

W. Cole 4.2  
1  
[Handwritten marks]

0



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

\*\*\*

Parere 2835 del 12/10/2018

Progetto	<p style="text-align: center;"><b>ID_VIP <del>3290</del> 3920</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Porto di Gioia Tauro, lavori di completamento della banchina di Ponente lato nord</b></p> <p style="text-align: center;"><i>Verifica di Assoggettabilità alla VIA (ex art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.)</i></p>
Proponente	<p style="text-align: center;">Autorità Portuale di Gioia Tauro</p>

[Handwritten mark]

↓

[Handwritten marks]

[Large handwritten signatures and marks]

[Handwritten mark]

### **La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**VISTA** la nota prot. n. 4517/DVA del 22/02/2018, acquisita al prot. n. 798/CTVA del 23/02/2018, con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito DVA) ha comunicato la procedibilità dell'istanza per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., presentata dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro (di seguito Proponente o *Autorità Portuale*), relativa al Progetto denominato "*Porto di Gioia Tauro, lavori di completamento della banchina di Ponente lato nord*".

**VISTO** il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante "*Norme in materia ambientale*" e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell'art. 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248*" ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS (di seguito CTVA).

**VISTO** il D.L. 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "*Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile*" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18/09/2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della CTVA e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

**VISTO** il Decreto legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della CTVA;

**VISTO** il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 "*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria*" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della CTVA prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 "*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea*" ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga le funzioni dei Componenti della CTVA in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione;

**VISTO** il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*";

**VISTO** il D.P.R. n. 120 del 13/06/2017 recante "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164";

**VISTO** il Decreto Legislativo 16 giugno 2017, n. 104 "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114".

\*\*\*\*\*

**VISTO E CONSIDERATO** che con nota prot. 2347 U/18 APR del 12/02/2018, acquisita con prot. 4070/DVA del 19/02/2018, l'Autorità Portuale ha presentato istanza di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, come da ultimo modificato dal D.Lgs. 104/2017, per il progetto in oggetto indicato.

**VISTO** che l'opera consiste nei lavori di completamento della banchina di Ponente lato Nord nel Porto di Gioia Tauro, collocato nel Comune omonimo in Provincia di Reggio Calabria.

**VISTO E CONSIDERATO** che la DVA ha verificato la completezza della documentazione trasmessa a corredo della suddetta istanza, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., e verificato l'assolvimento dell'onere contributivo previsto dall'art. 2, comma 1, lett. b), del regolamento adottato con decreto interministeriale n. 245 del 25/10/2016, ed ha comunicato al Proponente ed alle Amministrazioni interessate la procedibilità dell'istanza.

**VISTO E CONSIDERATO** che, conformemente a quanto stabilito dal comma 2 dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., è stato pubblicato sul sito web dell'Autorità competente lo Studio Preliminare Ambientale comprensivo della documentazione a corredo dello stesso.

**VISTA E CONSIDERATA** la documentazione tecnica depositata dal proponente con nota prot. 2347 U/18 APR del 12/02/2018, che comprende le informazioni per istruire la verifica di assoggettabilità, ovvero:

- Elaborati di Progetto
- Studio Preliminare Ambientale.

**VISTO E CONSIDERATO** che l'opera in esame, per le caratteristiche tipologiche e dimensionali, ricade tra quelle elencate al punto 4 - ter, dell'Allegato II, Parte Seconda del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm. ii. come da ultimo modificato con D.Lgs. 104/2017.

**CONSIDERATO** che lo Studio Preliminare Ambientale risulta redatto secondo quanto previsto dall'All. IV - bis del d.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii e le informazioni ivi contenute consentono una adeguata comprensione delle principali caratteristiche del progetto e la conseguente valutazione dei principali impatti ambientali derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio, in coerenza con le indicazioni di cui all'All. V della parte seconda del d.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

\*\*\*\*\*

**CONSIDERATO** che l'intervento ha la finalità di completare l'opera e successivamente di disporre del bacino così da innalzare i criteri di sicurezza nelle manovre delle navi nella zona di ponente lato Nord

**CONSIDERATO** che i Comuni interessati dalla presenza dell'infrastruttura portuale sono quelli di Gioia Tauro e di San Ferdinando in Provincia di Reggio Calabria

**VISTO E CONSIDERATO** che il proponente ha valutato l'opzione zero ovvero di non procedere con nessun intervento.

**CONSIDERATO** che tale soluzione (opzione zero) contrasta con il piano di completare l'opera di banchinamento dell'intero porto, avviata oltre 10 anni fa e che non consentirebbe il miglioramento della sicurezza delle manovre delle navi nella parte di ponente del porto.

**VISTO E CONSIDERATO** che il progetto definitivo rientra nel piano triennale predisposto dall'Autorità portuale ed è stato approvato da tutti gli enti competenti, in sede di Conferenza dei Servizi, convocata dall'Autorità Portuale in data 03.11.2017.

**VISTO E CONSIDERATO** che il progetto ha inoltre acquisito il parere tecnico favorevole del C.T.A. del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Sicilia - Calabria espresso con voto n. 35 del 29.11.2017

**VISTO E CONSIDERATO** che, a seguito della pubblicazione dell'istanza, come previsto dal D.lgs. 152/06 e s.m.i. prendendo visione del progetto e del relativo studio ambientale, dal pubblico non sono pervenute osservazioni ad oggi e comunque entro i termini previsti e tanto meno ne sono pervenute all'atto della redazione del parere.

**VISTO E CONSIDERATO** che a seguito dell'esame della documentazione e dell'incontro con il proponente, con nota prot. n. 9069/DVA del 18/04/2018 è stata emessa una richiesta al proponente di fornire integrazioni.

**CONSIDERATO** che nella suddetta nota di richiesta integrazioni si chiede quanto segue:

- aggiornare in merito alla situazione complessiva del Quadro autorizzativo del Piano Regolatore Portuale;
- precisare il rispetto dei requisiti di cui al Decreto di Salvaguardia della zona interessata dal porto emesso nell'anno 1967;
- rendere disponibile la documentazione di progressi amministrativi in materia ambientali rilasciati dalla Regione Calabria;
- specificare e precisare se l'opera sia finalizzata ad incrementare il traffico all'interno del Porto;
- integrare la documentazione dello Studio di Impatto Ambientale con elaborati realizzati sulla base della completa acquisizione della normativa introdotta dal D.Lgs. 104/2017;
- esplicitare un elaborato dedicato al Piano delle Terre e Rocce da Scavo;
- integrare il SIA con una più ampia descrizione delle opere di dismissione,

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dal proponente con la nota prot. n. 8555 U/18 APR del 28/05/2018, acquisita al prot. 2103/CTVA del 05/06/2018, comprendente:

- Relazione di risposta alla richiesta di integrazioni;
- Piano preliminare di utilizzo delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti.

**VISTO E CONSIDERATO** che il proponente, con la sopra citata nota, ha trasmesso la dichiarazione ai sensi dell'art. 19 comma 8 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. in cui ha specificato le condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi.

**VALUTATO** che il proponente ha reso disponibile e depositato per la consultazione la documentazione nelle caratteristiche e modalità previste per poter svolgere l'istruttoria della verifica ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. 152/2006, come da ultimo modificato con D.Lgs. 104/2017.

**VALUTATO** che non sono pervenute osservazioni dal pubblico a seguito della pubblicazione dell'istanza e della successiva documentazione integrativa.

**VALUTATO** che il MIBACT e la Regione Calabria non ha espresso un proprio parere in merito alla specifica istanza, ne è pervenuta nota dai comuni prospicienti e dalla Provincia di Reggio Calabria.

\*\*\*\*

### **CONSIDERATO il quadro programmatico dell'opera**

**CONSIDERATO** che l'infrastruttura portuale di Gioia Tauro è classificata categoria II - classe I di rilevanza internazionale ed è dotata d'infrastrutture e mezzi che consentono di accogliere le navi transoceaniche in transito nel Mediterraneo e in grado di movimentare qualsiasi categoria merceologica.

**CONSIDERATO** che la circoscrizione portuale ricade nei comuni di Gioia Tauro e di San Ferdinando, facenti parte della città Metropolitana di Reggio Calabria.

**CONSIDERATO** che la posizione geografica conferisce al territorio interessato un ruolo strategico di "nodo" dei flussi di traffico marittimo (traffico dello Stretto, porto di Gioia Tauro), aereo (aeroporto di Reggio Calabria e di Lamezia) nonché terrestre (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 Italia e resto d'Europa.

**CONSIDERATO** che il porto, operativo nella configurazione attuale dal 1995, presenta uno sviluppo a canale, lungo oltre 3,5 km con una superficie complessiva di 620 ettari, di cui 440 destinati al terminal e 180 allo specchio acqueo e che la quota dei fondali varia fra meno 14,5 e meno 18 metri.

### **RICHIAMATO il contesto realizzativo del Porto di Gioia Tauro**

- la costruzione del porto ha avuto 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 del 1974).
- il dimensionamento e le caratteristiche strutturali dell'opera sono stati determinati dalla sua originaria destinazione funzionale a servizio degli insediamenti industriali pianificati dall'Autorità di Governo, che prevedevano la realizzazione in Calabria del *V° Centro Siderurgico Italiano*
- Successivamente lo scalo è stato riconvertito da porto industriale a polifunzionale con l'esigenza di rimodulare i programmi di infrastrutturazione, l'assetto operativo ed i piani di sviluppo.
- La disponibilità di grandi spazi a ridosso delle banchine portuali, l'ampiezza degli accosti e la profondità dei fondali, riferiti alle dimensioni degli altri porti nazionali e del bacino del mediterraneo hanno aperto la strada al nuovo assetto funzionale del porto.
- L'attività operativa ha avuto inizio nel settembre 1995 e si è sviluppata a ritmo elevato fino a far assumere allo scalo in pochi anni il ruolo leader nel settore del *transhipment* nell'area del Mediterraneo.

**RICHIAMATE** le dimensioni dell'infrastruttura portuale e dell'area circostante

- il territorio portuale è costituito dalle aree demaniali marittime, dai bacini portuali e dagli spazi acquei antistanti la circoscrizione territoriale dell'autorità portuale per come individuata nel D.M. 04 agosto 1998. nonché dalle aree acquisite successivamente al demanio marittimo con verbale di delimitazione del 12 febbraio 2002.
- La circoscrizione portuale ha una superficie complessiva di mq 4.400.000 (ha 440), esclusi gli spazi acquei, le relative aree sono riportate in catasto ai fogli di mappa n. 1-3-7-8-13-19 e 20 del comune di Gioia Tauro (RC) e n. 31 e 32 del comune di San Ferdinando (RC).
- I piazzali portuali hanno una superficie complessiva di circa 1.800.000 mq.
- È servito da un sistema stradale composto dalla Statale 18 e dall'Autostrada A3 collegata al porto con la tangenziale Est.
- È collegato alla rete ferroviaria tramite la stazione di Rosarno.

**RICHIAMATA** la configurazione della struttura portuale.

- Presenta una conformazione a canale con una superficie dello specchio acqueo interno di 180 ettari ubicata parallelamente alla costa.
- L'imboccatura ha una larghezza di circa 300 m., ed è ad essa contiguo un bacino di evoluzione del diametro di 750 m..
- In direzione nord si sviluppa il canale portuale della lunghezza di circa 3,5 Km e larghezza tra 200 m e 250 m.
- All'estremo nord del canale si trova un ulteriore bacino di evoluzione del diametro di 500 m..
- A sud è ubicata una darsena destinata all'ormeggio delle imbarcazioni adibite ai servizi portuali e ad attività di pesca e diporto, dotata di banchine della lunghezza di m. 243.
- Dispone di 5.125 m. di banchine di cui m. 3.391 ricavate lungo il lato di levante, m. 814 lungo il lato nord e m. 920 lungo il lato di ponente con fondali fino a -18 m

**RICHIAMATO** il quadro delle Concessioni per le attività commerciali.

- La principale area operativa è attualmente costituita dal Terminal Container in concessione alla M.C.T. S.p.A. che dispone di piazzali per lo stoccaggio e movimentazione dei contenitori e per le annesse lavorazioni di circa 1.558.000 mq.
- Il terminal è dotato, per la movimentazione di contenitori da banchina/nave e viceversa, di 22 Gantry Crane (gru di banchina su rotaie), di cui n° 3 del tipo postpanamax e n° 19 del tipo superpostpanamax, n° 1 Gru mobile del tipo Gottwald e un congruo numero di mezzi minori.
- L'area adiacente il bacino di evoluzione nord ospita il Terminal Auto, in concessione alla società Auto Terminal Gioia Tauro S.p.A. con una superficie di piazzali per la movimentazione, stoccaggio e distribuzione di veicoli ed annesse lavorazioni di circa 270.000 mq

**VISTA E CONSIDERATA** l'istituzione dell'Autorità Portuale (Decreto Presidenziale n.29/03 del 02/05/2003).

**VISTO E CONSIDERATO** che 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.

**RICHIAMATO** il Piano Operativo Triennale redatto dall'Autorità Portuale Piano Operativo Triennale 2018-2020, dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, che si colloca all'interno dell'avviato processo di infrastrutturazione sottoscritto il 30 aprile 2016 tra il Governo e la Regione Calabria " Patto per lo sviluppo della Regione Calabria" il tutto confluito nell'atto del 27 luglio 2016 "Accordo di Programma di cui all'art.15 della legge 7 agosto 1990 n.241" e di quanto previsto nella nuova programmazione regionale POR 2014-2020.

**RICHIAMATI** i dati sui flussi di navi che sono costanti negli ultimi anni e considerati stabile anche per il prossimo triennio e che nel 2017 i dati sono i seguenti

- 1329 navi approdate
- 1.572.000 contenitori movimentati

**VISTO E CONSIDERATO** l'intervento in valutazione (completamento della banchina nella zona di ponente, per una lunghezza di 385 m.)

**CONSIDERATO** che l'opera si colloca nell'ambito di un processo di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale e del bacino di espansione del Porto di Gioia Tauro, nonché di adeguamento strutturale delle banchine.

**VISTO E CONSIDERATO** che il progetto complessivo relativo ai tratti di banchina è stato sottoposto all'esame della Commissione Valutazione Impatto Ambientale Regionale che si è espressa nella seduta del 30.11.2006 ritenendo che detto progetto non rientri tra le categorie di interventi da assoggettare a valutazione d'impatto ambientale previsti dal D.P.C.M. 10.08.88 n. 377 nonché dal D.P.R. 12/04.96 e s.m.i.

**VISTO** che la Commissione Regionale si è espressa con parere favorevole alla realizzazione delle relative opere di completamento della Banchina con nota n° 11693 del 06.12.06.

**VISTO E CONSIDERATO** che le opere di consolidamento della banchina si sono svolte nell'arco di 10 anni e che questa tratta è l'ultima per completare l'intera copertura del bacino portuale.

**VISTO E CONSIDERATO** che lo strumento di pianificazione vigente e costituito di fatto dal Piano Regolatore Territoriale ASI e delle relative varianti che, ai sensi dell'articolo 27 della Legge 84/94.

**VISTO E CONSIDERATO** che 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 (Figura 2 e Figura 3). 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.

**VISTO E CONSIDERATO** che 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 e con gli accordi programmatici di cui al protocollo di intesa del 04/06/2009 prot.2754 è stato dato il via ad una nuova variante consortile.

**VISTO** che il progetto di "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.
- 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.
- il Piano Regolatore Territoriale consortile è stato integrato da n. 3 Adeguamenti Tecnici e Funzionali (di seguito ATF), poi confluiti nella planimetria di Piano Regolatore Portuale del 2010.

**CONSIDERATO** che il piano triennale (2018 -2020) delle opere predisposto dall'Autorità Portuale prevede, oltre ai lavori di completamento della Banchina di Ponente, oggetto della presente valutazione, anche le seguenti opere

- Bacino di carenaggio - Impianto industriale, per 40 milioni di €.

- Completamento dragaggio canale portuale, per 6 milioni di €.
- Resecuzione banchine di ponente, per 20 milioni di €.
- Sviluppo del banchinamento del cerchio di evoluzione sud per il potenziale insediamento di altre attività, per 30 milioni di €.

**VISTO E CONSIDERATO** che, attraverso procedura di gara concorsuale, a fine 2017 il progetto è stato affidato dall'Autorità Portuale alla "R.T.P. Seacon s.r.l.(Capogruppo), Acale s.r.l., Interprogetti, s.r.l., Geoservizi s.r.l."

**CONSIDERATO** che, dal punto di vista della compatibilità paesaggistica, l'area di intervento risulta vincolata ai sensi del D.Lgs 42/02 art.136 con D.M. 11/10/67 e art.142 comma 1 lett.a.

**VISTO E CONSIDERATO** che il progetto complessivo, ha ottenuto nulla osta paesaggistico:

- Ministero dei Beni delle Attività Culturali e del Territorio – Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Reggio Calabria e Provincia di Vibo Valentia 9640 del 30/11/2017;
- Città Metropolitana di Reggio Calabria – Servizio Beni Paesaggistico- Ambientali prot.233168 del 24/10/2017.

**CONSIDERATO** che nel Piano per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino Regionale della Calabria, "non si segnalano rischi e fenomeni di arretramento della spiaggia ne viene segnalato il pericolo di inondazioni marine o fluviali".

**CONSIDERATO** che il proponente afferma che un eventuale successivo progetto di dragaggio del fondale verrà attuato dall'Autorità Portuale con successivi interventi

**CONSIDERATO** che l'opera in valutazione sarà realizzata in tempi e ubicazione diversi sia dalle opere del piano triennale (bacino di carenaggio, banchinamento sud) nonché dall' intervento di dragaggio e che i lavori di tale intervento avranno natura diversa e saranno proposti quali si ritiene non possa esservi possibilità di cumulo

**VISTO E CONSIDERATO** il quadro della programmazione regionale e della pianificazione territoriale ed urbanistica.

**CONSIDERATO** che, per le tratte di banchina realizzate in precedenza, la Commissione Valutazione Impatto Ambientale Regionale della Regione Calabria si era espressa positivamente nella seduta del 30.11.2006.

**VALUTATO** che il progetto e le aree interessate dalle opere in progetto

- rientrano nel regime delle attività di competenza dell'Autorità Portuale, istituita con Decreto Presidenziale n.29/03 del 02/05/2003.
- rientrano tra quelle regolate dal Piano Regolatore Portuale di cui all'art.5 della L.84/94, che risulta adottato dal Comitato portuale in data 4 marzo 2010 e con gli accordi programmatici di cui al protocollo di intesa del 04/06/2009 prot.2754
- rientrano tra le opere finanziate con il piano triennale (2018 -2020) delle opere predisposto dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro.
- hanno ricevuto il benessere della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio (città metropolitana di Reggio Calabria e Provincia di Vibo Valentia) e dalla Città Metropolitana di Reggio Calabria – Servizio Beni Paesaggistico e in ambito assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi degli artt. 136 e 142 del d.lgs. 42/2004.



- non ricade in zona compresa nelle aree di salvaguardia e nelle zone di protezione delle acque destinate al consumo umano di cui all'art. 94 del d.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii;
- non rientrano nelle fasce fluviali o nelle aree di vincolo di cui ai piani di bacino
- non sono interne ne in prossimità (fino a 5 km) di siti appartenenti alla Rete Natura 2000 o ad aree naturali protette come definite dalla L. 394/1991;

\*\*\*\*

### **CONSIDERATO il quadro progettuale dell'opera**

**VISTA E CONSIDERATA** la documentazione tecnica depositata dal proponente ed esaminata in fase di Istruttoria che comprende principalmente

- Relazione Generale
- Relazione di calcolo
- Relazione Idrologica e idraulica
- Piano delle Opere
- Relazione Geotecnica.
- Cronoprogramma
- Prime indicazioni e disposizioni del PSC
- Planimetrie

**CONSIDERATO** che l'intervento è così descritto nella documentazione depositata

- Il progetto prevede il prolungamento in direzione nord del tratto "G" della banchina di ponente con un nuovo tratto della lunghezza di 385,50 metri che completerà il contorno dei banchinamenti del bacino portuale.
- Attualmente l'area è un tratto di "spiaggia" tra il terminale della banchina "G" fino al risvolto della "Banchina Nord" del tratto per circa 350 m. caratterizzato dalla presenza di una vegetazione di macchia mediterranea in alcune zone anche molto fitta.
- La nuova banchina va a completare il contorno del bacino portuale in un tratto attualmente costituito per buona parte appunto da una spiaggia.
- Il filo banchina della nuova opera ricade per buona parte nel bacino portuale, a poca distanza dall'attuale linea di battigia

**CONSIDERATO** lo stato di fatto del 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.
- Lo specchio acqueo portuale è costituito da un bacino di espansione, da un canale portuale e da un bacino di evoluzione.
- L'area dell'attuale intervento ricade nella porzione più interna a nord del bacino, nel cordone di terreno che separa il bacino portuale dal mare, in un tratto che è costituito per buona parte da una spiaggia.
- a margine dell'area posta lungo il lato ovest della viabilità di servizio esistente è posta una fila di barriere in calcestruzzo del tipo "new jersey" che divide il limite dell'intervento con le aree in concessione

**CONSIDERATO** che i requisiti di progettazione previsti dall'Autorità Portuale sono i seguenti:

- fondale -17,40 m da l.m.m (-17,00 m da l.min.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 1000 kN ogni 25 m;

- vita nominale dell'opera 50 anni;
- classe d'uso II

**CONSIDERATO** che in merito alle alternative di esecuzione in fase progettuale sono state analizzate diverse soluzioni strutturali in grado di soddisfare le prestazioni richieste e due soluzioni in particolare apparivano le più idonee allo scopo: un banchinamento a giorno su pali (sol. a) ed una paratia ancorata in acciaio (sol. b)

**CONSIDERATO** che l'alternativa scelta e oggetto di istanza è ricaduta sulla paratia ancorata in acciaio, "caratterizzata da un minor costo a metro lineare e da minori tempi di costruzione rispetto al banchinamento su pali; condizioni, in particolare quella della tempistica realizzativa, che l'Autorità Portuale ravvisava essenziale in questo progetto."

**CONSIDERATO** che nell'ambito di questa istanza non è previsto il dragaggio dei fondali antistanti la nuova banchina e che tale intervento verrà eventualmente attuato con successivi progetti.

**CONSIDERATO** che per la progettazione del banchinamento di ponente l'Autorità Portuale ha fatto realizzare una apposita campagna di indagine geognostica, curata dalla GEOstudi srl di Pomezia (Roma). La campagna è consistita nelle seguenti indagini con 6 sondaggi a carotaggio continuo, 5 prove penetrometriche statiche, 2 prove penetrometriche dinamiche, 1 prova down hole spinta a 30 m di profondità; 2 profili sismici MASW; 2 misure di frequenza fondamentale HVSR. Sono inoltre stati prelevati 36 campioni di terreno che sono stati sottoposti a prove di laboratorio geotecnico con determinazione di proprietà fisiche e granulometriche.

**CONSIDERATA** la descrizione delle opere in oggetto.

- La banchina di Ponente lato Nord Est avrà lunghezza di 385,50 m .
- La soluzione tipologica del Tratto principale è costituita da una paratia in acciaio con elementi principali tubolari intervallati da palancole tipo AZ, ancorata in sommità con barre d'acciaio ad una robusta trave continua in calcestruzzo armato
- Il Tratto di chiusura, che collega il nuovo banchinamento a quello esistente, è realizzato in maniera analoga al banchinamento principale, con la differenza che i tiranti di ancoraggio vengono inclinati nel piano per andare ad alloggiare nella trave.
- Il piazzale retrostante la banchina viene pavimentato per una larghezza di 37 m , che si riducono a 30 m nel tratto Sud di sovrapposizione con la esistente banchina G .

**CONSIDERATI** gli interventi previsti a progetto per la tutela delle opere esistenti.

- calcolato per un fondale operativo di -17,40 m da .m.m., superiore al fondale di calcolo delle banchine adiacenti,
- non è compreso il progetto di dragaggio nel presente intervento;
- il fondale verrà sagomato mantenendo una profondità dinanzi alla banchina nord di 13,80 m da l.m.;
- per mantenere nel tempo la sagoma della scarpata si provvederà anche a porre in opera una protezione del fondale;

**VISTO E CONSIDERATO** che lo Studio ed il progetto considera ciò che riguarda l'attuale Zonazione sismogenetica del territorio nazionale ZS9, il settore di studio ricade nella Zona 929 "Calabria tirrenica".

**VISTO** il computo metrico estimativo dei lavori è stato redatto sulla base del prezzario della Regione Calabria relativo all'anno 2013 e per quelle lavorazioni che non hanno trovato previsione in detto prezzario si è fatto riferimento ai prezzari della Regione Sicilia 2013 e della Regione Lazio 2012 e a nuovi prezzi giustificati da

analisi. L'importo dei lavori a corpo e misura è pari ad € 14.608.851,76, ai quali vanno sommati i costi della sicurezza stimati in € 229.475,75 , per un importo complessivo pari ad € 14.838.327,51.

**VISTO** che il progetto tiene conto del D. Lgs. n. 106/09 correttivo del Testo Unico sulla Sicurezza nei cantieri temporanei e mobili D.Lgs. 81/08.

**CONSIDERATO** che la documentazione depositata rileva che i lavori, seppure svolti in buona parte in ambiente marino (art. 89, comma 1, lettera a), verranno realizzati con maestranze e mezzi d'opera operanti sia da mare che da terra. Pertanto si dovranno prevedere, progettare ed attuare tutte le disposizioni di legge previste per i cantieri temporanei di ingegneria civile

**VISTO E CONSIDERATO** che nell'elaborato R12 allegato al progetto sono riportate le prime indicazioni e disposizioni per la stesura del piano di sicurezza.

**CONSIDERATI i tempi di esecuzione** dei lavori per le opere in progetto indicati pari a 360 giorni (12 mesi), comprensivi dei tempi di allestimento cantiere, rimozione interferenze e di smobilitazione del cantiere , come evidenziato nell'elaborato "R11 - Cronoprogramma".

**CONSIDERATA la movimentazione del materiale da scavo**

**VISTO** il documento depositato dal proponente in fase di integrazione con codice di Elaborato R14.2 del 18/04/2018 denominato "*Piano Preliminare di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti*"

**CONSIDERATO** che la Relazione informa che "*Il volume complessivamente movimentato e pari a 35.000 m<sup>3</sup> circa. Per il 90% circa è previsto il riutilizzo in cantiere, mentre per il restante 10% il conferimento ad impianto di recupero. La componente prevalente di terre proviene dallo scavo di sbancamento funzionale alla posa in opera dei tiranti. La restante quota parte proviene (in ordine decrescente): dallo svuotamento delle paratia di pali, dallo scavo a sezione obbligata per la posa in opera della trave ed infine, in minima parte, dallo sbancamento per la posa in opera dei disoleatori*".

**CONSIDERATO** le modalità operative di scavo e riutilizzo sono sinteticamente le seguenti:

- Infissione da mare con pontone attrezzato con vibroinfissore della paratia combinata pali e palancole.
- Escavo, armatura e getto in cls della nuova trave di ancoraggio . Svuotamento con pompa aspirante dei sedimenti sabbiosi all'interno dei pali
- Riempimento dei pali con cls e posa della gabbia di armatura di collegamento Palo/trave.
- Sbancamento del terreno retrostante la nuova paratia metallica con riporto ed eventuale apporto di nuovo materiale da cava fino ad ottenere un piano continuo a +0,50m sul l.m.m. per la posa in opera dei tiranti metallici.

**CONSIDERATA** la sintesi dei volumi del Bilancio delle terre e rocce

	Volumi di scavo	Riutilizzo	Esuperi smaltire
mc	35.112,87	31.601,58	3.511,29

**CONSIDERATO** che l'area di intervento ha una superficie pari a circa 13.500m<sup>2</sup>, e che il numero dei punti di indagine sarà pari a 8 (oltre i 10.000 m<sup>2</sup> : 7 +1 ogni 5.000 m<sup>2</sup>) . Ogni punto di indagine sarà rappresentativo di una maglia di lato pari a 45.75m e che in istanza si allega la "Planimetria del piano di caratterizzazione".

**CONSIDERATO** che il set di analisi chimiche per i terreni e quello indicato nella tab. 4.1 del DPR 120/2017 :

**CONSIDERATO** che il materiale proveniente dagli scavi sarà sistemato nelle aree di deposito temporaneo individuate nel progetto definitivo e predisposte a mezzo di manto impermeabile, in condizioni di massima stabilità in modo da evitare scoscendimenti o intasamento di canali o di fossati e non a ridosso delle essenze arboree.

**VISTO E CONSIDERATO** che il proponente, in merito al piano delle indagini dichiara che:

- le attività di caratterizzazione saranno eseguite in accordo con i criteri indicati nel D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii;
- i punti di indagine sono stati ubicati in modo da consentire un'adeguata caratterizzazione dei terreni delle aree di intervento, tenendo conto della posizione dei lavori in progetto e della profondità di scavo;
- Per quanto concerne le analisi chimiche, si prenderà in considerazione un set di composti inorganici e organici tale da consentire di accertare in modo adeguato lo stato di qualità dei suoli.

**VISTO E CONSIDERATO** che le analisi chimiche saranno eseguite adottando metodiche analitiche ufficialmente riconosciute.

**VALUTATA** l'opportunità di inserire un'apposita prescrizione con riferimento ai materiali da scavo, prodotti dalla realizzazione dell'opera, ovvero che, considerati i volumi di progetti, pari a circa 35.000 mc, il proponente dovrà procedere prima dell'inizio dei lavori al campionamento dei terreni in per l'accertamento dei requisiti di qualità ambientale con riferimento al DPR 120/2017 comma 4 dell'articolo 24.

**CONSIDERATO** che in fase di costruzione è prevista una considerevole movimentazioni di materiali all'interno dell'area portuale, in particolare sabbie, manufatti di cls armato, armature metalliche complesse preassemblate a pie d'opera e varate, movimentazione ed infissione di elementi di paratia metallica (tubi e palancole) di grandi dimensioni, armature in acciaio e calcestruzzi

**CONSIDERATO** che nei momenti di massima intensità, è stato stimato un numero di viaggi/giorno complessivamente pari a 14 circa di cui 2 circa necessari agli smaltimenti.

**CONSIDERATO** che relativamente alla componente traffico, sono stati stimati i transiti distribuiti sui 12 mesi previsti per le attività di cantierizzazione e che percorreranno la viabilità esistente, da e per il deposito centralizzato, o meglio, attraverso trasporto navale direttamente via mare.

**VALUTATO** che per quanto attiene agli aspetti progettuali:

- le attività si svolgono interamente all'interno dell'area di pertinenza del Porto di Gioia Tauro;
- il piano temporale dei lavori è pari a 12 mesi;
- i volumi di terre e rocce da scavo sono stati valutati in circa 35.000 mc con un riutilizzo in sito superiore al 90 % e che le opere saranno successive ad un piano di caratterizzazione specifico;
- la realizzazione è attuata nel rispetto delle normative tecniche e con tecnica di intervento definita anche per ridurre gli impatti ed i tempi di costruzione;
- l'occupazione permanente del suolo nella fase di esercizio è non significativa;
- le caratteristiche dei cantieri sono standardizzate ed attuate con modalità funzionali a mitigare ogni impatto;
- i principali aspetti realizzativi e gestionali dell'opera saranno soggetti ad approfondimento nelle fasi successive della progettazione esecutiva.

\*\*\*\*

### CONSIDERATO il quadro delle componenti ambientali

**CONSIDERATO** che l'intervento consiste, come più volte richiamato, nel completamento della banchina portuale all'interno del Porto di Gioia Tauro con lavori di realizzazione di paratie ancorate in acciaio per una lunghezza di 385 metri, nella zona di ponente del Porto stesso.

**CONSIDERATO** che il Porto di Gioia Tauro, opera pur iniziata nei primi anni '70, è stata completata nel 1995: 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 km<sup>2</sup> allungandosi parallelamente alla costa.

**CONSIDERATA** la localizzazione dell'infrastruttura portuale, si trova nel **golfo di Gioia Tauro**, sulla costa tirrenica della Calabria, che si estende da capo Vaticano fino a punta Pezzo, e per quanto riguarda l'entroterra, nella **piana di Gioia Tauro**, una pianura alluvionale della Calabria, che confina ad ovest con il Mar Tirreno (golfo di Gioia Tauro), a nord con il Monte Poro, ad est con il Dossone della Melia ed a sud con il Monte Sant'Elia di Palmi. È per estensione, dopo la Piana di Sibari, la seconda delle tre pianure calabresi con oltre 160.000 abitanti.

**CONSIDERATO** il territorio della Piana è storicamente prevalentemente coltivato ad ulivi ed agrumi e molte delle attività svolte dalla popolazione sono connesse con l'agricoltura (specie l'estrazione dell'olio di oliva, la trasformazione dei prodotti agrumari ed oleari).

**CONSIDERATO** che la presenza antropica è molto forte: 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.

**RICORDATO** che l'intervento da realizzare è costituito da un segmento rettilineo principale (Tratto principale) di circa 325 m, da un segmento di circa 60 m a sud che viene realizzato in sovrapposizione al banchinamento G esistente.

**CONSIDERATO** che la banchina di ponente verrà realizzata nell'ultimo tratto di perimetro interno portuale non ancora infrastrutturata. L'area della futura banchina di ponente è oggi occupata da una spiaggia in parte naturale ed in parte frutto di successivi dragaggi avvenuti negli anni in cui la spiaggia è stata utilizzata come base di rilancio oltre il muro paraonde per i sedimenti provenienti da dragaggi fatti con pontone e benna bivalve.

**CONSIDERATO** che durante i lavori esistono potenziali fattori perturbativi e rischi di inquinamento a carico:

- aria, per l'approvvigionamento/smaltimento dei materiali, il transito e l'esercizio dei mezzi di cantiere;
- del suolo, per il rischio di sversamenti accidentali
- acqua, analogamente per il rischio di sversamenti accidentali, non si ritiene possano generarsi particolari problemi di torbidità non essendo previsto alcun dragaggio
- acustica, per il funzionamento di macchinari con rumore superiore ai limiti normativi

**CONSIDERATA** la fase di cantierizzazione della durata di circa 12 mesi e che la localizzazione dell'intervento è completamente all'interno dell'area portuale, isolata rispetto all'ambiente circostante ed ai ricettori.

### **CONSIDERATE le componenti Atmosfera e Clima**

**CONSIDERATO** che ARPA Calabria attua un monitoraggio della qualità dell'aria e che questo non fornisce dati per i Comuni di interesse e per l'area portuale mentre il SIA riprende i dati di una rilevazione del 2014 In conclusione, dall'analisi globale dei dati acquisiti, relativamente al periodo di monitoraggio, si può constatare che la salubrità dell'aria si è mantenuta nei limiti imposti dalla normativa vigente.(NO<sub>2</sub>, CO, O<sub>3</sub>).

**CONSIDERATO** che per ciò che concerne i dati climatici una sintesi dei principali parametri e riportata sul Rapporto Ambientale relativo al procedimento di VAS della Variante di PRPT dell'Agglomerato Industriale, ed in sintesi per la zona del Porto si ha il seguente quadro climatico

- Venti prevalenti: in inverno Ovest – Nord Ovest, in estate Sud ets
- Venti di intensità maggiore superiore ai 7 m/s
- Temperature massime 31°C e minima 8°C
- Livello di precipitazione medio/annuo 36 mm

**CONSIDERATE** la tipologia e la durata dei lavori, così come illustrate nel precedente quadro progettuale.

**CONSIDERATO** che per ciò che concerne gli impatti sull'aria al fine di contenere la dispersione delle polveri delle materie scavate, contenute nei materiali impiegati per la realizzazione dell'opera e di quelle sollevate dai mezzi di trasporto, sarà necessaria l'aspersione dei materiali stessi (es bagnatura delle piste).

**CONSIDERATO** che in fase di esercizio la realizzazione della banchina amplia l'area di manovra così da facilitare la mobilità e ridurre i tempi di permanenza, con impatto quindi presumibilmente positivo sulla riduzione delle emissioni dei motori navali

**VALUTATO** che in fase di costruzione l'impatto sulla componente atmosfera è basso e che al contempo sono previste adeguate forme di mitigazione alle emissioni dei mezzi di cantiere.

**VALUTATO** che in relazione alla componente clima ed atmosfera l'intervento in oggetto non comporta perturbazioni in fase di esercizio.

### **CONSIDERATA la componente geologica e sismica**

**CONSIDERATO** che, dal punto di vista morfologico, il settore di studio è ubicato sulla piana costiera a nord di Gioia Tauro, a quote variabili tra i 2 e i 12 m s.l.m., con deboli ondulazioni in corrispondenza delle culminazioni dunari.

**CONSIDERATO** che l'area oggetto di studi risulta priva di elementi di pericolosità geologica e geomorfologica, potenziali o in atto, che possano determinare condizioni di rischio imminente ed interferenze dirette o indirette con le opere in progetto.

**CONSIDERATO** che in generale, l'area di studio presenta un elevato grado di antropizzazione e, pertanto, i processi geomorfologici risultano fortemente condizionati e almeno parzialmente inibiti e ha notevolmente modificato l'assetto morfologico originario, o a causa della messa in posto di ingenti spessori di materiali di risulta che, spesso, mascherano le reali condizioni geologiche e geomorfologiche dei rilievi

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda l'attuale Zonazione sismogenetica del territorio nazionale ZS9, il settore di studio ricade nella Zona 929 "Calabria tirrenica". Sulla base degli studi sismologici più aggiornati, in

questa zona sono attesi terremoti piuttosto profondi ( $P = 8-12$  km) e di elevata magnitudo ( $M_{max} = 7.2$ ), riconducibili a meccanismi di fagliazione prevalentemente normale.

**RICHIAMATA** l'OPCM n°3274 del 20 Marzo 2003 "Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica", in vigore dal 23/10/2005, che individua le zone sismiche sul territorio nazionale.

**PRESO ATTO** che il progetto tecnico informa che sono state previste in fase di progettazione tutti gli accorgimenti previsti dalle norme di costruzione e coerenti con la zona sismica 1 in cui è collocata l'opera.

**VALUTATO** che non sussistono particolari criticità di natura geologica e che in fase di progettazione esecutiva saranno realizzati ulteriori sondaggi.

**VALUTATO** che l'opera si colloca in una zona sismica significativa (livello 1) e che si raccomanda la puntuale attuazione delle norme tecniche e di legge, comunque di responsabilità dei progettisti dell'opera.

**CONSIDERATA la componente Idrica ed idrogeologica**

**CONSIDERATO** che l'opera si colloca in prossimità della costa, è a contatto con l'acqua marina presente all'interno del bacino portuale.

**VISTO** il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) che è stato approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 115 del 28.12.2001 "DL 180/98 e successive modificazioni. Piano stralcio per l'assetto idrogeologico".

**VISTO** che con la "Delibera n. 3/2016 dell'11 aprile 2016" il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Regione Calabria ha approvato le "Procedure per l'aggiornamento del Rischio Idraulico del PAI Calabria"

**CONSIDERATO** che la carta dei vincoli, allegata al PAI evidenzia come "la quasi totalità della provincia di Reggio Calabria sia sottoposta a vincolo idrogeologico".

**VISTO** che dall'esame delle cartografie di rischio del PAI 2001

- si evince che la fascia costiera antistante il porto e caratterizzata da un livello di rischio R2 di Erosione Costiera.
- si nota che una zona a nord del porto presenta un avanzamento della spiaggia mentre la zona a sud è a rischio erosione.

**CONSIDERATO** che l'area di intervento risulta tuttavia totalmente interna al bacino portuale e quindi non è interessata dai rischi di erosione costiera.

**VISTO E CONSIDERATO** che per ciò che concerne la qualità delle acque marine, Arpacal effettua un periodico monitoraggio sui parametri di balneazione e che la presenza del porto "condiziona negativamente la qualità delle acque" e "la balneazione è vietata permanentemente nei porti e l'intervento in oggetto è totalmente interno al bacino portuale"

**CONSIDERATO** che il porto si trova compreso tra i bacini dei fiumi Petrace a sud e Mesima a nord.

**VISTO E CONSIDERATO** che le carte del rischio e della pericolosità idraulica dei fiumi, che peraltro inquadrano solo il Bacino Sud del Porto, evidenziano come lo stesso non sia classificato a rischio.

**CONSIDERATO** che, per quanto riguarda la dispersione delle polveri in acqua, si ritiene che il fenomeno non assuma particolare rilevanza poiché circoscritto alla fascia immediatamente prossima alle opere e, comunque, di modesta entità.

**CONSIDERATO** che per ciò che concerne potenziali fenomeni di inquinamento da sversamenti accidentali, nel SIA si afferma che *“il cantiere sarà dotato di presidi ambientali (es. panne galleggianti) da utilizzare in emergenza per contenere l'inquinante prima della rimozione.”*

**VALUTATO** che le opere previste dall'intervento interferiscono con l'acqua marina del bacino e che in fase di realizzazione sono attuate tutte le forme di mitigazioni previste a tutela della qualità dell'acqua per evitare travasi e/o qualsiasi forma di contaminazione.

**VALUTATO** che, dovendosi svolgere ulteriori indagini geologiche e idrogeologiche in fase di progettazione esecutiva, le scelte progettuali dovranno escludere perturbazioni sul mare e sulle falde.

**VALUTATO** che le opere, in fase di realizzazione, avranno un impatto medio-basso sull'acqua del bacino e che sono previste prescrizioni che consentiranno ragionevolmente di escludere perturbazioni sull'acqua di mare.

#### **CONSIDERATA la componente suolo e sottosuolo**

**CONSIDERATO** che, come già riferito, dal punto di vista morfologico, il settore di studio è ubicato sulla piana costiera a nord di Gioia Tauro, a quote variabili tra i 2 e i 12 m s.l.m., con deboli ondulazioni

**CONSIDERATO** che per le aree interessate dal progetto si rileva la presenza di uno strato sabbioso caratterizzato da uno stato di addensamento generalmente molto elevato. Lo sbancamento dell'area 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. Quelle che si osservano lungo la spiaggia attuale e nell'area di stretto interesse progettuale sono rappresentati principalmente da cumuli di depositi antropici.

**CONSIDERATO** che per ciò che concerne il consumo di suolo e quindi l'impermeabilizzazione dello stesso viene precisato che è prevista dal progetto una misura atta ad evitare fenomeni di inquinamento delle matrici suolo ed acqua, consistente nella realizzazione di un impianto di disoleazione e trattamento delle acque di prima pioggia ricadenti sul piazzale, prima della loro immissione nel corpo ricettore finale.

**VALUTATO** che in merito alle interferenze con la componente suolo e sottosuolo: il rilevamento morfologico eseguito non ha evidenziato criticità geomorfologiche significative.

**VALUTATO** che nel complesso, l'impatto sulle componenti suolo e sottosuolo derivante dalle opere sviluppate dal progetto risulta essere di intensità bassa, reversibile a medio-lungo termine in fase di costruzione e non significativo in fase di esercizio.

#### **CONSIDERATA la Componente Rumore**

**CONSIDERATO** che gli impatti sul rumore sono da ricondurre all'emissione dei mezzi meccanici necessari per la realizzazione ed il trasporto del materiale occorrente all'esecuzione dei lavori.



**CONSIDERATO** che l'impatto acustico delle macchine d'opera e dei mezzi di trasporto usati non può avere effetto al di là della stretta fascia di influenza e comunque non sono presenti ricettori abitativi né di presenza di lavoratori terzi.

**CONSIDERATO** che in riferimento alle classi di zonizzazione acustica dei territori, fissate sulla base dell'uso e destinazione d'uso dei suoli, lo Studio Ambientale

**CONSIDERATI** gli impatti sull'ambiente acustico delle opere di progetto in fase di lavoro risultano:

- Nella fase di costruzione le attività di trasporto saranno effettuate con mezzi ordinari idonei alla viabilità esistente. A tale trasporto di materiali è associabile un'immissione di rumore nell'ambiente limitata nel tempo e paragonabile a quella delle tecniche agricole usuali e al normale traffico veicolare.
- Le operazioni previste produrranno incidenze sull'ambiente acustico potenzialmente elevate, ma di breve durata e non risultano in loco recettori sensibili necessitanti di protezione.

**CONSIDERATO** che le lavorazioni comunque saranno eseguite in orario diurno ed i macchinari saranno mitigati con opportune misure.

**CONSIDERATO** che, per l'aspetto acustico, in fase di esercizio le opere non generano rumore di alcun tipo.

**VALUTATO** anche in considerazione della localizzazione delle opere, la non significatività degli impatti acustici.

#### **CONSIDERATA la componente ecosistema, fauna e flora**

**CONSIDERATO** che l'area di intervento non ricade neppure parzialmente all'interno di riserve e parchi naturali e non ricade neppure parzialmente all'interno di siti della rete Natura 2000.

- I Parchi naturali sono tutti oltre i 15 km
- La ZPS IT9350300 "Costa viola" è a circa 13 km di distanza
- Il SIC IT9350158 "Costa Viola e Monte Sant'Elia" è a circa 10Km di distanza

**CONSIDERATO** che in merito agli aspetti biodiversità:

- nell'area della Piana di Gioia Tauro non si rilevano habitat prioritari.
- non sono presenti superfici interessate da vegetazione naturale di tipo boschivo che invece si estendono a quote più elevate proseguendo verso il massiccio aspro montano.

**CONSIDERATO** che la fauna tipica del territorio è rappresentata da comunità tipiche delle aree boschive e semi-antropizzate, habitat mentre la fauna marina all'interno del porto è quella tipica presente in aree fortemente antropizzate.

**CONSIDERATO** che nell'area in esame non si riscontrano formazioni forestali

**VALUTATO** che per gli aspetti di biodiversità si può ritenere che l'area oggetto dei lavori non interferisce con risorse naturali significative non sono pertanto previste misure di mitigazione.

**VALUTATO** che in merito agli ecosistemi non esistono zone speciali (SIC o ZPS) o vincoli specifici.

#### **CONSIDERATA la componente rifiuti**

*[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the word 'reazione' and various initials.]*

**CONSIDERATO** che per i possibili **rifiuti** di tipo industriale, essenzialmente costituiti dagli olii minerali connessi all'impiego di mezzi meccanici, vige l'obbligo della raccolta e dello smaltimento attraverso lo specifico consorzio.

**CONSIDERATO** che nel SIA si dichiara che *“la produzione di rifiuti in esercizio verrà gestita nel rispetto del piano di gestione rifiuti portuali, dato il tipo di attività prevista non e comunque atteso un sensibile incremento”*.

**CONSIDERATO** che in cantiere la produzione dei rifiuti è minimizzata dal riutilizzo e dalla gestione come sottoprodotti della quasi totalità delle terre di scavo (oltre il 90%)

**VALUTATO** che l'impatto della componente rifiuti è bassa in fase di cantiere e non applicabile in fase di esercizio.

### **CONSIDERATA la componente paesaggistica**

**CONSIDERATO** che il territorio della Piana di Gioia Tauro è considerata *“area panoramica costiera tirrenica caratterizzata da ricca vegetazione”* con Decreto 10/11/1967 e aggiornamento 31/12/2013.

**VISTO** che l'area di intervento risulta vincolata ai sensi del D.Lgs 42/02 art.136 con D.M. 11/10/67 e art.142 comma 1 lett. a e che è stata richiesto nulla osta all'amministrazione preposta

**VISTO E CONSIDERATO** che il progetto ha ottenuto il “nulla osta paesaggistico” rilasciato dal *Ministero dei Beni delle Attività Culturali e del Territorio – soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Reggio Calabria e Provincia di Vibo Valentia* con nota 9640 del 30/11/2017.

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

**CONSIDERATO** che l'intervento si pone in coerenza con il contesto del Porto industriale ed in continuità con le banchine esistenti.

**CONSIDERATO** che l'intervento ha un basso impatto visivo poiché si pone in coerenza e continuità con il contesto essendo di fatto la prosecuzione dell'esistente.

**CONSIDERATO** che sono state inserite due foto simulazioni dall'interno del bacino e che si può dedurre che sia contenuto al minimo l'impatto sulle visuali modifica la sola visuale dal bacino interno portuale.

**CONSIDERATO** che per la fase di cantiere il disturbo visivo risulta estremamente limitato nel tempo e nello spazio

**VALUTATO** che l'intervento, dal punto di vista paesaggistico ha ottenuto il nulla osta della preposta *“Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio”* in data 30/11/2017

**VALUTATO** che l'intervento si inserisce nell'area portuale esistente per completare la banchina ed il paesaggio non viene alterato in maniera significativa dall'esecuzione delle opere di progetto anche considerando lo stato attuale dei luoghi e la ridotta naturalità dei luoghi.

**VALUTATO** che le opere di mitigazione previste tendono a limitare nella maggior misura possibile gli inevitabili impatti temporanei in fase di cantiere ed ad annullare possibili danni alla copertura vegetazionale.

**CONSIDERATA la componente Beni storico-archeologica**

**CONSIDERATO** che 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.

**VISTO** che l'area del Porto e di intervento non è gravata da vincolo archeologico o architettonico

**RICHIAMATO** anche per questa componente il nulla osta rilasciato dal *Ministero dei Beni delle Attività Culturali e del Territorio – soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Reggio Calabria e Provincia di Vibo Valentia* con nota 9640 del 30/11/2017.

**VALUTATO** che in merito alle componenti del valore storico culturale e archeologico non si riscontra la presenza di elementi storico-culturali di rilievo nei confronti dei quali l'intervento in esame possa interferire.

**VISTO E CONSIDERATO** che il proponente ritiene non necessario predisporre un Piano di Monitoraggio per le diverse fasi di lavoro (anteriori, di cantiere e di esercizio).

**VALUTATO** che non sia necessario redigere uno specifico Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA).

**VALUTATO** che l'eventuale successiva fase di dragaggio non è compresa nella presente istanza.

**VALUTATO** che il proponente, ai sensi dell'art. 19 comma 8 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, ha specificato di accogliere le condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi.

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO**

**La Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA – VAS  
sulla base della documentazione inviata e delle valutazioni condotte**

**ESPRIME**

**Parere positivo alla esclusione dalla procedura di VIA dell'intervento relativo al progetto "Porto di Gioia Tauro Lavori di completamento della Banchina Ponente Lato Nord"**

Condizione 1	
Macrofase	ANTE - OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	Con riferimento alla progettazione esecutiva della banchina è necessario completare le verifiche geologiche e idrogeologiche cosicché le conseguenti scelte progettuali escludano anche perturbazioni sul bacino d'acqua e sulle falde

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.]*

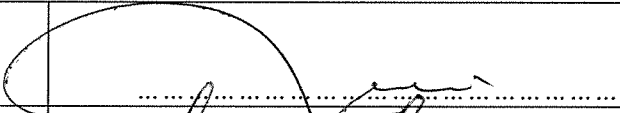
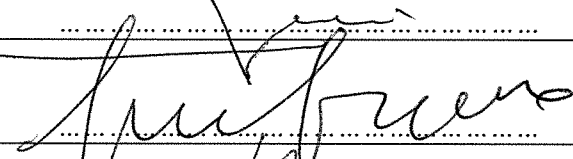

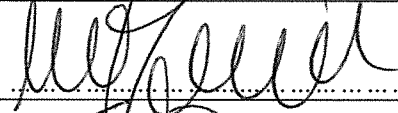

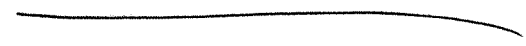
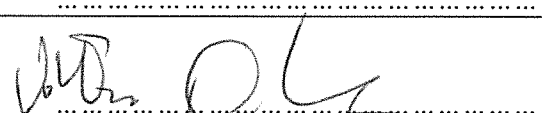
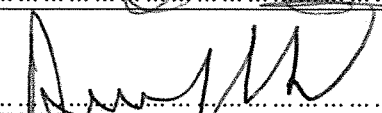
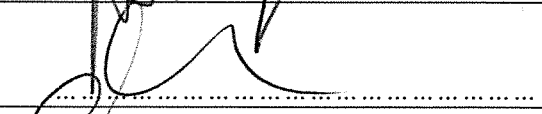
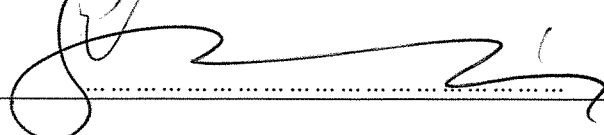
Condizione 1	
	sottostanti e limitrofe
Termine avvio Verifica Ottemperanza	ANTE-OPERAM
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Regione Calabria

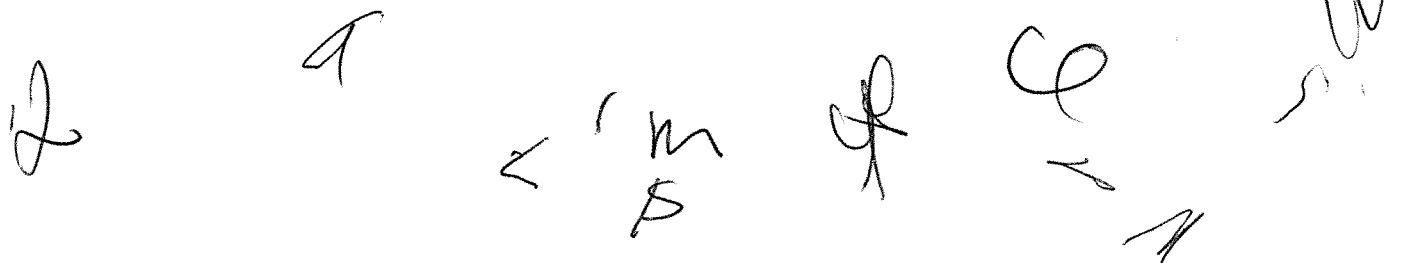
Condizione 2	
Macrofase	ANTE - OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali. Piano Riutilizzo Terre
Oggetto della prescrizione	Con riferimento ai materiali da scavo, prodotti dalla realizzazione dell'opera, considerati i volumi di progetti, il proponente dovrà procedere prima dell'inizio dei lavori al campionamento dei terreni per l'accertamento dei requisiti di qualità ambientale. In riferimento al comma 4 dell'articolo 24 del DPR 120/2017 prima dell'avvio dei lavori dovrà essere trasmesso al MATTM un apposito progetto con gli esiti dei campionamenti previsti al fine dell'accertamento della non contaminazione, la collocazione e la durata dei depositi delle TRS e localizzazione e disponibilità degli impianti individuati per il ritiro dei materiali classificati CER 17054.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	ANTE-OPERAM
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Calabria

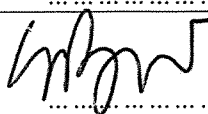
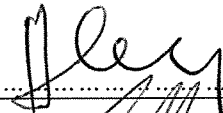
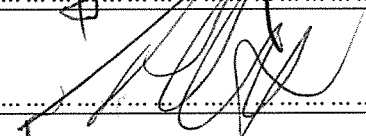
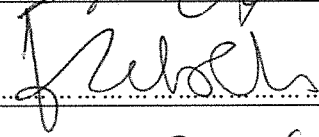
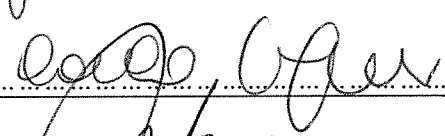
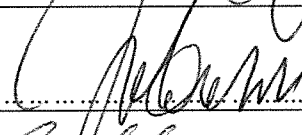
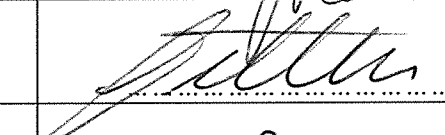
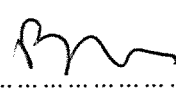
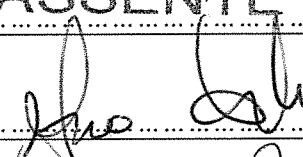
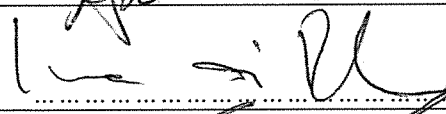
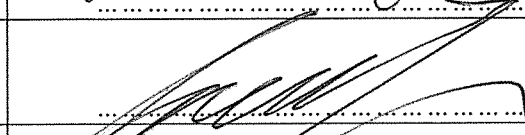
Condizione 3	
Macrofase	IN CORSO D'OPERA
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti realizzativi. Cantiere.
Oggetto della prescrizione	La società concessionaria dovrà assicurare l'adozione di un regolamento sugli aspetti di sicurezza della navigazione ed il posizionamento di opportuni segnali, che dovranno essere sottoposti per approvazione da parte del locale Comando Marittimo. Prevedere tutti gli interventi di security secondo i piani di sicurezza e di gestione dell'emergenze vigenti. I mezzi nautici utilizzati dovranno essere autorizzati dalla capitaneria di Porto. Dovranno essere utilizzati idonei dispositivi al fine di evitare la dispersione nel terreno di residui derivanti dalle lavorazioni. Nel caso si prevedano depositi temporanei dei materiali provenienti dalla realizzazione dei lavori: dovranno essere predisposte tutte le misure idonee alla protezione del suolo. Durante l'esecuzione degli scavi, dovranno essere adottate le soluzioni per minimizzare le possibili interferenze con la falda e in caso di sub alveo evitare fenomeni di

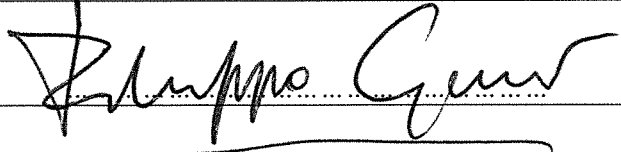
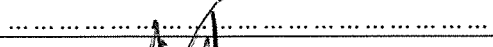
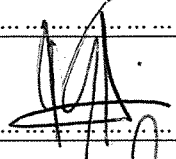
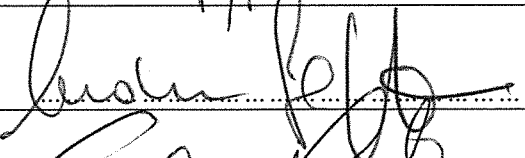
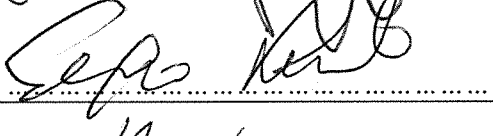

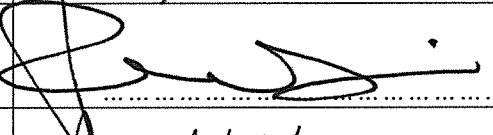
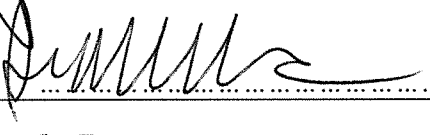
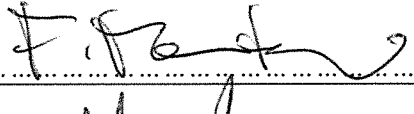
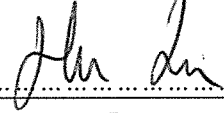

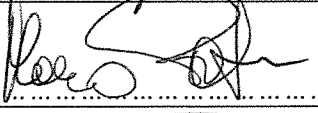
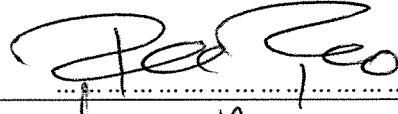
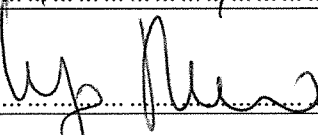
Condizione 3	
	<p>mescolanza e di sifonamento.</p> <p>Per quanto riguarda le emissioni atmosferiche in fase di cantiere, ferme restando le misure di mitigazione proposte nel progetto, il proponente dovrà assicurare che l'impresa appaltatrice adotti tutti gli accorgimenti tecnici nonché le modalità di gestione del cantiere, atte a ridurre la produzione e la propagazione di polveri.</p> <p>Dovranno essere impiegati impianti fissi, gruppi elettrogeni e compressori insonorizzati.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Antecedente all'avvio dei lavori
Ente vigilante	ARPA Regionale
Enti coinvolti	Dogana e Capitaneria di Porto

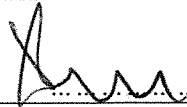
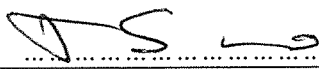
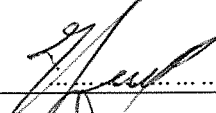
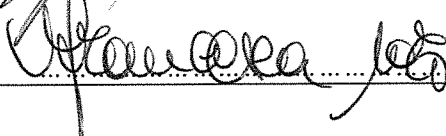
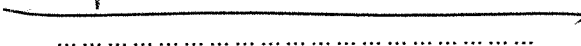
Alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni, di competenza del rispettivo Ente Vigilante, si provvederà come sopra indicato, con oneri a carico del Proponente.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
<del>Prof. Saverio Altieri</del>	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	



Dott. Andrea Borgia	ASSENTE
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
<del>Prof. Antonio Grimaldi</del>	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
<del>Dott. Francesco Carmelo Vazzana</del>	
Ing. Roberto Viviani	<b>ASSENTE</b>

ASSENTE

ASSENTE