



Roma, lì

16 FEB. 2005

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento della navigazione e trasporto marittimo e aereo
Direzione Generale per le infrastrutture per la navigazione marittima ed interna

RC D 4

Prot. n° 546 / 701

Autorità Portuale di Gioia Tauro
09/03/2005
Prot. N°1939 E/05

All'Autorità Portuale di
- GIOIA TAURO -

OGGETTO: PORTO DI GIOIA TAURO – Adeguamento tecnico-funzionale alle opere previste dal Piano Regolatore approvato con D.P.G.R. della Regione Calabria, n° 42 del 02.08.1972. Approfondimento dei fondali portuali.

Con voto n° 288, reso nell'adunanza del 15.12.2004, la Terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso un avviso favorevole all'intervento suindicato, fermo restando alcune prescrizioni elencate nei "considerato" del voto stesso.

Alla luce di cui sopra, si restituisce il progetto in parola, per gli ulteriori provvedimenti di competenza, corredato dal voto n° 288.

IL DIRETTORE GENERALE

(Dr. Cosimo Caliendo)

11 MAR. 2005

TEE-AGUA



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Terza Sezione

Adunanza del 15.12.2004

N. del Protocollo 288



Porto di Gioia Tauro – Adeguamento tecnico-funzionale alle opere previste dal Piano Regolatore Territoriale approvato con D.P.G.R. della Regione Calabria, n. 42 del 2.08.1972.
Approfondimento dei fondali portuali.
REGGIO CALABRIA

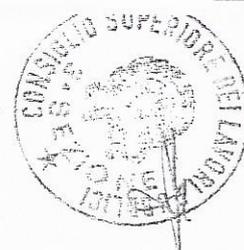
LA SEZIONE

VISTA la nota n. 8621 del 08/11/2004, con la quale l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha inviato al Consiglio Superiore dei LL.PP. per esame e parere gli elaborati relativi all'affare indicato in oggetto.

ESAMINATI gli atti pervenuti;

UDITA la Commissione Relatrice (Ranieri, Ferrante, Sanpaolesi, Napolitano, Stura);

PREMESSE



Si riportano nel seguito ampi stralci della relazione generale che accompagna la proposta in argomento, dove è identificato il quadro esigenziale per una migliore funzionalità del porto e dove sono descritte le conseguenti scelte pianificatorie effettuate nell'ambito degli adeguamenti tecnico-funzionali ammissibili.

“Il porto di Gioia Tauro ha acquisito negli ultimi anni il ruolo di leader quale hub di transhipment nel Mediterraneo. Nei Programmi di Sviluppo dell'Autorità Portuale sono stati considerati diversi interventi finalizzati al perseguimento di tale obiettivo attraverso il miglioramento della competitività del Porto, dei livelli di sicurezza dello scalo.

Le opere infrastrutturali, fra cui l'approfondimento dei fondali, mirano ad una maggiore efficienza del sistema portuale in termini di performance in modo da consolidare la posizione del Porto nel sistema trasportistico europeo e garantire anche nei prossimi anni i fattori di crescita ad oggi registrati.

La composizione attuale della flotta contenitori e il suo sviluppo negli ultimi anni indica la tendenza verso navi da oltre 8.000 TEU nell'arco di due o tre anni. Vi sono ordini sino a navi di massimo 10.000 TEU che dovrebbero essere varate a partire dal 2007. E' difficile ipotizzare, in questa fase, quali saranno gli sviluppi della flotta, in parte a causa della congestione nei cantieri, che rende difficile agli operatori piazzare nuovi ordini, in parte a causa dell'elevata volatilità del mercato marittimo che rende rischiosa ogni previsione oltre i tre anni. Alcuni analisti, tuttavia, prevedono l'espansione di questa tendenza verso navi di grandi dimensioni fino a massimi di 14.000-15.000 TEU. E' molto improbabile che navi di maggiori dimensioni facciano la loro comparsa prima dei prossimi 20-30 anni.

Ciò che è sicuro tuttavia è che, a partire dal 2007, saranno in navigazione 140 navi da oltre 7.500 TEU e che saranno operative già navi da 10.000 TEU. Si tenga presente che queste navi hanno già un pescaggio notevole (oltre 14 metri).

Pur avendo registrato nel 2002 un incremento di traffico in TEU del 18,7%, il numero delle navi arrivate è sceso del 3,5%. È possibile quindi identificare in esso un effetto della tendenza al gigantismo navale, che influenza necessariamente l'assetto infrastrutturale ed organizzativo dei porti. La stessa osservazione può essere fatta per il 2003, dove, a fronte di un aumento seppur contenuto dei TEU movimentati, il numero degli scali è diminuito del 6,5% circa.

In generale, la maggiore dimensione delle navi impiegate sulle tratte Asia-Nord America e Asia-Europa, quindi anche Mediterraneo, influisce sui porti per due ordini di ragioni: da un lato sono



richieste dotazioni infrastrutturali di maggiore capacità, dall'altra si impone per maggiore produttività.

Per quanto riguarda le dotazioni tecniche dei porti, queste si riferiscono ai canali di accesso, ai bacini di evoluzione, alla profondità in banchina e alla capacità delle gru, alla capacità delle dotazioni a terra. Sono già numerosi i porti che stanno provvedendo ad adattare le proprie caratteristiche tecniche alle navi di grandi dimensioni. Ed è prevedibile che i porti che non saranno in grado di fornire fondali sufficienti o adeguate infrastrutture, saranno gradualmente esclusi dal settore fino a divenire prevalentemente porti di feederaggio. E' essenziale, quindi, che i porti di transhipment sviluppino, anche a costo di grandi investimenti, le proprie dotazioni.

Per quanto riguarda il lato della produttività, è difficile ipotizzare che navi di maggiori dimensioni facciano scalo in un maggior numero di porti. Al contrario, in principio la tendenza è di individuare degli hub regionali e limitare lo scalo a questi hub. La riduzione del numero degli scali e l'incremento della dimensione delle navi fa sì che un maggior numero di contenitori debba essere caricato/scaricato dalla nave in un arco di tempo limitato. Il porto di Gioia Tauro, dovrà quindi essere in grado di fornire un'adeguata risposta alle esigenze delle compagnie di linee saranno in grado di mantenere o incrementare la propria domanda.

Le potenzialità di sviluppo e la capacità a lungo termine di Gioia Tauro per quanto concerne l'operatività delle funzioni di terminal container dipendono da tre vincoli principali:

- la capacità di banchina che dipende dal numero di gru e dalla loro produttività;
- la capacità del piazzale che dipende dalla superficie, dall'altezza con cui i container vengono impilati, dal tempo medio di giacenza dei container e dalla disponibilità di manodopera per la movimentazione dei container;
- la capacità (canale e bocche) d'accesso alle banchine.

Attualmente, con 3.011 m di banchina, 800.000 metri quadrati di piazzale per lo stoccaggio dei container e 18 gru di banchina, la capacità annua è di circa 3.200.000 TEU. La capacità del terminal aumenterà fino a circa 4.400.000 TEU annui dalla fine del 2004 con l'attivazione della banchina alti fondali, i tratti banchinati aumenteranno di ulteriori 400 m, dove saranno installate 4 nuove gru aventi sbraccio 60 m e scartamento delle rotule di 30 m.

Altre opere, attualmente in costruzione, renderanno il porto capace di caricare/scaricare navi di maggiori dimensioni:



- la banchina alti fondali è stata dragata fino a -18 m ed è approfondibile a -20,50
- le 4 nuove gru avranno una capacità di braccio di 22 container, permettendo di lavorare con navi di 8.000-10.000 TEU;
- gli interventi di escavo del canale e dei bacini portuali fino a 18 metri, insieme all'ampliamento del canale agevoleranno la navigazione portuale da parte delle navi portacontainer di nuova generazione riducendo i tempi di attraversamento del canale per raggiungere gli accosti operativi;
- l'escavo del bacino di evoluzione sud è previsto che sia mantenuto fino a -18,00 m, anche se il Piano Regolatore Portuale prevede la sua approfondibilità a -20,00.

In una fase successiva si prevede il progressivo adeguamento strutturale delle sezioni di banchina di riva ad esclusione della banchina alti fondali, con lo scopo di approfondire il canale a -18,00 ed a ridosso delle banchine a -17,00. Questi interventi, anche se non immediatamente necessari, consentiranno di adeguare il Porto a quelli che sono i pescaggi delle navi di prossima generazione con capacità superiori agli 8.000 TEU. La realizzazione dell'escavo delle banchine esistenti è valutato, ad oggi, in termini di prefattibilità. Successive attività progettuali e/o di studio dovranno individuare le modalità realizzative degli stessi (rifacimento ex-novo delle banchine, sottofondazione delle banchine esistenti, ecc), con l'obiettivo di garantire l'operatività portuale anche durante i lavori.

La realizzazione di questi interventi è di primaria importanza, infatti l'hub interportuale riveste un ruolo trainante per il sistema economico produttivo locale della piana di Gioia Tauro: questo ruolo è riscontrabile sia in termini di valore economico creato dalle attività ad esso connesse, sia con riferimento al loro peso occupazionale.

I prelievi dei sedimenti eseguiti nell'ambito di alcune indagini geologiche - geotecniche svolte nel bacino portuale, hanno confermato la presenza di una formazione costituita da sabbie grigio-giallastre, talvolta limose, poco addensate nei primi 2 - 3 metri, molto addensate al di sotto di tale profondità. La formazione si estende dal piano di campagna fino alla profondità di circa 80 - 90 m.

Tutti i campioni ricadono nell'ambito delle sabbie pure, con incidenza percentuale compresa tra un minimo di 98,50 ed un massimo di 100%.

L'analisi dei valori granulometrici riscontrati hanno confermato la presenza di sabbie grossolane e medie (diametro che oscilla tra un minimo di 0,89 ed un massimo di 1,571).

Il peso specifico è stato rilevato fra 2,80 e 3,45 g, coerenti con la composizione osservata per gli stessi sedimenti.

Considerata la tessitura dei sedimenti, piuttosto grossolana, questi trattengono un moderato quantitativo di umidità compreso fra 2,40% e 3,77%.

Le analisi chimiche – microbiologiche sul materiale campionato non hanno rilevato la presenza di contaminanti potenzialmente nocivi nei riguardi delle risorse biologiche, della salute pubblica, e dell'ambiente.

In particolare, la Regione Calabria – Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente – Dipartimento Provinciale di Reggio Calabria – in data 27 maggio 2003 ha eseguito la caratterizzazione dei materiali provenienti dai dragaggi del porto al fine di un loro impiego per un intervento di rinascimento della spiaggia antistante il Lido Comunale di Reggio Calabria.

La campionatura del materiale ha stabilito la sua compatibilità ambientale ed innocuità e pertanto adatto per interventi di ripascimento.

In considerazione che, a tutt'oggi, in porto non sono accaduti incidenti rilevanti che hanno comportato inquinamento marino ovvero ambientale, è da ritenersi che i risultati riscontrati dall'A.R.P.A. Calabria siano ancora validi, avuto riguardo, inoltre, che le navi che scalano il porto sono tutte dotate di sistemi di recupero delle acque di sentina e non sono presenti recapiti di alcun genere nello specchio acqueo portuale.

Sono stati conseguiti identici risultati, anche con analisi eseguite dall'Università di Messina – Dipartimento di Biologia Animale ed ecologica Marina, su campioni prelevati dal fondale marino del porto, nell'ambito dell'esecuzione di interventi di manutenzione del fondale.

L'Autorità Portuale ha concordato con l'A.R.P.A. Calabria un piano di caratterizzazione dei sedimenti che verrà utilizzato per i futuri lavori di dragaggio portuali.

Le risultanze della suddetta caratterizzazione saranno prese in considerazione per valutare la necessità di eventuali interventi di bonifica sul materiale sabbioso qualora fosse riscontrata la presenza di elementi inquinanti, ovvero, in caso contrario, il suo impiego per la riqualificazione del litorale con interventi di ripascimento.

Il porto di Gioia Tauro è inserito nell'unità fisiografica che si estende, a nord, fino alla spiaggia di Nicotera Marina, ed a sud, fino alle pendici del Monte Sant'Elia (Palmi).

Questo tratto di costa, che si sviluppa prospiciente alla Piana di Gioia Tauro, è caratterizzato dalla presenza di due importanti aste fluviali: a nord il fiume Mesima, a sud il Petrace; che hanno prodotto nel tempo il colmamento del Golfo di Gioia Tauro grazie al loro apporto di materiale alluvionale in mare.

L'ampiezza della spiaggia, che va dalla linea di riva alla barra dunale, varia tra i 70 m ed i 30 m ed è formata in prevalenza da sabbie fini a cui si mescolano localmente ciottoli e ghiaie di dimensioni variabili che non superano i 5 cm.,



Fino al 1940 la linea di riva ha conosciuto un progressivo ampliamento, dovuto antropizzazione della costa, a considerevoli interventi di bonifica e sistemazione idraulica degli argini e dall'apporto considerevole di carichi solidi provenienti dai bacini imbriferi.



Successivamente, a partire dal 1954, si assiste ad una progressiva inversione di tendenza. I lobi deltizi sono stati erosi, arretra la linea di riva e si posiziona in maniera quasi rettilinea, ad eccezione dei tratti di spiaggia prossimi al porto, che hanno beneficiato dell'apporto della sabbia abbancata a tergo dell'infrastruttura marittima a seguito dei dragaggi eseguiti durante la sua costruzione.

Dal 1940 ad oggi, si è assistito ad una progressiva evoluzione della linea di riva che ha evidenziato un arretramento di circa 30 m, che in prossimità delle foci delle aste fluviali è stimato di circa 80 m. Tali fenomeni sono da imputare all'antropizzazione delle aree costiere, e dei corsi d'acqua.

Pertanto, prima di assistere ad una completa scomparsa della spiaggia, è opportuno procedere con un intervento di ripristino, salvaguardia e riqualificazione del litorale compreso nell'unità fisiografica di Gioia Tauro, che tiene conto della possibilità di riuso degli ingenti quantitativi di sabbia provenienti dai lavori di dragaggio del porto.

Il ripristino della configurazione della linea di riva ante 1940, con interventi di ripascimento morbido di sabbia prelevata dal porto, costituirà la naturale difesa dal mare durante le mareggiate estreme che si abbattano frequentemente sulla costa in questione.

Inoltre, la riqualificazione della costa assume carattere sociale rilevante, in quanto garantisce il mantenimento delle attività turistiche, che sono fra le maggiori attività produttive dell'area della Piana di Gioia Tauro.

Il progetto esecutivo delle infrastrutture portuali dell'agglomerato industriale di Gioia Tauro (SAI/RC/ 960/1) fu approvato con voto n° 243, in data 24 luglio 1974, dalla Delegazione Speciale per la Cassa per il Mezzogiorno presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il progetto esecutivo approvato dalla Delegazione della Cassa per il Mezzogiorno costituisce il primo Piano Regolatore Portuale.

Durante i lavori, la prefata "Delegazione Cassa" approvò alcune varianti in corso d'opera che modificarono il disegno originario.

La configurazione portuale, che venne approvata con gli atti di collaudo, rispecchia quella attuale e trova riscontro nel Piano Regolatore Territoriale Consortile dell'ASI di Reggio Calabria, approvato con D.P.G.R. della Regione Calabria n. 42 del 02/08/72, e successive varianti ai sensi della normativa vigente.

Successivamente, 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 portuale.

Il Comitato Portuale, all'unanimità, con delibere n° 29/03, ha approvato il precitato decreto.

In particolare, il Piano Regolatore Portuale in parola prevede per i fondali del porto il seguente "piano dei pescaggi":

1. (-20.00 m) al passo portuale;
2. (-18.00) approfondibile a (-20.00 m) nel bacino di espansione;
3. (-15.00) approfondibile a (-18.00 m) nel tratto iniziale del canale portuale per 350 m (zona antistante la banchina alti fondali);
4. (-13.50) approfondibile a (-15.00 m) nel primo tratto della banchina est;
5. (-12.50 m) nel secondo tratto del canale e nel bacino d'evoluzione;
1. (-7.00 m) scivoli Ro-Ro ovest (tratto I);
2. (-13.50 m) I° tratto banchina ovest ;
3. (-12.50 m) II° tratto banchina ovest;

Appare evidente, come un siffatto piano dei pescaggi portuali non è adeguato a supportare le esigenze del porto.

Occorre quindi procedere con sollecitudine all'approfondimento dei fondali portuali, per garantire alle future grandi navi, che presto scaleranno il porto, idonei pescaggi, e invogliare gli armatori a continuare ad indirizzare i propri vettori verso Gioia Tauro.

Inoltre, è stato riscontrato dai piloti, che durante tutta la manovra d'ingresso al porto e durante la navigazione del canale, le sollecitazioni laterali impresse allo scafo dalle onde e dal vento sono tali per cui necessitano frequenti correzioni al timone, oltre all'indispensabile azione dei rimorchiatori, per consentire il mantenimento della rotta prefissata, e nonostante ciò la manovra si dimostra assai critica e pericolosa, per la vicinanza ai moli foranei ed alle banchine portuali, nonostante l'assistenza dei rimorchiatori.

La surriferita problematica troverebbe soluzione assicurando alle navi un rilevante cuscino d'acqua sotto la chiglia, che garantirebbe sempre una manovra agevole.

Per tutto quanto precede, l'Autorità portuale ha previsto di modificare gli attuali fondali nel canale e nel bacino di evoluzione.

In particolare:

1. (-17.00 m) nel bacino d'evoluzione e nel centro del canale interno;
2. (-16.00 m) a ridosso delle banchine di riva, per una fascia larga circa 60.00 m;

A seguito delle surriferite modifiche, il nuovo piano dei pescaggi portuali risulta il seguente (-20.00 m) passo portuale;



1. (-20.00 m) bacino d'espansione;
2. (-18.00 m) canale portuale antistante la banchina alti fondali;
3. (-16.00 m) a ridosso delle banchine nord e di levante (tratti A-B-C-D-E-F), per una larghezza di circa 60.00 m;
4. (-17.00 m) nel centro del canale che collega i due bacini;
5. (-7.00 m) scivoli Ro-Ro ovest (tratto I);
6. (-13.50 m) I° tratto banchina ovest (tratto H);
7. (-12.50 m) II° tratto banchina ovest (tratto G);
8. (-17.00 m) nel bacino d'evoluzione;

I lavori d'approfondimento dei fondali, non potranno prescindere dalle verifiche sia allo stato Limite Ultimo e sia a quello di servizio delle banchine, tenendo presente i carichi più gravosi, derivanti dall'impiego dei futuri scaricatori che avranno uno sbraccio di 60 m.

Alla luce di quanto sopra, è ovvio che si procederà all'escavazione sotto banchina soltanto dopo aver portato a termine i relativi interventi d'adeguamento statico delle strutture, avuto riguardo ai nuovi fondali.

Le modifiche delle quote, come sopra riferito, interessano essenzialmente aspetti tecnici connessi alla sicurezza della navigazione e non interferiscono, in nessun caso:

- sulle scelte e sugli indirizzi dei vigenti Piani Regolatori Generale dei Comuni limitrofi;
- con il sistema viario degli stessi;
- con la destinazione delle aree industriali.

È di tutta evidenza, che l'approfondimento non modifica la destinazione d'uso degli accosti, ma migliora l'utilizzo delle banchine e dei retrostanti piazzali, ciò perché, l'uniformità del fondale lungo le banchine di riva (-16.00 m), consentirà l'attracco alle navi fider in prossimità delle navi madri, con evidenti abbattimenti nei tempi di trasbordo e di gestione del piazzale."

CONSIDERATO

Come riferito nelle premesse la prevista pianificazione di approfondimento dei fondali del porto di Gioia Tauro deriva dall'esigenza di fronteggiare il fenomeno del gigantismo navale, già in atto da diversi anni, in ragione del quale si rende necessario adeguare gli stessi fondali a navi porta-container sempre più grandi e di maggior pescaggio, al fine di non rinunciare al ruolo acquisito di "hub" di transhipment nel Mediterraneo.

Si rammenta, come già precisato in precedenti voti, che il porto in argomento non è ancora dotato di Piano Regolatore Portuale, approvato ai sensi delle leggi specifiche che disciplinano la

materia, ma dispone di un Piano Regolatore Territoriale approvato con D.P.G.R. della Calabria n. 42 del 2.08.1972, modificato da due successive varianti approvate con D.P.G.R. del 30.05.1985 e con decreto dirigenziale n. 45 del 26.02.2001.



Tale piano è stato, poi, adottato dall'Autorità Portuale come Piano Regolatore Portuale di Gioia Tauro con Decreto Presidenziale n. 29/03 del 2.05.2003.

Si ricorda, ancora, che tale strumento pianificatorio è stato assunto da questa Sezione come base nell'esprimere parere favorevole su di un adeguamento tecnico-funzionale (voto n. 444 del 19.12.2002) riguardante l'allargamento dell'imboccatura portuale, una rotazione del suo asse di circa 30° in senso antiorario e l'ampliamento di circa 50 m del canale portuale, ottenuto con uno spostamento della sponda ovest di pari entità.

Si ricorda, infine, che nella proposta di nuovo Piano Regolatore Portuale, avanzata dall'Autorità Portuale nel 2003 ed esaminata con voto di Assemblea Generale n. 265 del 23.01.2004, era già previsto, tra l'altro, un approfondimento dei fondali portuali, di portata più consistente di quello ora proposto. Nell'ambito del parere reso sulla proposta di pianificazione portuale, l'Assemblea - nel merito dell'approfondimento dei fondali - aveva ritenuto che andava "preliminarmente dimostrata la fattibilità tecnico-economica di tali approfondimenti, tenendo conto ovviamente degli alti costi diretti ed indiretti connessi alla demolizione e ricostruzione di banchine pienamente efficienti".

Quanto allora rilevato dall'Assemblea dovrà essere tenuto nel debito conto da parte dell'Autorità Portuale, in quanto le prodotte analisi di verifica dei diaframmi costituenti gli attuali fronti di banchina, correlate alle proposte di approfondimento fondali per il porto di Gioia Tauro, non escludono la necessità della ristrutturazione o del rifacimento dei fronti banchinati.

La Sezione, quindi, pur prendendo atto della assoluta necessità per il porto di Gioia Tauro di procedere in tempi ristretti all'approfondimento dei fondali, non può che confermare come qualsiasi intervento di tal genere, anche se previsto dagli strumenti di pianificazione, non potrà prescindere dalle verifiche statiche sia allo stato limite ultimo, sia a quello di servizio delle banchine, tenendo presenti i carichi più gravosi derivanti dall'impiego dei futuri scaricatori che avranno uno sbraccio di 60,0 m" (come riferito dalla stessa Autorità Portuale nella relazione citata) e dai corrispondenti preventivi adeguamenti strutturali che si rendessero necessari.

Per altro, anche per la sicurezza delle esistenti banchine, nell'attuale situazione di esercizio si raccomanda che siano effettuati periodici controlli batimetrici per verificare che i fondali in prossimità delle banchine stesse non si approfondiscano, a causa delle correnti generate dalle eliche delle navi, più di quanto ammissibile secondo gli originari calcoli di stabilità delle medesime banchine.



Inoltre, in sede progettuale dovrà attentamente valutarsi il riverbero prodotto dalla nuova classificazione sismica e dalla correlata normativa, di cui alla recente ordinanza della Protezione Civile; ciò con riferimento sia ai fronti banchinati (per i quali è previsto approfondimento al piede) che alle scarpate lato ovest a ridosso della difesa esterna, là dove è previsto parimenti un approfondimento in prossimità del piede.

Circa il proposto adeguamento tecnico-funzionale va osservato che il prevedibile aumento del traffico di container (per le maggiori dimensioni delle navi, come detto in precedenza) avrebbe scarso rilievo sui traffici via terra (su gomma e ferrovia) e quindi anche sull'urbanistica delle aree a terra portuali, dal momento che il porto di Gioia Tauro è essenzialmente un nodo di scambio di container nave - nave.

Anche per quanto sopra evidenziato le variazioni dei fondali di cui trattasi non incidono in maniera significativa sulle scelte e sugli indirizzi della vigente pianificazione portuale. Pertanto, tenendo presenti i criteri espressi con voto n. 44 in data 19/03/1999 di Assemblea Generale a proposito degli adeguamenti tecnico-funzionali, si ritiene che le variazioni di cui trattasi possano essere ascritte a tale categoria di adeguamenti, non avendo il carattere di "variazioni sostanziali".

La Sezione comunque rileva che, in generale, numerosi adeguamenti tecnico-funzionali, che singolarmente non rappresentano variazioni sostanziali, possono diventare rilevanti e quindi rappresentare vere e proprie "varianti", se considerati nel loro insieme,

Pertanto, si rende necessario che l'Autorità Portuale, a fronte di eventuali ulteriori esigenze pianificatorie, predisponga una proposta di Piano Regolatore Portuale, a cui far seguire l'iter previsto dall'art. 5 della legge n. 84/94, al fine di pervenire all'atto approvativo contemplato nella stessa disposizione.

Per gli aspetti amministrativi, infine, nel mentre si prende atto che è agli atti il provvedimento di adozione del Comitato portuale per la proposta di cui trattasi (delibera n. 33/04 dell'8.11.2004), si osserva che manca il parere dei due comuni interessati circa l'"intesa", pur essendosi espressi in sede di Comitato portuale i Sindaci degli stessi comuni.

Pertanto, vanni acquisiti i pareri degli organi collegiali dei due comuni interessati riguardanti l'"intesa" sulla proposta in argomento.

Tutto ciò premesso e considerato la Sezione all'unanimità è del

PARERE

Che sulla proposta di adeguamento tecnico funzionale in argomento, relativa all'approfondimento dei fondali del porto di Gioia Tauro, si possa esprimere avviso favorevole con le prescrizioni di cui ai precedenti "considerato".

Per copia autentica

Il Segretario

(Dott. Ing. Pierpaolo Franco)



A handwritten signature in black ink, appearing to be "Pierpaolo Franco", written over the typed name.