricola, dividendola in parti non più comunicanti)</i>	NO	
<i>Riduzione (progressiva diminuzione, eliminazione, alterazione, sostituzione di parti o elementi strutturanti di un</i>	NO	

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

<p><i>sistema, per esempio di una rete di canalizzazioni agricole, di edifici storici in un nucleo di edilizia rurale, ecc.)</i></p>		
<p><i>Eliminazione progressiva delle relazioni visive, storico-culturali simboliche di elementi con il contesto paesaggistico e con l'area e altri elementi del sistema</i></p>	<p>NO</p>	<p>Il progetto si configura dunque come un adeguamento funzionale dello stato dei luoghi, interessando tratti già banchinati.</p>
<p><i>Concentrazione (eccessiva densità di interventi a particolare incidenza paesaggistica in un ambito territoriale ristretto)</i></p>	<p>NO</p>	
<p><i>Destrutturazione (quando si interviene sulla struttura di un sistema paesaggistico alterandola per frammentazione, riduzione degli elementi costitutivi, eliminazione di relazioni strutturali, percettive o simboliche)</i></p>	<p>NO</p>	
<p><i>Deconnotazione (quando si interviene su un sistema paesaggistico alterando i caratteri degli elementi costitutivi).</i></p>	<p>NO</p>	

 <p data-bbox="359 145 582 212">Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p data-bbox="774 129 1037 156">PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p data-bbox="630 168 1181 257">RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p data-bbox="1228 100 1380 123">Titolo elaborato:</p> <p data-bbox="1228 145 1364 190">Relazione Paesaggistica</p> <p data-bbox="1228 212 1396 235">Data: Luglio 2024</p>
--	---	--

5. FOTOINSERIMENTI

Per meglio illustrare le opere oggetto di intervento sono stati sviluppati dei fotoinserti:



Figura 43 Key plan fotografico – Ante



Figura 44 Key plan fotografico – Post



Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale
e Ionio

PORTO DI GIOIA TAURO
RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E
REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

Titolo elaborato:

Relazione
Paesaggistica

Data: Luglio 2024



Figura 45 Fotoinserimento 1 – Ante



Figura 46 Fotoinserimento 1 – Post



Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale
e Ionio

PORTO DI GIOIA TAURO
RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E
REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

Titolo elaborato:

Relazione
Paesaggistica


Data: Luglio 2024



Figura 47 Fotoinserimento 1 – Ante



Figura 48 Fotoinserimento 1 – Post

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

6. CONCLUSIONI

Dalle analisi fin qui effettuate si può concludere che:

- L'intervento sia coerente con il quadro vincolistico e con gli strumenti di pianificazione vigenti.

Si fa presente infatti che nonostante l'area sia Vincolata ai sensi del D. Lgs 42/2004: vincoli "decretati" : *180046 AREA PANORAMICA COSTIERA TIRRENICA CARATTERIZZATA DA RICCA VEGETAZIONE SITA NEL COMUNE DI GIOIA TAURO data decreto 1967-10-11 L1497/39 A1 P3-4; data aggiornamento 2013-12-31.*

Le aree a suo tempo vincolate con la realizzazione della struttura portuale hanno perso i caratteri originari e spesso hanno visto compromesse le risorse paesaggistiche.

Si rappresenta dunque come il vincolo "decretato" relativo all'area costiera interessi anche l'area portuale, benché la stessa non abbia ormai da tempo il carattere di naturalità che motiva l'esistenza stessa del vincolo.

Infatti, il porto e l'area consortile, costruite a partire dagli anni '70, sono ormai completamente privi dei connotati citati e non si ravvisano nell'area portuale elementi meritevoli di tutela paesaggistica.

- L'area di intervento non ricade neppure parzialmente all'interno di riserve e parchi naturali o all'interno di siti della rete Natura 2000.
- Non sono presenti aree vincolate di carattere artistico monumentale interessate dalla realizzazione dell'opera.
- L'intervento sia coerente con gli strumenti di pianificazione vigenti e con le strategie di adeguamento ed ammodernamento del Porto intraprese dall'Autorità Portuale.
- L'intervento sia simile agli altri interventi contermini fino ad ora approvati e/o approvati.
- L'intervento sia coerente con il contesto in cui si inserisce trattandosi di un'opera portuale da realizzarsi in ambito portuale.

Infatti l'intervento è totalmente interno al porto ed all'area industriale già esistente, ovvero in una imponente infrastruttura già operativa da oltre 20 anni.

- Non altera lo skyline da mare (si vedano i fotoinserti) .

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO “E” E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <hr/> <p>Data: Luglio 2024</p>
--	---	---

- Non interessa specie vegetali di rilievo.

Dall’analisi delle caratteristiche del paesaggio in cui si inseriscono le opere in progetto ed in base alla tipologia delle stesse, non si ravvisa la possibilità di andare a modificare in modo negativo il contesto paesaggistico di riferimento, a fronte del significativo miglioramento che porterebbero. Infatti per tipologia e limitata estensione l’intervento non ha la forza di alterare la ormai consolidata vocazione portuale dei luoghi inoltre la specifica area di intervento costituisce un tratto banchinato del bacino di evoluzione interno e quindi, non potrebbe evidentemente essere utilizzata per usi “non portuali”.