



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID: 8372] Porto di Gioia Tauro. Lavori di adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei fondali. Valutazione preliminari ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006. Nota tecnica.

Con nota prot. n. 7662 del 28/04/2022, acquisita al prot. n. 53926/MITE del 3/05/2022, l’Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha trasmesso istanza per l’espletamento di una valutazione preliminare, ai sensi dell’art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., sul progetto richiamato in oggetto, in quanto opera di cui all’Allegato II, punto 11, “*Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, nonché porti con funzione turistica e da diporto quando lo specchio acqueo è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore a 500m*”.

Con l’Accordo di Programma Quadro “Polo logistico intermodale di Gioia Tauro” del 28/09/2010, sono stati programmati una serie di interventi finalizzati ad aumentare la competitività del porto, i livelli di sicurezza degli scali e la navigabilità interna, nonché assicurare una maggiore efficienza del sistema portuale in termini di performance, conferendo maggiore e piena funzionalità allo scalo marittimo.



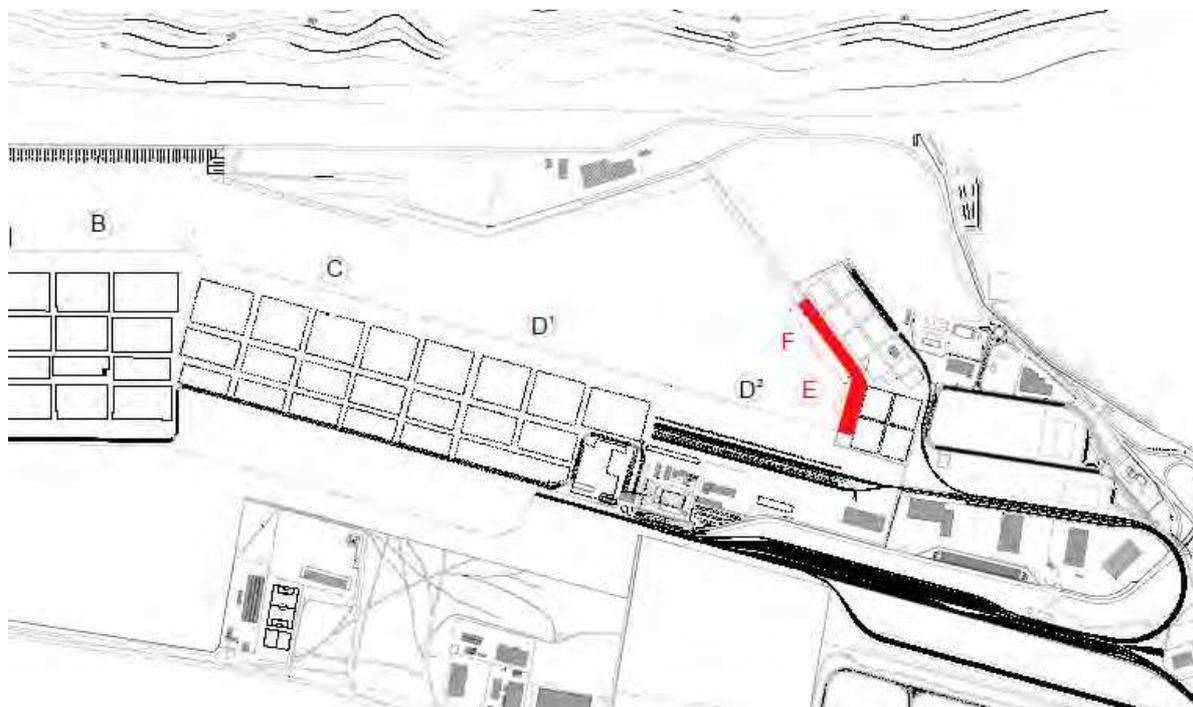
Veduta aerea del porto

Tra questi interventi è previsto l'approfondimento dei fondali del porto fino alla quota di -14,00 m s.l.m.m. Il proponente dichiara che tale approfondimento, in linea con quanto previsto dal Piano di pescaggio del porto approvato con voto n. 288 del CSLP del 15/12/2004, ha causato “l'aggravio delle sollecitazioni di carattere statico e sismico indotti nella paratia a diaframma in c.a. e nelle retrostanti strutture di ancoraggio”, e che pertanto si è reso necessario l'adeguamento strutturale della banchina Nord del porto.

Oggetto della presente istruttoria è dunque l'intervento di manutenzione e adeguamento strutturale della banchina Nord, tratto “E – F”, del porto di Gioia Tauro, con la sola finalità dichiarata dal proponente di “migliorare la risposta sismica della struttura”.

Le opere sono già state realizzate, e i lavori si sono conclusi in data 29/03/2018.

La valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., rientra tra le competenze della scrivente, in quanto, come detto, il progetto ricade tra le opere di cui all'Allegato II, punto 11, della Parte seconda del D.Lgs. 152/2006.



Planimetria dell'intervento

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare in oggetto, è stata trasmessa la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.minambiente.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104” e relativi allegati.

Analisi e valutazioni

Come detto, il progetto è localizzato all'interno del Porto di Gioia Tauro, e consiste nell'adeguamento strutturale del tratto "E – F" di banchina Nord.

L'approfondimento dei fondali ha generato un rilevante aggravio tensionale sulle strutture. Inoltre i rilievi avevano accertato la presenza diffusa di cavità sul paramento esterno dei diaframmi, e la presenza di sconnessioni tra i giunti dei moduli, che necessitavano di un intervento generalizzato di risanamento.

Il proponente dichiara in proposito che *“non risultava possibile dall'analisi delle strutture allo stato di fatto, sostenere le nuove sollecitazioni senza un rinforzo strutturale del diaframma esistente, la predisposizione di nuovi elementi di ritegno a tergo, e il consolidamento del terreno di fondazione a valle”*.

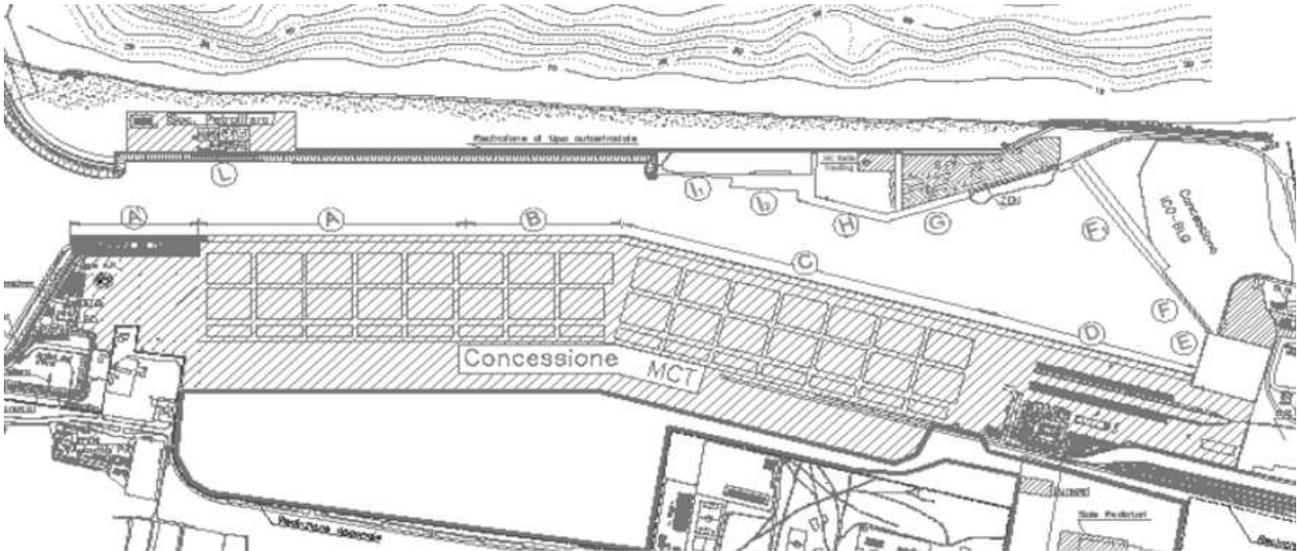
Caratteristiche progettuali

Gli interventi realizzati consistono in:

- approfondimento localizzato a ridosso del piede del diaframma esistente (fino a circa 8,50 m dal filo diaframma attuale) fino alla quota di -15,00 dal livello minimo del mare;
- trattamento colonnare al disotto del fondale dragato tramite jet grouting costituito da setti trasversali discontinui della larghezza di m 1,20 per una estensione di m 5,00 a partire dal piede del diaframma esistente, posti ad interasse di 3,00 m; tale trattamento era previsto che si realizzasse a partire dalla quota di dragaggio localizzato a ridosso della banchina (-15,00 m s.l.min.m.) per uno spessore di 6,60 m;
- risanamento della paratia esistente lato mare;
- consolidamento strutturale del diaframma a T in c.a. di contenimento tramite posa in opera, lato mare, di una nuova armatura supplementare contenuta in un pannello prefabbricato; tale lavorazione prevede:
 - o l'inserimento nel jet grouting di una piastra in acciaio - connettore guida per la posa del pannello prefabbricato);
 - o la posa ed il fissaggio delle armature del consolidamento del diaframma;
 - o la posa ed il fissaggio del pannello prefabbricato di contenimento del getto di consolidamento del diaframma per il successivo getto per strati successivi finalizzato alla formazione del paramento di rinforzo del diaframma;
- posa della scogliera in massi naturali per la protezione al piede della banchina dall'azione delle eliche delle navi in fase di accosto e allontanamento. Tale scogliera è prevista in massi naturali di 2° categoria disposti su due strati per una larghezza di 7,40 m a partire dal nuovo filo dei diaframmi.
- la collocazione a ridosso del diaframma avverrebbe quindi al di sopra della quota di estradosso del terreno consolidato tramite jet grouting.
- realizzazione del solettone in c.a. di collegamento, dello spessore di 40 cm, posizionato sotto la superficie del piazzale di banchina, previa interposizione di strato di calcestruzzo magro;
- posa in opera e tesatura di tiranti attivi permanenti;
- realizzazione della pavimentazione in conglomerato bituminoso dello spessore medio di 30 cm;
- pulizia e ricollocazione bitte, parabordi ed arredi di banchina in genere;
- ripristino delle superfici in calcestruzzo ammalorate;

- ripristino del sistema di smaltimento delle acque meteoriche di banchina nel tratto “F” attraverso la posa in opera di una nuova canaletta drenante di analoghe caratteristiche di quella esistente.

I sedimenti dragati sono stati depositati in mare, e fanno parte del quantitativo pari a circa 17.000 m³ di materiale derivante dai lavori di approfondimento dei fondali del porto fino a -14,00 m, il cui sversamento in mare è stato autorizzato ai sensi dell’art. 109 del D.Lgs. 152/2006 con decreto dirigenziale regionale n. 315 del 29/03/2016, in un’area già utilizzata in precedenza allo stesso scopo.



Il proponente dichiara che *“La tipologia di intervento è stata dunque quella di un adeguamento sismico di una struttura già esistente, non in grado di mutare la tipologia di accosto e il tipo di utilizzo né produrre un possibile incremento di traffico navale. La finalità dell’opera era solo quella di migliorare la risposta sismica della struttura.*

Inoltre, l’impatto visivo è rimasto identico a quello già esistente, sia per la parte a mare che per la parte a terra”.

La soluzione progettuale prescelta per il consolidamento del tratto di banchina Nord ha ricalcato la soluzione tecnica già adottata in precedenza per i tratti “A”, “B” e “C”, e nel 2013 per il tratto “D” della banchina. Quest’ultimo intervento si era reso necessario per motivazioni analoghe a quelle del tratto “E - F”, ossia di realizzare un adeguamento strutturale che consentisse di incrementare le caratteristiche prestazionali della banchina al fine di poter compensare adeguatamente l’incremento di sollecitazioni dovuto all’approfondimento dei fondali antistanti.

Entrambi i suddetti interventi sono stati esclusi dalla procedura di valutazione di impatto ambientale con provvedimento n. 11693 del 6/12/2006 (tratti “A”, “B” e “C”), e con Decreto Dirigenziale n. 13750 del 3/11/2011 positivo con condizioni ambientali (tratto “D”).

La soluzione progettuale scelta per il tratto “E – F” garantisce l’omogeneità degli interventi lungo lo sviluppo lineare delle banchine, consentendo di pianificare i medesimi interventi manutentivi. Nella

realizzazione del progetto, il proponente dichiara che ha tenuto conto delle prescrizioni del provvedimento di esclusione VIA regionale n. 13750/2011.

Anche il progetto “Lavori di completamento della banchina di ponente lato nord”, relativo al prolungamento del tratto “G” della banchina, è stato sottoposto a Verifica di assoggettabilità a VIA di livello statale con istanza presentata in data 19/02/2018. Il procedimento si è concluso con decreto direttoriale n. 402 del 25/10/2018 di esclusione da procedura di VIA con prescrizioni.

Fase di cantiere

Le fasi lavorative dell'intervento sono state:

- preparazione e livellamento del fondale marino al piede delle paratie;
- realizzazione fuori opera dei muri e successiva loro posa in opera sul fondale marino;
- consolidamento del terreno al piede della paratia (jet-grouting);
- sigillatura dei vuoti presenti sulle pareti della paratia e trattamenti;
- realizzazione dei sistemi impiantistici di raccolta delle acque meteoriche e di trattamento;
- formazione dei collegamenti tra i diversi elementi strutturali del piano di banchina e realizzazione del solettone;
- approfondimento dei fondali;
- opere varie di finitura e di completamento.

Al fine di garantire costantemente l'utilizzabilità di almeno una parte del tratto “E - F”, le lavorazioni sono state eseguite su piccole porzioni in successione, e limitando al massimo l'intralcio alle operazioni relative alla gestione portuale.

I lavori sono stati avviati in data 6/10/2015, e si sono protratti fino al 29/03/2018, pertanto per 29 mesi contro i 12 previsti inizialmente.

Interferenze con il contesto ambientale e territoriale

L'intervento si inserisce in un contesto industriale e portuale ormai consolidato e fortemente antropizzato.

L'area di intervento è sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2002.

In proposito, il proponente dichiara che *“L'intervento ha un basso impatto paesaggistico per i seguenti motivi:*

- *Si pone in assoluta coerenza e continuità con il contesto e con gli interventi nelle banchine limitrofe.*
- *Non interessa specie vegetali di rilievo.*
- *Non altera lo skyline da mare e l'impatto visivo resta il medesimo”.*

L'area di progetto non ricade, neppure parzialmente, all'interno di siti appartenenti alla Rete Natura 2000, né è interessato da flora e fauna di rilievo.

Gli impatti sono stati limitati alla fase di cantiere, mentre per quanto riguarda la fase di esercizio, l'attuazione del progetto non comporta modifiche o incremento alle attività portuali, e pertanto è possibile escludere impatti sulle componenti ambientali e un incremento del consumo di risorse naturali.

La modifica apportata non ha effetti sulla produzione di rifiuti.

In base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM n. 3274/2003, il Comune di Gioia Tauro rientra in “Zona Sismica 1”.

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite dal proponente nella documentazione trasmessa, preso atto che l'intervento, come anche dichiarato dal proponente:

- si configura come un adeguamento sismico di una struttura già esistente, con la finalità di migliorare la risposta sismica della struttura,
- non altera la tipologia di accosto e il tipo di utilizzo della banchina, né produce un incremento di traffico navale o attività connesse,
- l'area di progetto non ricade, neppure parzialmente, all'interno di siti appartenenti alla Rete Natura 2000,
- prevede soluzioni progettuali già adottate in precedenza per altri tratti della banchina, e sottoposte a procedure di Verifica di Assoggettabilità a VIA, dall'esito positivo,
- eventuali effetti negativi saranno limitati alle sole attività di cantiere,

considerato e valutato che, sulla base degli elementi informativi trasmessi, sia ragionevole escludere che si siano verificati potenziali impatti ambientali significativi correlati alla realizzazione dell'intervento "Lavori di adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei fondali" nel porto di Gioia Tauro e che pertanto lo stesso non ricadrebbe, ai fini dell'applicazione della disciplina della VIA, nella tipologia di cui alla lettera h), punto 2, dell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii "*modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)*", si propone l'esclusione del progetto da ulteriori procedure di valutazione ambientale.

La Responsabile del Procedimento

Arch. Claudia Pieri

