



Autorità di Sistema Portuale  
dei Mari Tirreno Meridionale  
e Ionio

# AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO

## PORTO DI GIOIA TAURO

### RESECAZIONE BANCHINE DI PONENTE TRATTI G-H-I

## PROGETTO DEFINITIVO

DESCRIZIONE

# RELAZIONE PAESAGGISTICA

CODICE ELABORATO

# R14

SCALA

-

Rev.	Data	Causale
1	Gennaio 2022	RETTIFICA RELAZIONI GENERALI
0	Dicembre 2021	EMISSIONE

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Ing. Maria Carmela De Maria

CAPOGRUPPO-MANDATARIA



SEACON s.r.l.

Ing. Lucio Abbadessa

SEACON s.r.l.

l'Amministratore Unico

Dott. Ing. Lucio Abbadessa

MANDANTE

INTERPROGETTI

Ing. Marco Pittori

Interprogetti S.r.l.

Amministratore Delegato

Dott. Ing. Marco Pittori

COLLABORATORI:

Ing. Corrado Montefoschi

Ing. Fabio S. Mainero Rocca

Ing. Riccardo Intonti

COLLABORATORI:

Arch. Simone Peticarini

Ing. Giulia Zanza

Arch. Francesca Romana Monass

Arch. Valeria Trentini

R.T.P.

MANDANTE

ACALE SRL  
Ingegneria + architettura

Ing. Livio Gambacorta - Ing. Elisabetta Bersanetti

ACALE SRL  
AMMINISTRATORE DELEGATO  
E DIRETTORE TECNICO  
Ing. Livio Gambacorta  
Via Tommasi, 11 - 60124 Ancona  
P.IVA 02399050427

COLLABORATORI:

Ing. Priscilla Quattrini

Ing. Nicola Di Paola

Ing. Francesca Acquaviva

Ing. Martina Nori

MANDANTE

Geotechnical  
Engineering  
Services S.r.l.

Ing. Alessandro Vita

COLLABORATORI:

Ing. Alessio Gerboni

Ing. David Segato

GES S.r.l.  
Geotechnical Engineering Services  
Il Direttore Tecnico  
Ing. Alessandro Vita

Progettista Responsabile dell'integrazione  
tra le varie prestazioni specialistiche :

Ing. Massimo Vitellozzi

STUDI E RELAZIONE GEOLOGICA :  
Geologo Giordano Fortuna (Acale S.r.l.)



 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Reseazione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b>	Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data: Gennaio 2022

**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE  
DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO**

**PORTO DI GIOIA TAURO**

**RESECAZIONE BANCHINE DI PONENTE TRATTI G-H-I**

**PROGETTO DEFINITIVO**

**RELAZIONE PAESAGGISTICA**

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b>  <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica
		Data: Gennaio 2022

## INDICE

1. INTRODUZIONE .....	3
1.1 Il sito di intervento e la proposta di progetto.....	3
1.2 Scopi, contenuti e riferimenti normativi dello studio.....	4
2. STATO ATTUALE .....	4
2.1 Analisi del contesto paesaggistico e dell'area di intervento.....	4
2.1.1 Cenni storici .....	4
2.1.2 Il porto.....	7
2.1.3 Inquadramento geologico e geomorfologico .....	10
2.1.4 Flora e fauna.....	16
2.1.5 Ubicazione e breve descrizione del sito di intervento.....	17
2.1.6 Situazione vincolistica .....	20
2.2 Rilievo fotografico .....	37
2.3 Indicazione e analisi dei livelli di tutela operanti nel contesto paesaggistico e nell'area di intervento considerata.....	42
2.3.1 Coerenza con gli strumenti territoriali ed urbanistici.....	42
3. IL PROGETTO.....	62
3.1 Requisiti tecnici del progetto.....	64
3.2 Descrizione delle opere .....	65
3.3 Modalità operative e fasi lavorative .....	69
3.3.1 Fasi demolizione banchinamenti.....	69
3.3.2 Fasi costruttive delle nuove opere.....	70
4. ELEMENTI DI VALUTAZIONE PER LA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA .....	72
4.1 Previsione degli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico .....	72
5. FOTOINSERIMENTI .....	76
6. CONCLUSIONI .....	82

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

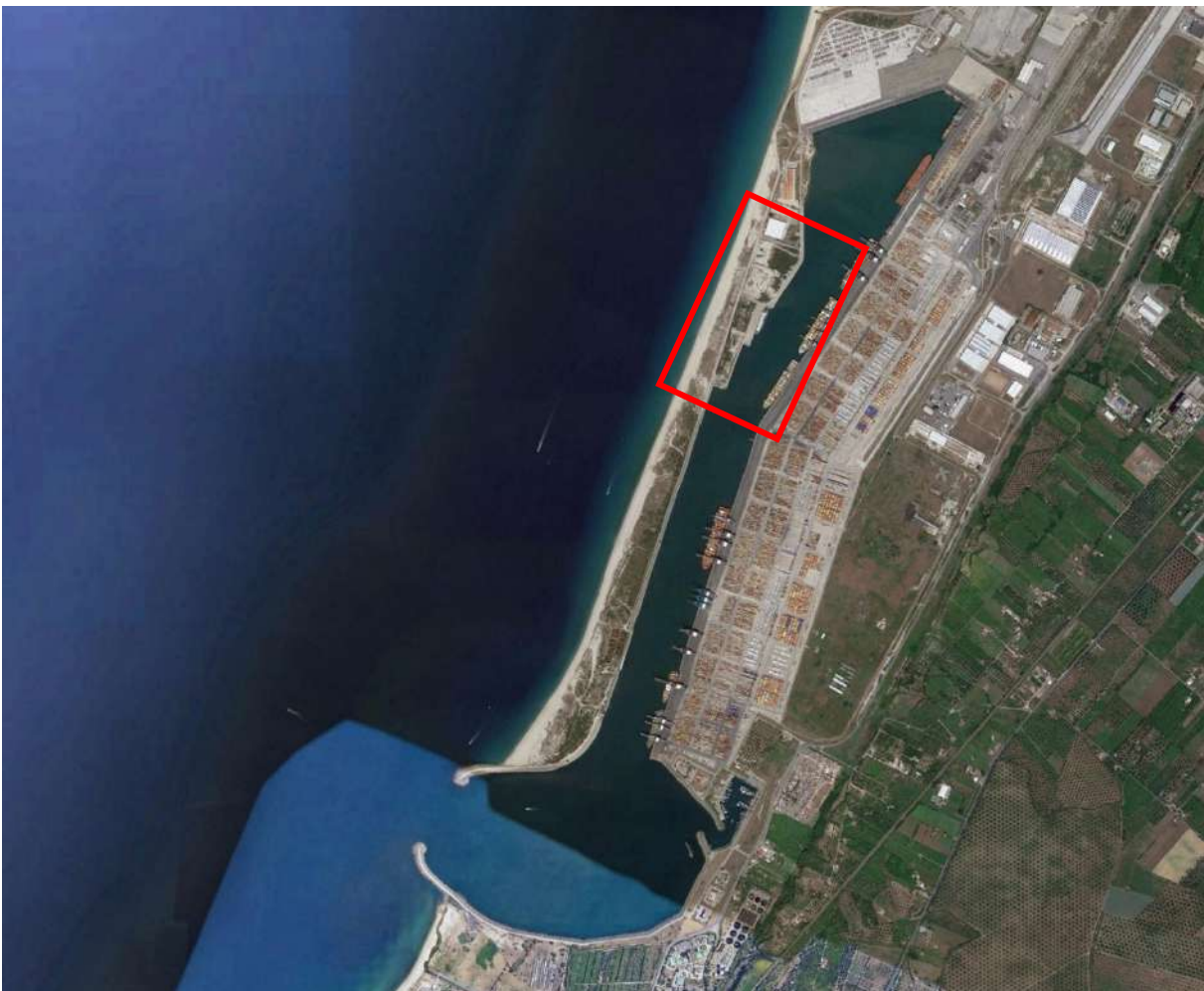
## 1. INTRODUZIONE

### *1.1 Il sito di intervento e la proposta di progetto*

La presente relazione è attinente il progetto "Resecuzione banchine di Ponente tratti G-H-I" che l'Autorità Portuale intende realizzare all'interno dell'ambito portuale.

L'intervento - che va ad interessare l'intera estensione dei tratti G-H-I delle banchine di Ponente - si rende necessario per permettere il sorpasso nel canale portuale delle "navi madri" in presenza, in banchina di Levante lato Nord, di navi di grandi dimensioni, al fine di rendere funzionale anche il tratto D della banchina di Levante a -17,40 m.

La resecazione delle banchine comporta l'attuazione di un intervento di dragaggio.



**Figura 1** Foto aerea con ubicazione area di intervento

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

## ***1.2 Scopi, contenuti e riferimenti normativi dello studio***

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

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

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

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

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

## **2. STATO ATTUALE**

### ***2.1 Analisi del contesto paesaggistico e dell'area di intervento***

#### *2.1.1 Cenni storici*

Gioia Tauro sorge sull'omonimo golfo tra Rosarno e Palmi a 23 m.s.m.

La Città ha origini nobili, nasce infatti dall'antica Metauria fondata dai greci Calcidesi **nel VI sec. a.C.** e successivamente fu colonia Greco-Loceese.

La località fu molto ambita dai Greci, non solo perché si prestava alla costruzione del Porto e presentava un ricchissimo e fertilissimo entroterra agricolo, ma anche perché presentava uno sbocco nel mare Tirreno.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Reseazione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

Distrutta durante la seconda guerra punica, risorse come Villa romana, mantenendo l'importante approdo fino alla caduta dell'Impero Romano d'occidente e le invasioni barbariche.

Rinata come Zoa, sotto il dominio Bizantino, subì le incursioni saracene **nel X e XI secolo**.

**Nel 1500** il governo spagnolo fortificò il Borgo di Gioja, su tre lati con Bastioni e mura di cinta e ad Est con un ponte levatoio. Il Borgo divenuto cittadella fortificata fu dotato di 4 torri di avvistamento (in quel periodo la popolazione raggiunse i 1600 abitanti).

Naturalmente si presume che secondo il costume dell'epoca, per la costruzione dei bastioni della cittadella, siano stati utilizzati i materiali che si trovavano sul posto, cioè le ultime vestigia dell'antica Metauria.

Ma le incursioni barbaresche continuarono con scadenza biennale ed in coincidenza con la produzione olearia anch'essa biennale.

Il Borgo, intanto divenne Polo di accentrimento della produzione agricola non solo della Piana ma di tutta la zona Tirrenica, tentava di sopravvivere, difendendo i raccolti e per custodirli furono create delle fosse nel sottosuolo per i cereali e per la conservazione dell'olio.

Da qui la denominazione del Borgo volgarmente "chianu d'i fossi" (piano delle fosse).

**Nel XVII secolo** il Borgo stava definitivamente scomparendo, causa le continue invasioni turchesche e il degrado del territorio che subì diversi terremoti e divenne zona malarica.

Furono gli abitanti di Gioja che promossero le prime opere di bonifica del territorio tant'è che nel momento di maggiore sviluppo economico, in particolare **alla fine del 1700**, furono costruiti magazzini di olio fuori le mura, lungo le tre strade di accesso più antiche, l'attuale via Roma, che rappresentò il prolungamento della prima via Commercio del Borgo, la via De Rosa diretta verso il fiume Budello e la via Tripodi che sboccava verso il mare.

Gli edifici speciali vennero ubicati lungo queste tre bretelle, in posizione accessibile ai carri che facevano la spola, trasportando i prodotti della Piana verso Gioja e da Gioja verso la Marina.

**Nel 1895**, dopo che fu costruita la ferrovia dello Stato, visto che i carichi partivano, non più per via mare ma su binari s'intensificò il traffico della via Sarino Pugliese e il tratto della nuova via Commercio (quella attuale); conseguentemente furono costruiti altri Edifici Speciali oltre a quelli già esistenti.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

Quindi, tutta la via Roma, la via De Rosa, la via Tripodi, la via Commercio con la traversa che porta alla Piccola Velocità delle FF.SS., si presentavano bordate da un susseguirsi di magazzini.

Il commercio dell'olio fu fiorentissimo tanto che la Piana fu sede di Consolati stranieri fino dal 1829.

Furono promosse le prime opere di bonifica del territorio.

Pagine gloriose le scrivono i combattenti gioiesi nella guerra italo-turca, nella prima guerra mondiale, nella guerra d'Africa, nella guerra di Spagna e nella seconda guerra mondiale.

Quest'ultima guerra recherà gravi lutti alla popolazione che subisce ben tre bombardamenti (1943).

Ma altrettanti pagine gloriose le scrive la marineria gioiese facendo registrare **negli anni cinquanta** un imponente traffico marittimo che portano la città ad emergere nel meridione d'Italia per il dinamismo commerciale. Fioriscono così molte industrie ed opifici.

Nei successivi **anni settanta**, in seguito anche ad un'imponente rivolta di popolo passata alla storia come i "moti di Reggio" viene deciso di costruire un gigantesco porto al servizio di un fantomatico V centro siderurgico (che non verrà mai costruito).

Il porto, aperto al traffico dal 25 luglio 1991, è oggi utilizzato soprattutto come terminal containers ed è divenuto in pochissimo tempo il primo porto italiano e del Mediterraneo tanto che alla città è stato dato il nome di "Porta dell'Europa".



 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

**Figura 2 Progetto del Porto di Gioia Tauro anni Settanta**

### 2.1.2 Il porto

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

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

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

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

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

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

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

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



 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

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

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

L'area portuale occupa complessivamente una superficie di 7.5 Km<sup>2</sup> allungandosi parallelamente alla costa.

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

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

Il porto e le altre infrastrutture industriali pubbliche finanziate dallo Stato sono state avviate e realizzate nell'ambito dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno.

Invece, i progetti degli impianti industriali del settore siderurgico e la loro realizzazione hanno subito continui rinvii a causa del mutamento dello scenario del settore siderurgico stesso che in quegli anni cominciava a registrare una riduzione della capacità produttiva, per poi giungere ad una crisi definitiva.

In relazione a ciò, mentre il porto si trovava in avanzata fase di costruzione, ne fu deciso la riconversione a porto "polifunzionale" e non più solo industriale.

Negli anni '80, per via di alcune tendenze nel settore dei trasporti, furono individuate nelle caratteristiche stesse del porto spiccate potenzialità al transhipment (trasbordo) di container da grandi navi transoceaniche a piccole navi feeder.

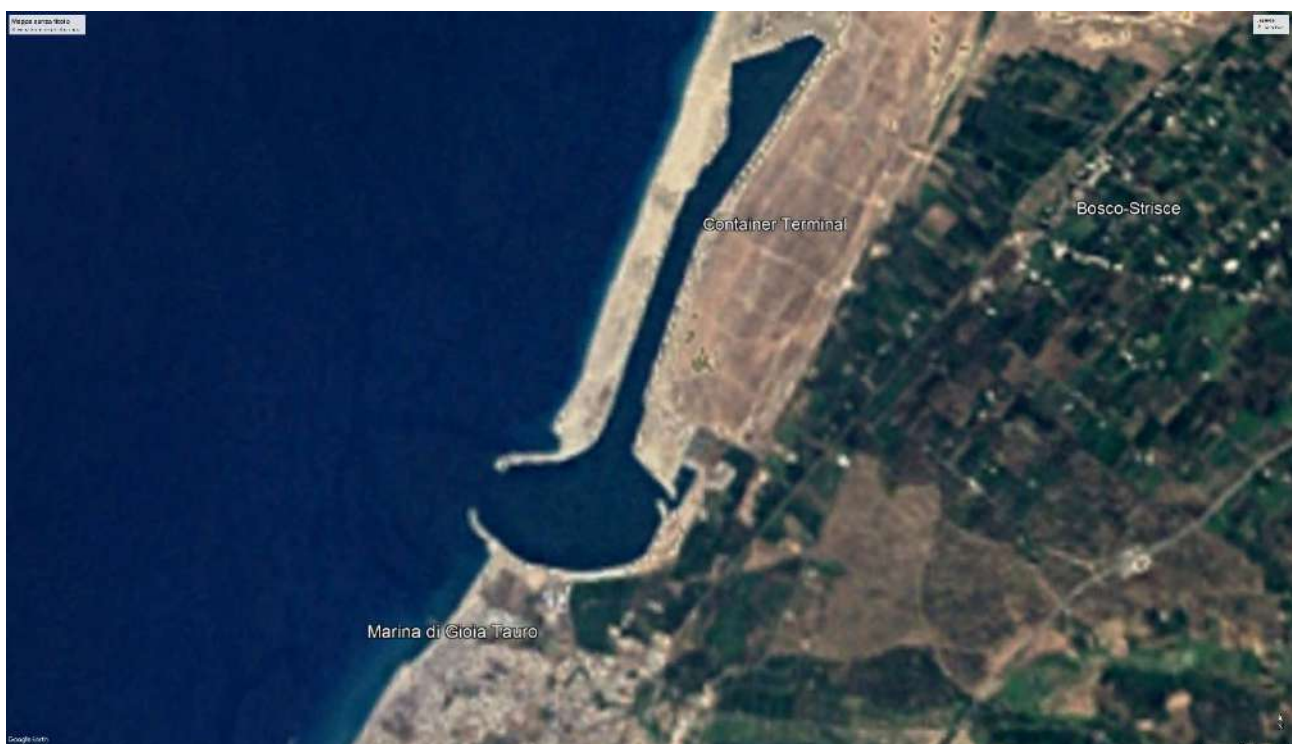
E ciò sia per la collocazione geografica del porto, estremo punto di terraferma a Sud dell'Europa, al centro del bacino del Mediterraneo, sia per le caratteristiche moderne delle infrastrutture (banchine rettilinee, ampi bacini, fondali profondi, vaste aree a terra), sia per i collegamenti alle reti viarie e ferroviarie.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Reseazione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

Cominciò così la definizione e la realizzazione delle prime attrezzature del porto con terminal container, nonché la costruzione di alcuni edifici necessari al funzionamento del porto (Capitaneria, Polizia, Vigili del fuoco ed edifici direzionali).

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

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



**Figura 3 Foto aerea del porto-1985**

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

### 2.1.3 Inquadramento geologico e geomorfologico



**Figura 4** Inquadramento generale dell'Unità Fisiografica

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

Si riporta la descrizione dell'Unità di paesaggio **Piana di Gioia Tauro** tratta dal sito [www.isprambiente.gov.it](http://www.isprambiente.gov.it):

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

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

*L'energia di rilievo è estremamente bassa.*

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

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

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

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

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

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

*Altimetria: le quote non superano il centinaio di metri.*

*Energia del rilievo: bassa.*

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

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

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Reseazione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

ISPRA - Carta della Natura



## Legenda

Pianura costiera

Figura 5 Carta dei tipi e delle unità fisiografiche d'Italia – ISPRA [www.isprambiente.gov.it](http://www.isprambiente.gov.it)

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

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

*Distribuzione geografica: nazionale.”*

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



Autorità di Sistema Portuale  
dei Mari Tirreno Meridionale  
e Ionio

**PORTO DI GIOIA TAURO**  
**Reseazione Banchine di Ponente Tratti G-H-I**

**PROGETTO DEFINITIVO**

Titolo elaborato:  
Relazione Paesaggistica

Data: Gennaio 2022



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

	<b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b>  <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica
		Data: Gennaio 2022

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

- **Depositi continentali rossastri:** tali depositi non interessano direttamente l'area di interesse progettuale. Si tratta di depositi continentali costituiti da conglomerati (**q<sup>cl-s</sup>**), conglomerati sabbiosi e sabbie, con locali intercalazioni limose. Non fossiliferi. Presentano una scarsa resistenza all'erosione ed elevata permeabilità.
- **Conoidi di deiezione**
- **Dune stabilizzate:** questi depositi interessano la porzione orientale dell'area di studio. Si tratta di dune e sabbie eoliche (**d<sub>1</sub>**), stabilizzate.
- **Dune mobili:** questi depositi interessano direttamente l'area di studio. Si tratta di dune e sabbie eoliche (**d<sub>2</sub>**), mobili.
- **Alluvioni:** tali depositi si rinvencono nel settore orientale dell'area di studio in corrispondenza delle principali scarpate e non interessano direttamente l'area di studio. Si tratta di alluvioni (**af**) fissate dalla vegetazione o artificialmente.

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

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

Quelle che si osservano lungo la spiaggia attuale e nell'area di stretto interesse progettuale sono rappresentati principalmente da cumuli di depositi antropici. Nel settore di studio si rinvencono dal basso verso l'alto:

- **Depositi marini**

(**Mr**) Sabbie medio-fini di colore grigio, a struttura indistinta o debolmente laminata, con locali ghiaie poligeniche da sub-arrotondate ad arrotondate; a luoghi si rinvencono frammenti di quarzo, minerali femici e passaggi di sabbie medio-fini limose di colore grigio, a struttura indistinta. (**Mr1**) Nella parte alta è presente un orizzonte di sabbie medio-

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

grossolane di colore grigio chiaro e biancastro, a struttura indistinta, con diffuse ghiaie poligeniche da sub-angolose ad arrotondate. Depositi di piattaforma continentale e scarpata superiore. Lo spessore massimo è superiore a 20 m.

*Pleistocene superiore*

- **Depositi infralitorali**

(If) Sabbie da medio-fini a grossolane di colore marrone chiaro, grigio e biancastro, a struttura indistinta o laminata, con locali ghiaie poligeniche da sub-angolose ad arrotondate; a luoghi si rinvengono orizzonti di sabbie medio-fini limose e limoso argillose di colore bruno chiaro, a struttura indistinta o laminata, con rare ghiaie poligeniche da sub-angolose ad arrotondate. Depositi di litorale e spiaggia sommersa, progressivamente passanti a sedimenti di piattaforma continentale. Lo spessore massimo è di circa 18 m.

*Olocene*

- **Depositi eolici**

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

*Olocene*

- **Riperti antropici**

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

*Attuale*



 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

#### 2.1.4 Flora e fauna

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

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

Diffusa è la vegetazione semi-naturale rappresentata da praterie steppiche a tagliamani (*Avenulo ampetodesmios*) e da praterie steppiche a barboncino mediterraneo (*Hyparrhenion hirtae*).

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

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

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

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

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

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

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

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Reseazione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

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

### 2.1.5 Ubicazione e breve descrizione del sito di intervento

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



**Figura 7 Area interessata dall'intervento. Banchine G-H-L**

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

L'area di intervento ricade nella porzione settentrionale del canale portuale, in prossimità del bacino di evoluzione, nel cordone di terreno che separa il bacino interno dal mare, in un tratto banchinato (banchine G,H,I).

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

L'area oggetto d'intervento ha una estensione di circa 950,00 metri e si sviluppa dall'intersezione con la nuova Banchina di Ponente lato Nord (oggi in fase di realizzazione) e l'intersezione con il segmento finale verso Sud del tratto I costituito attualmente di un'opera a scogliera del quale, nell'ambito del progetto, si prevede il banchinamento finalizzato a creare un fronte di ormeggio riservato ai rimorchiatori che operano nel porto.

Le banchine di ponente del canale portuale si sviluppano per una lunghezza complessiva di circa 1000 m e precisamente:

- tratto G, di lunghezza 240 m;
- tratto H, di lunghezza 270 m;
- tratto I, di lunghezza 481 m;
- segmento finale verso Sud del tratto I, di lunghezza 75 m.

I tratti G, H e I sono oggetto di intervento del presente progetto.



**Figura 8 Sovrapposizione su foto aerea dell'intervento. In rosso l'intervento sui tratti G-H-L**

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

Le banchine del tratto di ponente sono state realizzate alla fine degli anni 1970 mediante diaframmi di contenimento costituite da elementi modulari in cemento armato gettati in opera accostati; i diaframmi sono stati realizzati nel terreno con scavo a benna in presenza di fanghi bentonitici; successivamente è stato eseguito l'escavo del canale portuale.

Gli **interventi di resecazione** posti in essere tenderanno a modificare la configurazione del bacino lato ponente senza alterare le manovre in sicurezza e la manovrabilità delle navi in fase di accesso ed uscita..

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

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

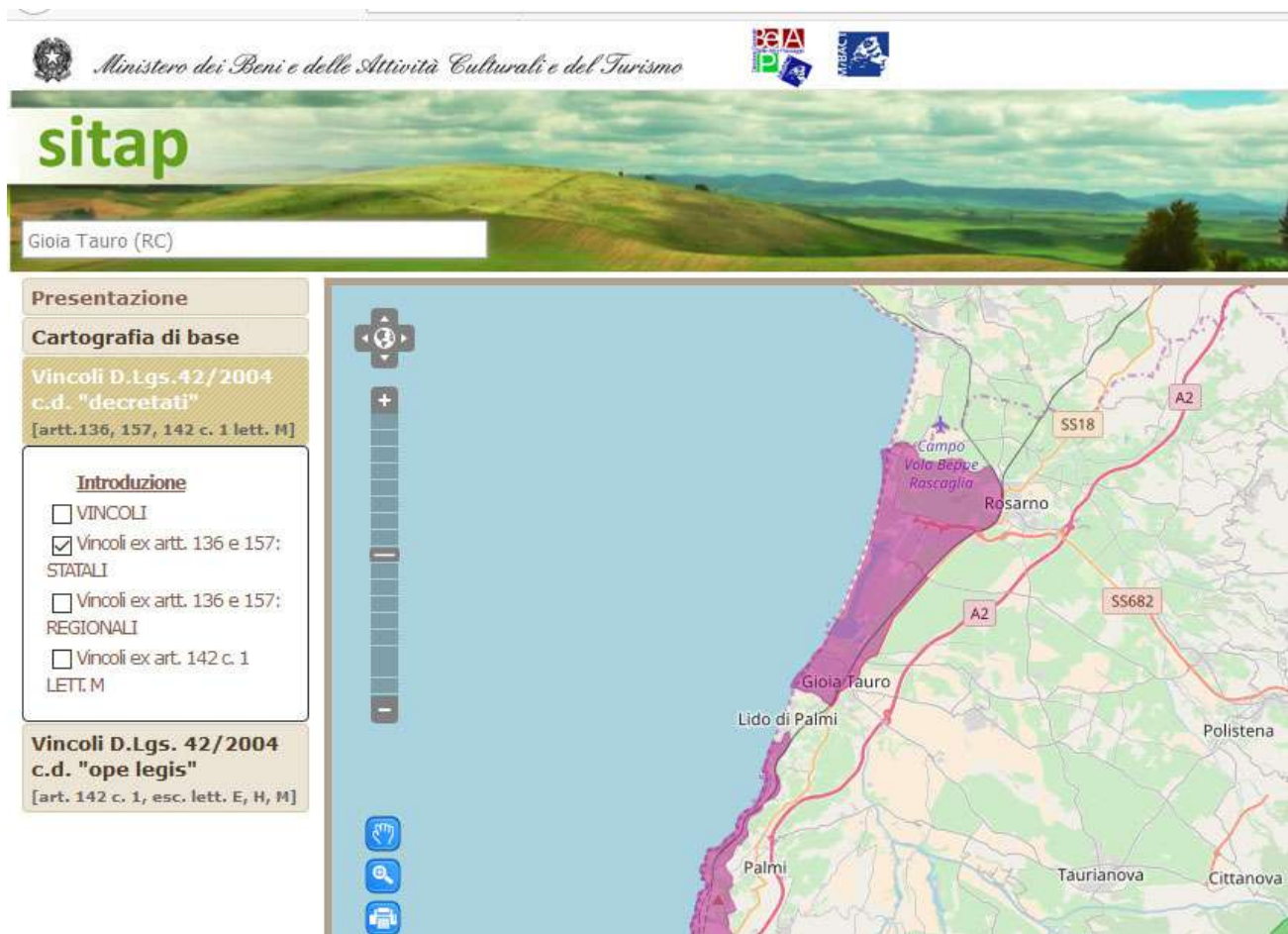
 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> Reseazione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

### 2.1.6 Situazione vincolistica

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

#### VINCOLI DECRETATI

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



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

**Figura 9** Vincoli Dlgs 42/2004 “decretati”. Fonte: Sistema informativo territoriale ambientale paesaggistico (SITAP).<http://sitap.beniculturali.it>

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Reseazione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

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

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

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

*L'area vincolata di Rosarno e San Ferdinando può essere invece divisa in tre sub aree:*

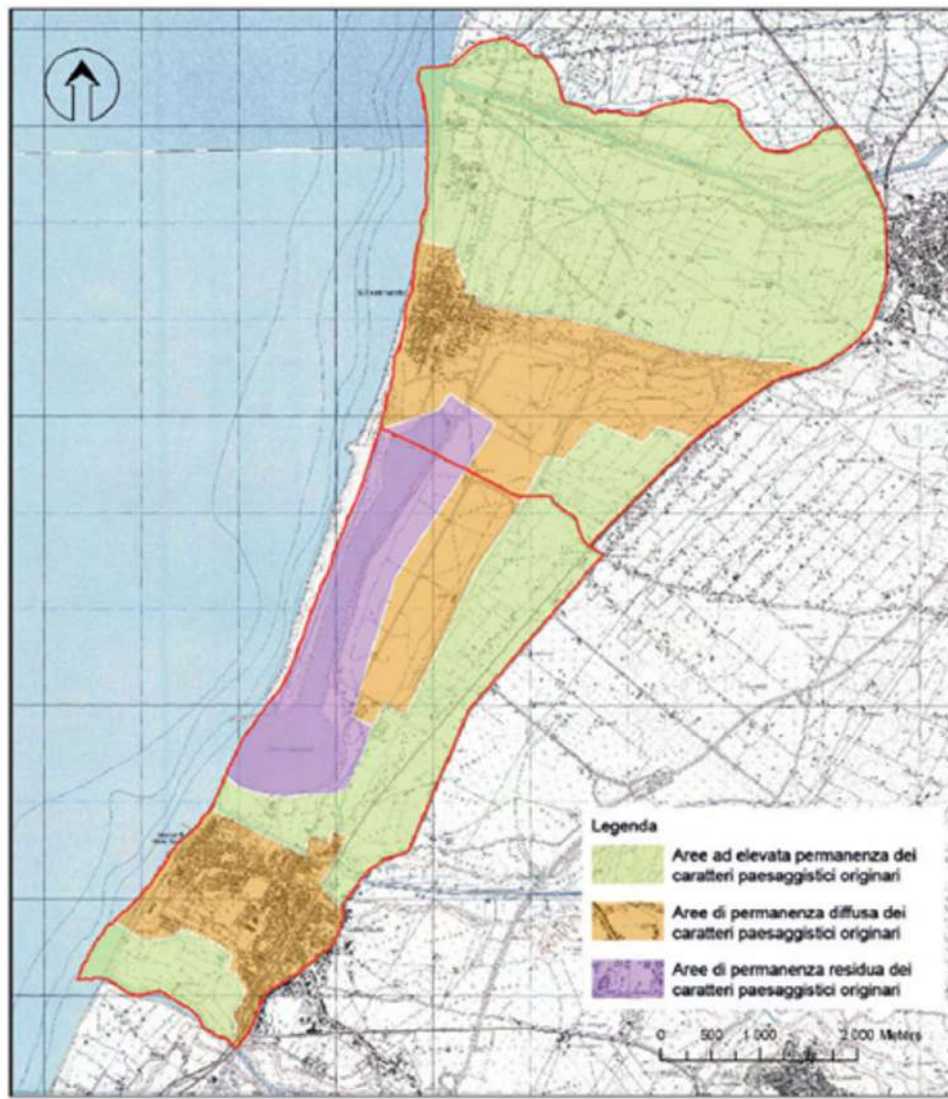
*Area a media valenza ambientale. Area a bassa valenza ambientale. Area a modestissima/nulla valenza ambientale. In tale vincolo a determinare la suddetta zonazione ha influito l'uso del suolo.*

*Le aree risultano interpretabili e vincolate a seconda delle caratteristiche peculiari:*

*La maggior parte dell'area presenta un elevato valore percettivo da preservare caratterizzato da numerose aperture visuali in corrispondenza dei principali tracciati infrastrutturali.*

*L'interesse della tutela (180046) è rivolto esclusivamente ai valori ambientali, paesaggistici della piana (fortemente compromessi) ed alla sua panoramicità.*

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Reseazione Banchine di Ponente Trattì G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>



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

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

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

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

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

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

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

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

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

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

La Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Reggio Calabria sottolinea la presenza di: *“valori naturali di paesaggio composti essenzialmente da agrumeti, vigneti e oliveti ...”*. Agrumeti, vigneti ed oliveti rappresentano indubbiamente un patrimonio di inestimabile valore per il territorio e, laddove ancora presenti, vanno preservati e tutelati sia per il loro valore culturale e di connotazione dei luoghi, sia per la loro suggestiva bellezza.

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



 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> Resezione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

## VINCOLI “OPE LEGIS”

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

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

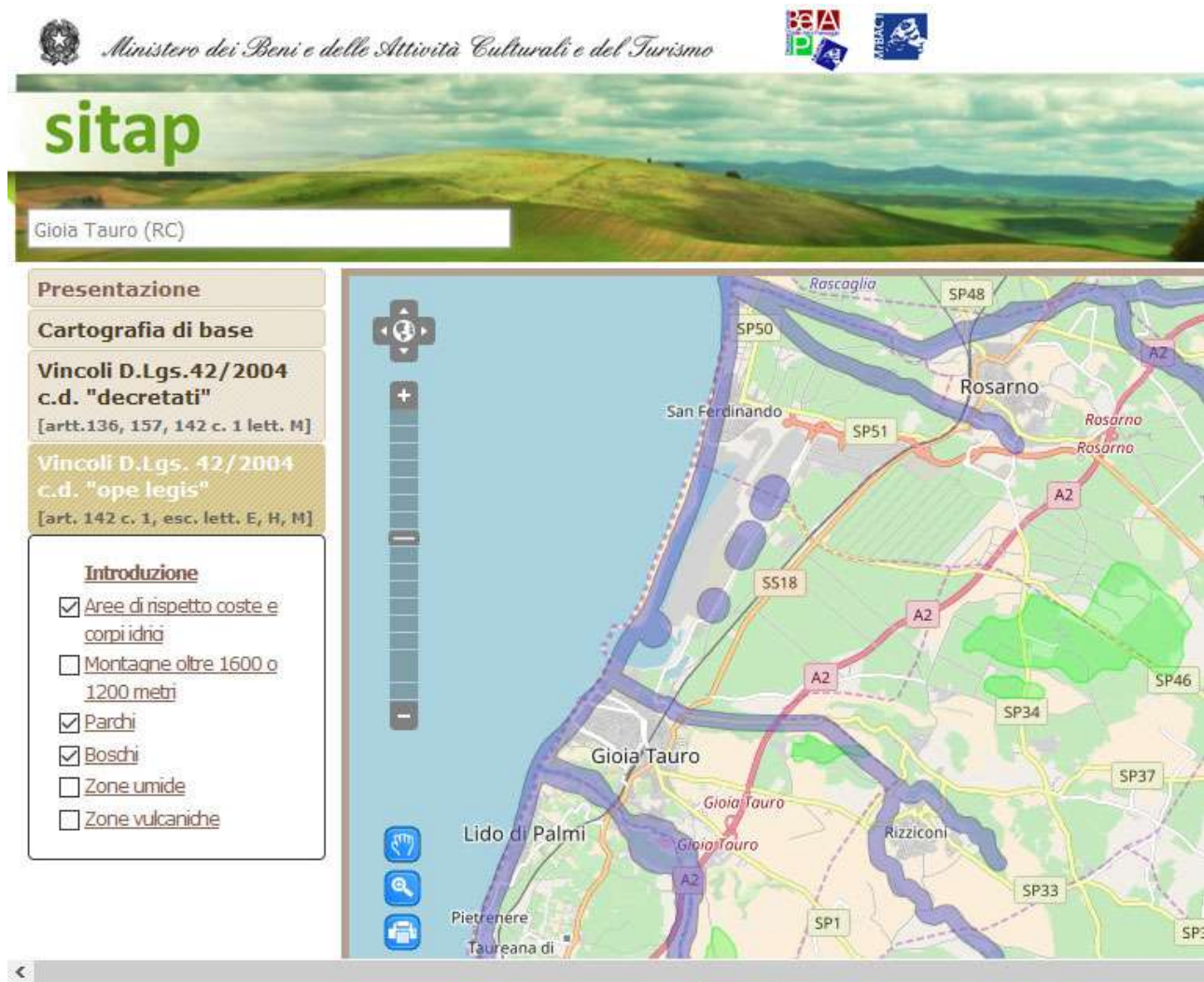


Figura 11 Vincoli Dlgs 42/2004 “ope legis”. Fonte SITAP (<http://sitap.beniculturali.it>)

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



Autorità di Sistema Portuale  
dei Mari Tirreno Meridionale  
e Ionio

**PORTO DI GIOIA TAURO**  
**Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I**

**PROGETTO DEFINITIVO**

Titolo elaborato:  
Relazione Paesaggistica

Data: Gennaio 2022

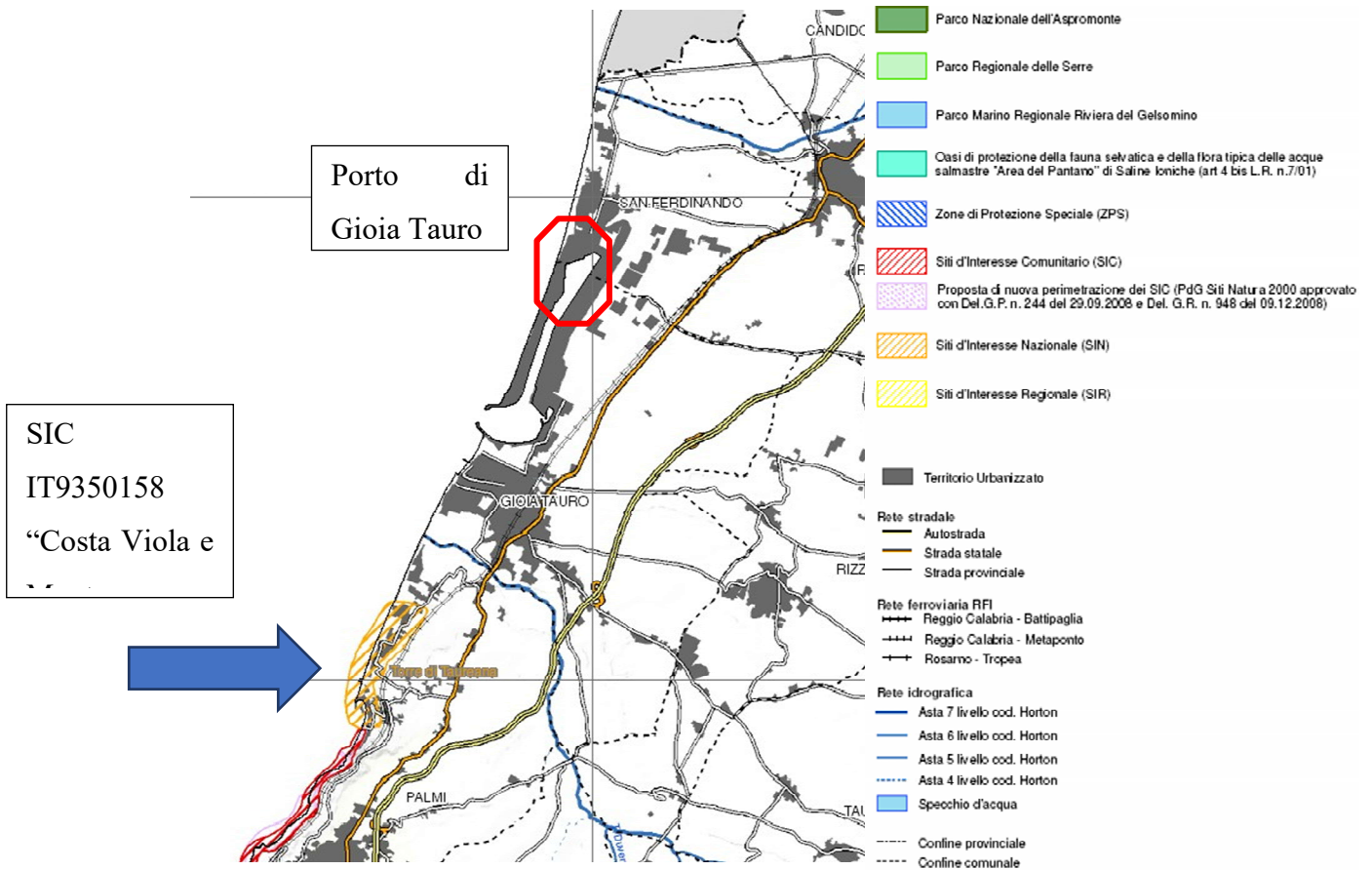


**Figura 12** Aree tutelate per legge. Art 142 Dlgs 42/2004. Fonte Regione Calabria Territori costieri

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> Resezione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

SITI NATURA 2000

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



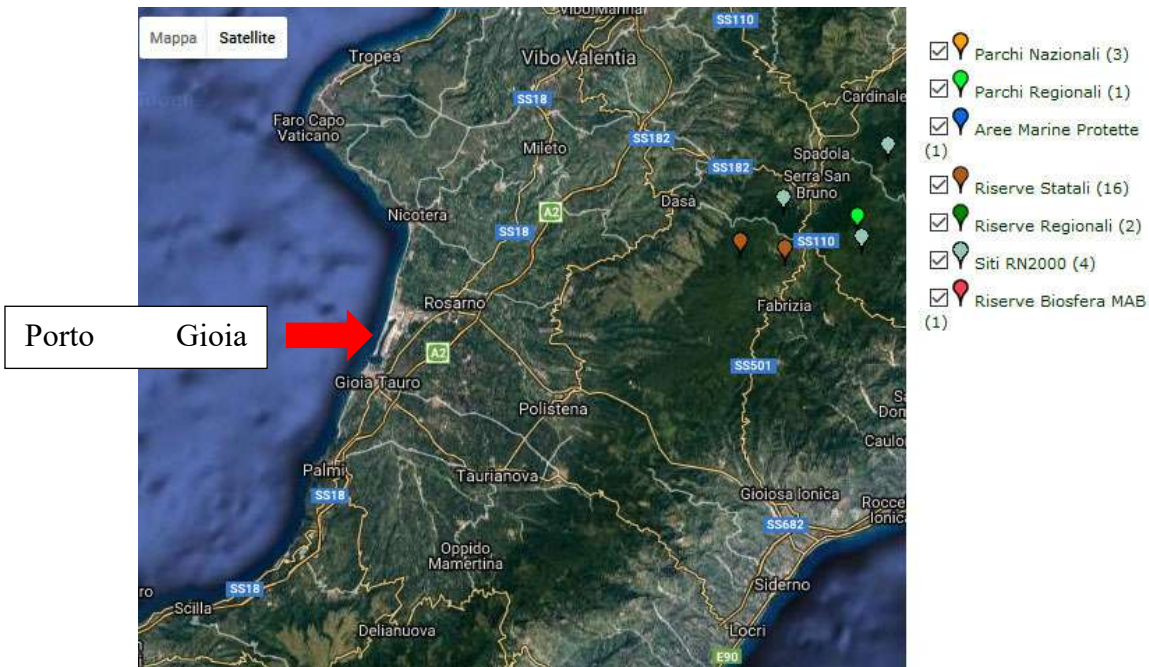
**Figura 13 Stralcio tav. A5 del PTCP - Aree Naturali Protette**

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica
		Data: Gennaio 2022



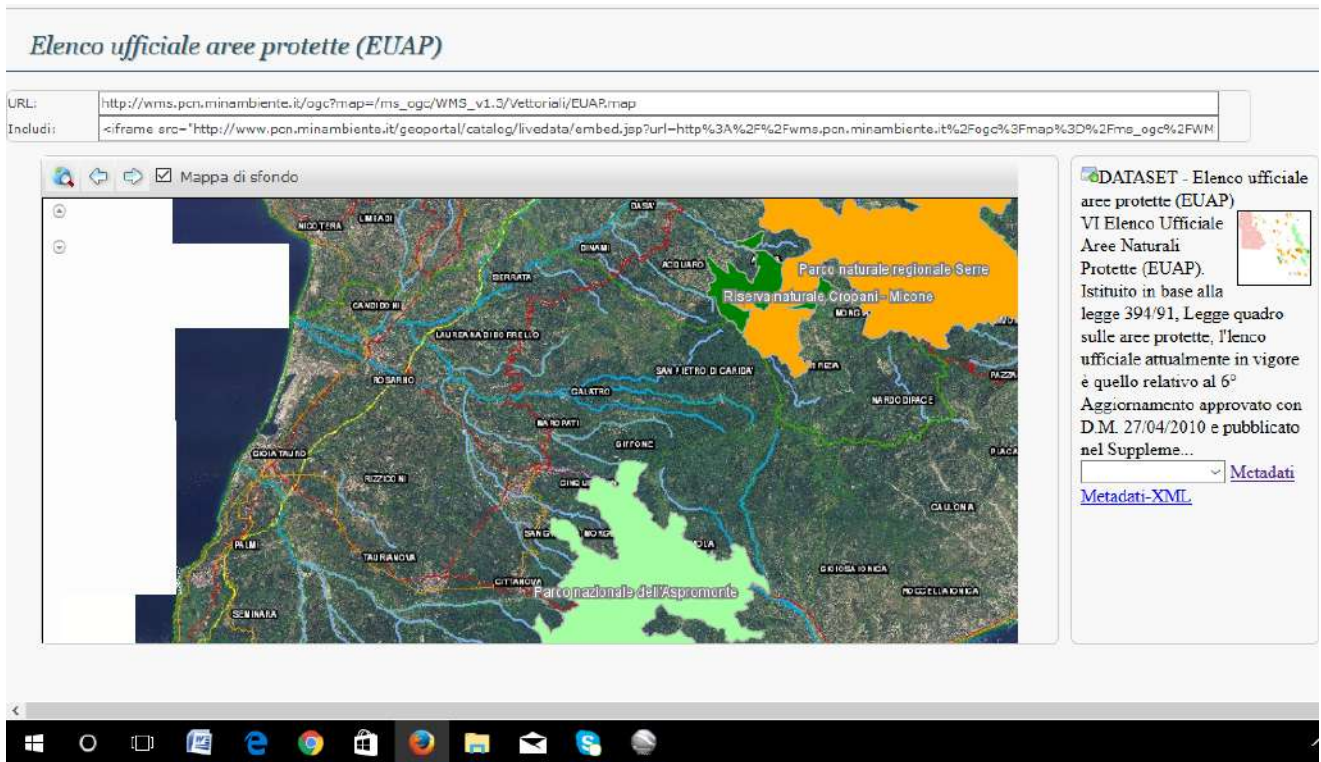
**Figura 14** Siti di Importanza Comunitaria e Zone Speciali di Conservazione. Fonte: geoportale nazionale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ([www.pcn.minambiente.it](http://www.pcn.minambiente.it)).

**PARCHI E RISERVE NATURALI**



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

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>



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

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

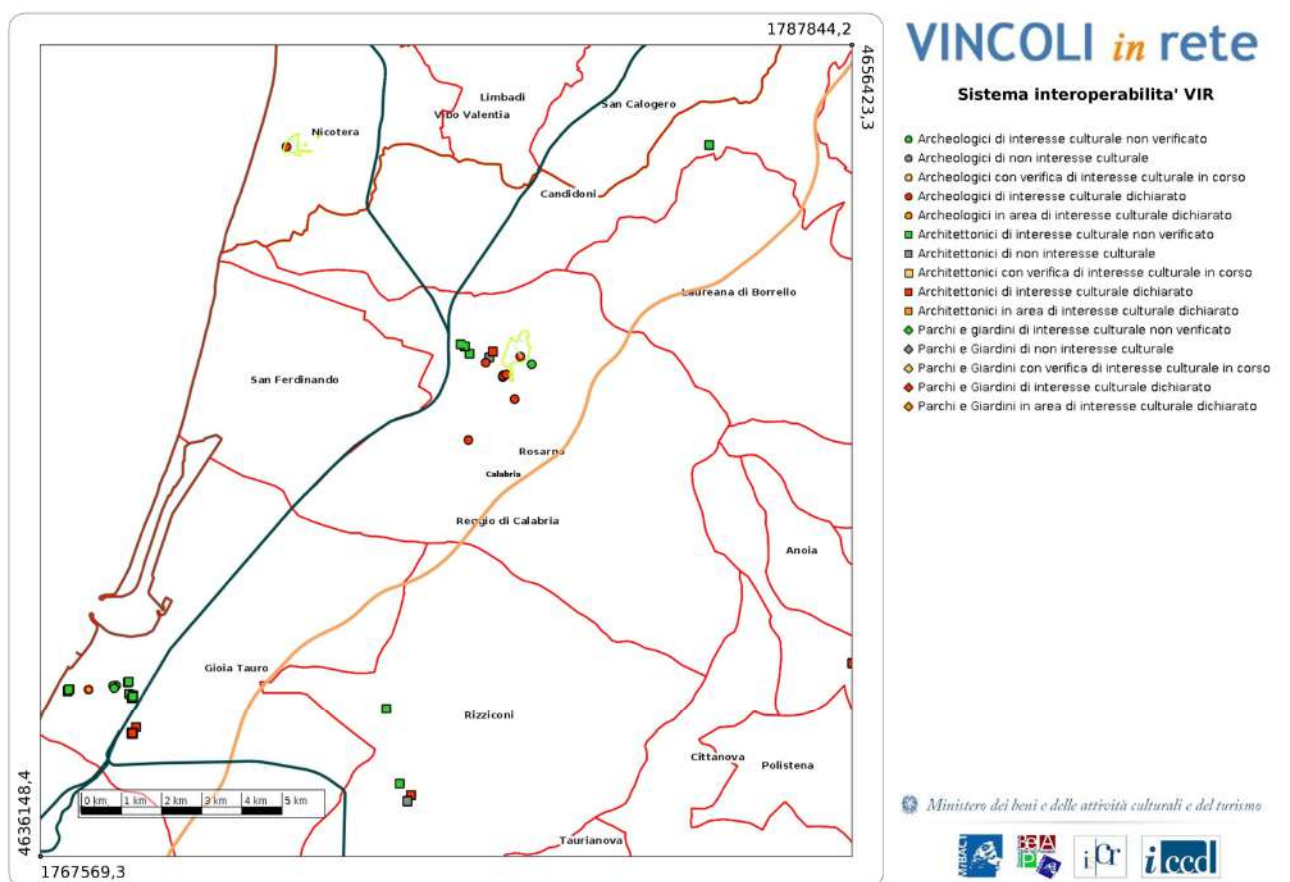
 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

## VINCOLO ARCHEOLOGICO O ARCHITETTONICO

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

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

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

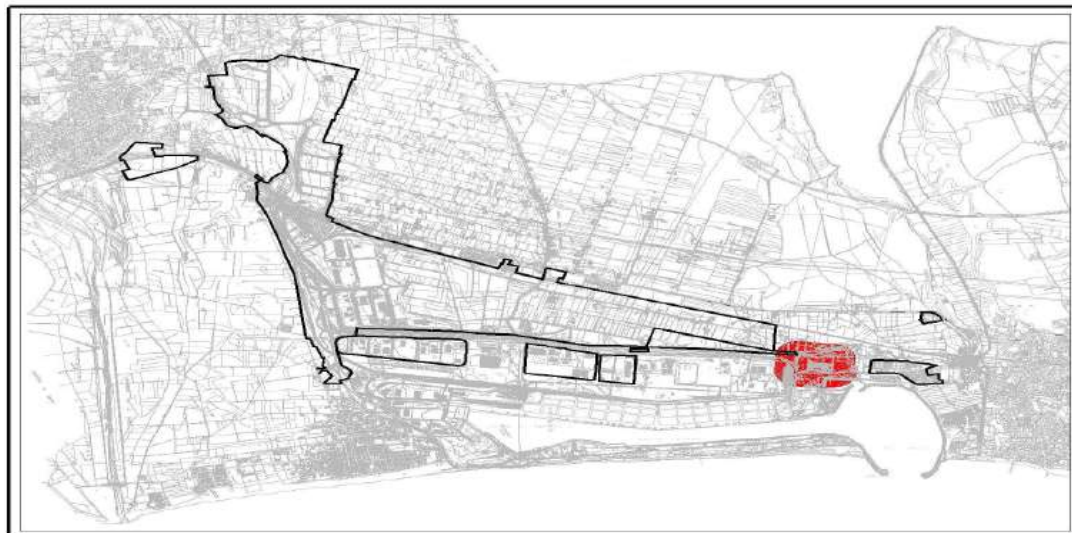


**Figura 17 Zone di importanza culturale o archeologica. Fonte**

**<http://vincolinretegeo.beniculturali.it/vir/vir/vir.html>**

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

## ALTRI VINCOLI



**Figura 18 Vincolo cimiteriale**

## VINCOLO SISMICO

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

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

L'opera in progetto dovrà quindi tener conto delle norme tecniche che regolano la progettazione antisismica del territorio predisposte dal D.M. 14 gennaio 2008, "Approvazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni" e Circolare 02/02/2009 n.617, con specifico riferimento a quanto ivi previsto per la progettazione nelle zone sismiche di tipo 1.

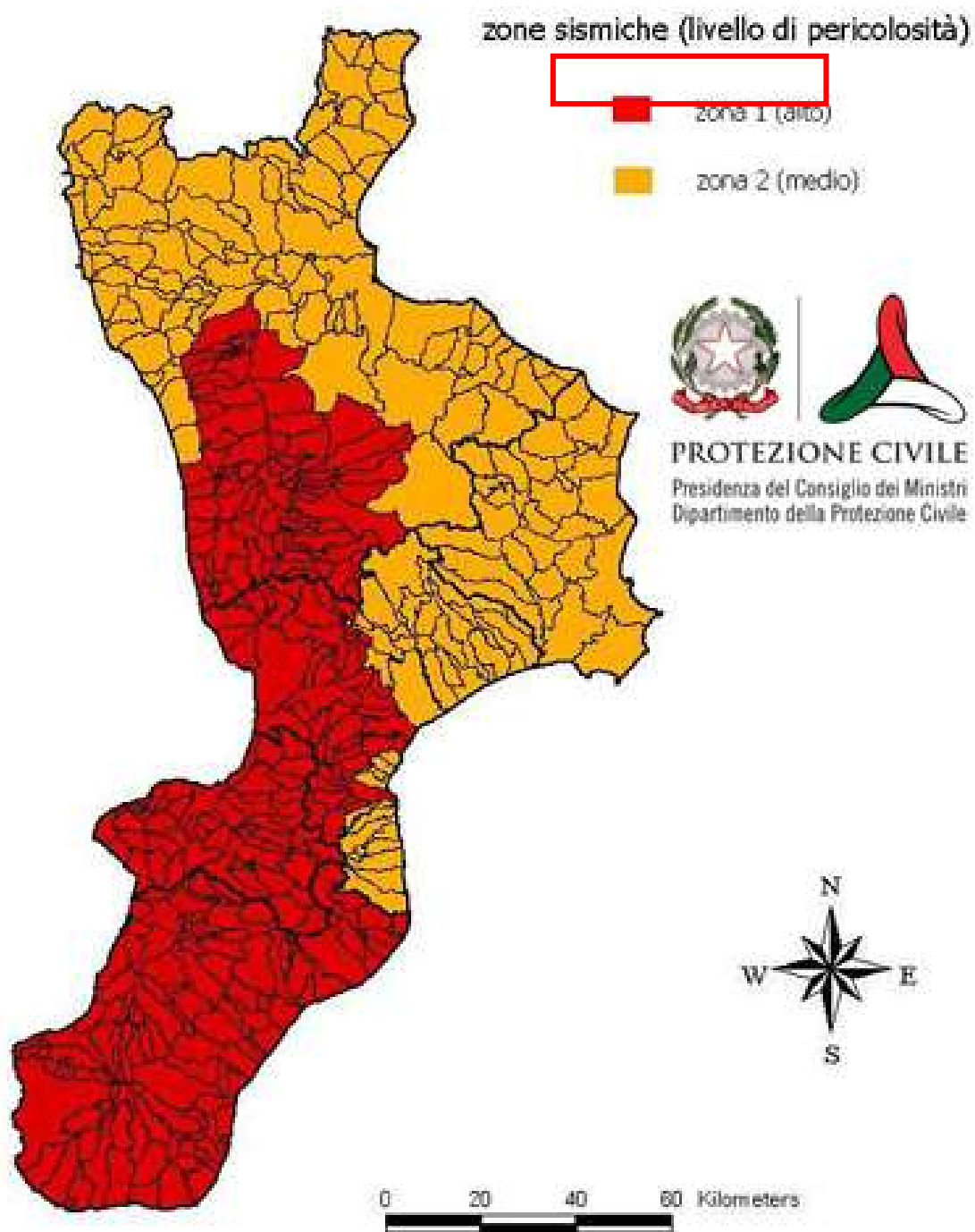


Figura 19 Classificazione rischio sismico - Fonte: Protezione Civile



 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

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

<p><i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i></p>	<p><i>SI</i></p>	<p><i>NO</i></p>	<p><i>Breve descrizione<sup>2</sup></i></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Non ricade neppure parzialmente</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone costiere e ambiente marino</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Zona costiera Figura 11</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone montuose e forestali</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Non ricade neppure parzialmente</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'area di intervento non ricade neppure parzialmente all'interno di riserve e parchi naturali.</p> <p>L'area di intervento non ricade neppure parzialmente all'interno di siti della rete Natura 2000.Figura 13</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La ZPS IT9350300 "Costa viola" è a circa 13 km di distanza</li> <li>• Il SIC IT9350158 "Costa Viola e Monte Sant'Elia" è a circa 10 Km di distanza</li> </ul>

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

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

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

<p><i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i></p>	<p><i>SI</i></p>	<p><i>NO</i></p>	<p><i>Breve descrizione<sup>2</sup></i></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria</li> </ul>	<p><input type="checkbox"/></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p>Non applicabile.</p> <p>Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 si applica ai progetti dell'allegato IV di cui ai punti 1.a), 1.c), 1.e).</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone a forte densità demografica</li> </ul>	<p><input type="checkbox"/></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p>Ai sensi del DECRETO 30 marzo 2015 “Per zone a forte densità demografica si intendono i centri abitati, così come delimitati dagli strumenti urbanistici comunali, posti all'interno dei territori comunali con densità superiore a 500 abitanti per km<sup>2</sup> e popolazione di almeno 50.000 abitanti EUROSTAT).”</p> <p>Il Comune di Gioia Tauro ha un numero di abitanti inferiore a 50.000 pertanto il dato relativo alla densità demografica viene esteso alla provincia nella quale si rileva una densità abitativa inferiore a 500 abitanti per km<sup>2</sup>.</p>

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

<p><i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i></p>	<p><i>SI</i></p>	<p><i>NO</i></p>	<p><i>Breve descrizione<sup>2</sup></i></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica</li> </ul>	■	□	<p>L'area di intervento risulta vincolata ai sensi del D.Lgs 42/2004: Figura 9 Figura 11</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vincoli “decretati”: 180046 AREA PANORAMICA COSTIERA TIRRENICA CARATTERIZZATA DA RICCA VEGETAZIONE SITA NEL COMUNE DI GIOIA TAURO data decreto 1967-10-11 L1497/39 A1 P3-4; data aggiornamento 2013-12-31</li> <li>• vincoli “ope legis”: ricade nell'area di rispetto coste e corpi idrici, tutelata ai sensi del vincolo paesaggistico di cui al D.Lgs 42/04, art. 142, co. 1 lett. a) territori costieri)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)</li> </ul>	□	■	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)</li> </ul>	□	■	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)</li> </ul>	■	□	

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Reseazione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

<p><i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i></p>	<p><i>SI</i></p>	<p><i>NO</i></p>	<p><i>Breve descrizione<sup>2</sup></i></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il Comune di Gioia Tauro presenta un livello di pericolosità sismica elevato essendo ubicato in Zona sismica 1 (Figura 19).</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'area di intervento ricade in area demaniale.</p> <p>Si segnala, inoltre, la presenza di un vincolo cimiteriale nell'immediato intorno (Figura 18).</p>

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

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



Autorità di Sistema Portuale  
dei Mari Tirreno Meridionale  
e Ionio

**PORTO DI GIOIA TAURO**  
**Reseazione Banchine di Ponente Tratti G-H-I**

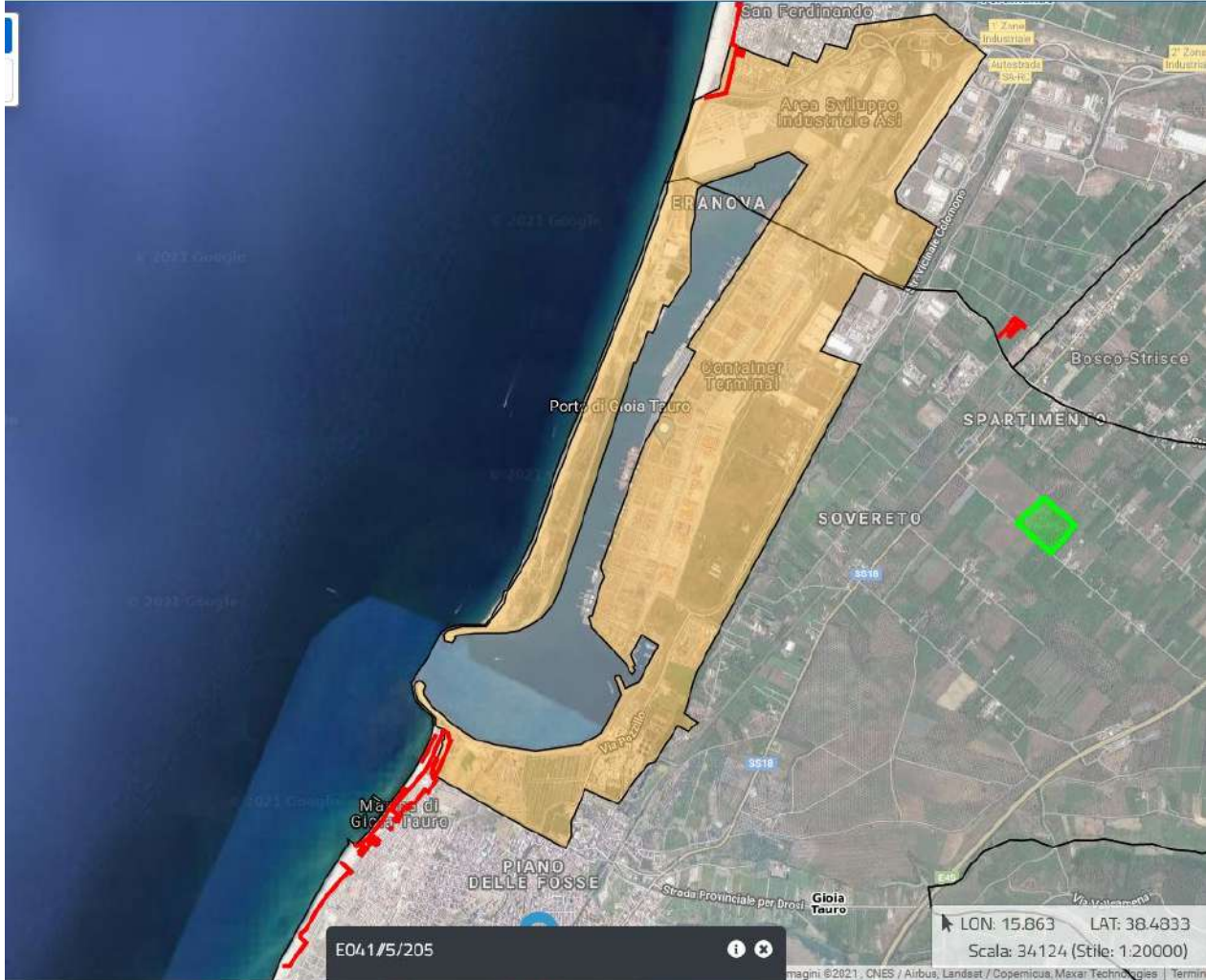
**PROGETTO DEFINITIVO**

Titolo elaborato:  
Relazione Paesaggistica

Data: Gennaio 2022

SID  
IL PORTALE  
DEL MARE

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI



**Figura 20 Estratto SID**

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <hr/> <p>Data: Gennaio 2022</p>
--	--	--

## 2.2 Rilievo fotografico



**Figura 21 Foto aerea tratta dalla Scheda 3.a Piana di Gioia tauro del TOMO III del QTRP**

Viene illustrato lo stato dei luoghi attraverso un rilievo fotografico.



Figura 22 Key plan fotografico

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resezione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

In giallo è evidenziato il tratto di banchina il cui intervento è approvato ed in corso di realizzazione.



**Figura 23 Foto 1**



**Figura 24 Foto 2**



 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resezione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <hr/> <p>Data: Gennaio 2022</p>
--	--	--



**Figura 25 Foto 3**



**Figura 26 Foto 4**

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resezione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <hr/> <p>Data: Gennaio 2022</p>
--	--	--



**Figura 27 Foto 5**



**Figura 28 Foto 6**

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Reseazione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>



Figura 29 Foto 7

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

#### *2.3.1 Coerenza con gli strumenti territoriali ed urbanistici*

#### **STRUMENTI A LIVELLO REGIONALE**

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

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

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

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resezione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

**sistemi territoriali, indirizza, ai fini del coordinamento, la programmazione e la pianificazione degli enti locali.**

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

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

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

- a) rafforzare ulteriormente l'orientamento dei principi di "recupero, conservazione, riqualificazione del territorio e del paesaggio", finalizzati tutti ad una crescita sostenibile dei centri urbani con sostanziale "risparmio di territorio";
- b) considerare il QTRP facente parte della pianificazione concertata con tutti gli Enti Territoriali, in cui la metodologia di formazione e approvazione, le tecniche e gli strumenti attraverso i quali perseguire gli obiettivi contribuiscono a generare una nuova cultura dello sviluppo;
- c) considerare il governo del territorio e del paesaggio come un "unicum", in cui sono individuate e studiate le differenti componenti storico-culturali, socio-economiche, ambientali, accogliendo il presupposto della Convenzione Europea del Paesaggio "di integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione e urbanistica" (articolo 5) all'interno del QTRP;
- d) considerare prioritaria la politica di salvaguardia dai rischi territoriali attivando azioni sistemiche e strutturanti finalizzate alla mitigazione dei rischi ed alla messa in sicurezza del territorio.

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

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

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

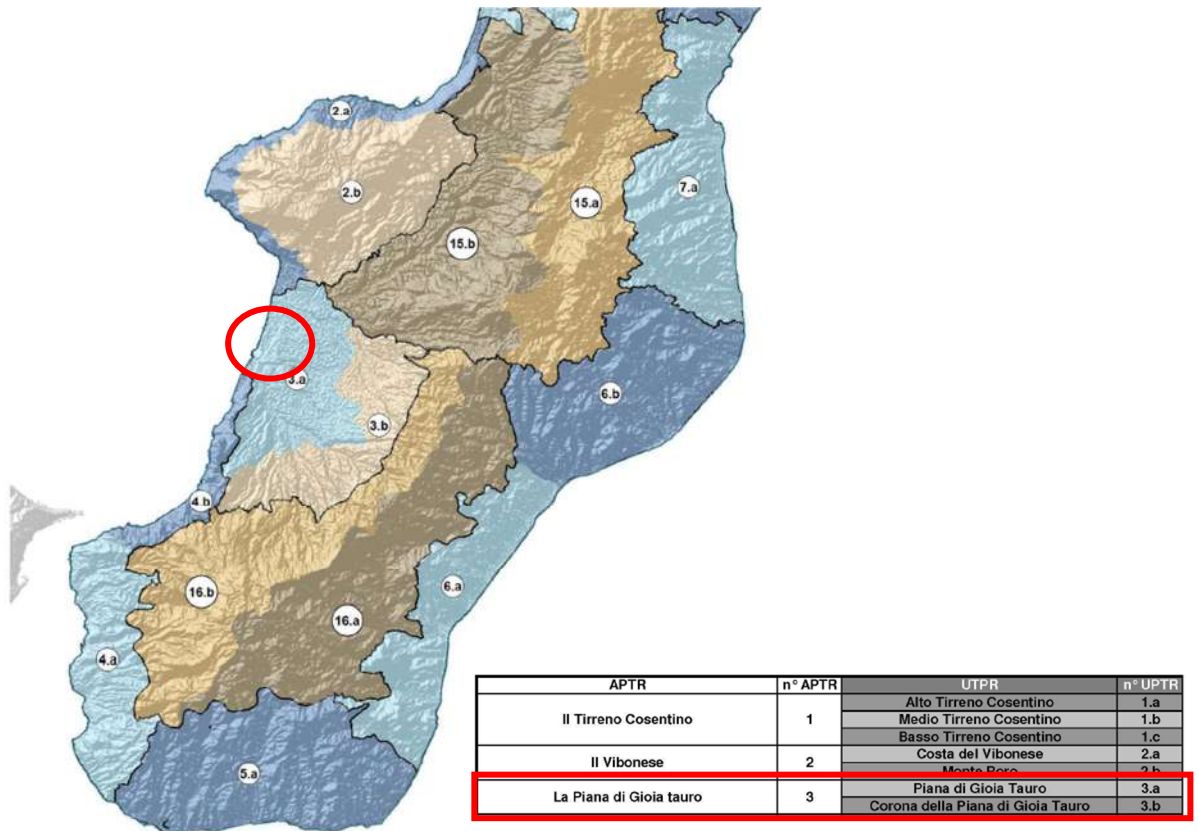
APTR 3 – PIANA DI GIOIA TAURO

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> Reseazione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

All'interno di ogni APTR vengono individuate le Unità Paesaggistiche Territoriali Regionali (UPTR).

Le UPTR si identificano e si determinano rispetto ad una polarità / attrattore di diversa natura che coincide con il "talento territoriale" riferito ai possibili tematismi e tipologie di risorse.

UPTR 3.a - PIANA DI GIOIA TAURO



**Figura 30 Estratto TOMO 3 QTRP – Carta delle Unità Paesaggistiche Territoriali Regionali**

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

*“La Piana di Gioia Tauro rappresenta una delle tre principali aree pianeggianti della regione, la seconda per estensione ed in quanto tale è una delle più importanti aree a vocazione agricola. L'agricoltura, ed in particolare la coltivazione dell'olivo e delle arance, ha storicamente rappresentato l'attività principale e più caratteristica dell'area, anche se oggi il ruolo più importante tende ad essere legato alla presenza del grande porto di Gioia Tauro, il principale porto container d'Europa ed uno dei motori dello sviluppo per l'intera Calabria.*

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Reseazione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Anche il porto di Gioia Tauro era attivo per commercio durante il Regno delle Due Sicilie, mentre una serie di centri storici spesso di rilievo fungevano da contraltare più recente alle vestigie dell'epoca magnogreca.*

*La Piana tutt'ora è interessata da un uso agricolo intensivo del territorio: olivi, alberi da frutto, agrumeti e vigneti, ma anche coltivazioni in serra che hanno, nel corso del tempo, preso il*

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resezione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

*sopravvento sull'ambiente naturale relegato ormai a sporadici esempi lungo la fascia costiera e nella zona interna, lungo i corsi delle fiumare e sulle pendici collinari.*

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

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

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

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

L'unica informazione disponibile sul vincolo è stata reperita sul PIANO FORESTALE REGIONALE 2014-2020. REGIONE CALABRIA - DIPARTIMENTO AGRICOLTURA E RISORSE AGROALIMENTARI di cui si riporta di seguito uno stralcio.

*“Secondo l’Inventario Nazionale delle Foreste e dei Serbatoi Forestali di Carbonio, il vincolo idrogeologico si estende su 394 358ha della macrocategoria Bosco. In particolare, copre 390 730ha della categoria Boschi alti, 2 539 ha della categoria Impianti di arboricoltura da legno, e 1 088 ha di Aree temporaneamente prive di soprassuolo.*

*Il vincolo naturalistico, invece, si estende su 146 638 ha di Bosco, di cui 145 892 su Boschi alti. A tutt’oggi l’unico documento riscontrato è rappresentato dalla Carta dei vincoli (**Errore. L’origine riferimento non è stata trovata.**) sulla quale sono riportate oltre alle aree soggette a vincolo idrogeologico, quelle relative ai Piani di Insediamento Produttivo (PIP), Aree di interesse Archeologico e Aree di Sviluppo Industriale (ASI).”*

La carta dei vincoli (Figura 31) evidenzia come la quasi totalità della provincia di Reggio Calabria sia sottoposta a vincolo idrogeologico.

In particolare, l’area risulta soggetta a vincolo idrogeologico “in elaborazione”.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Reseazione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

La specifica area di intervento ricade in area ASI.



**Figura 31 PAI Carta dei vincoli**

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

- Piano Gestione Rischio Alluvioni dell’Appennino Meridionale (PGRA)

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

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

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



 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

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

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

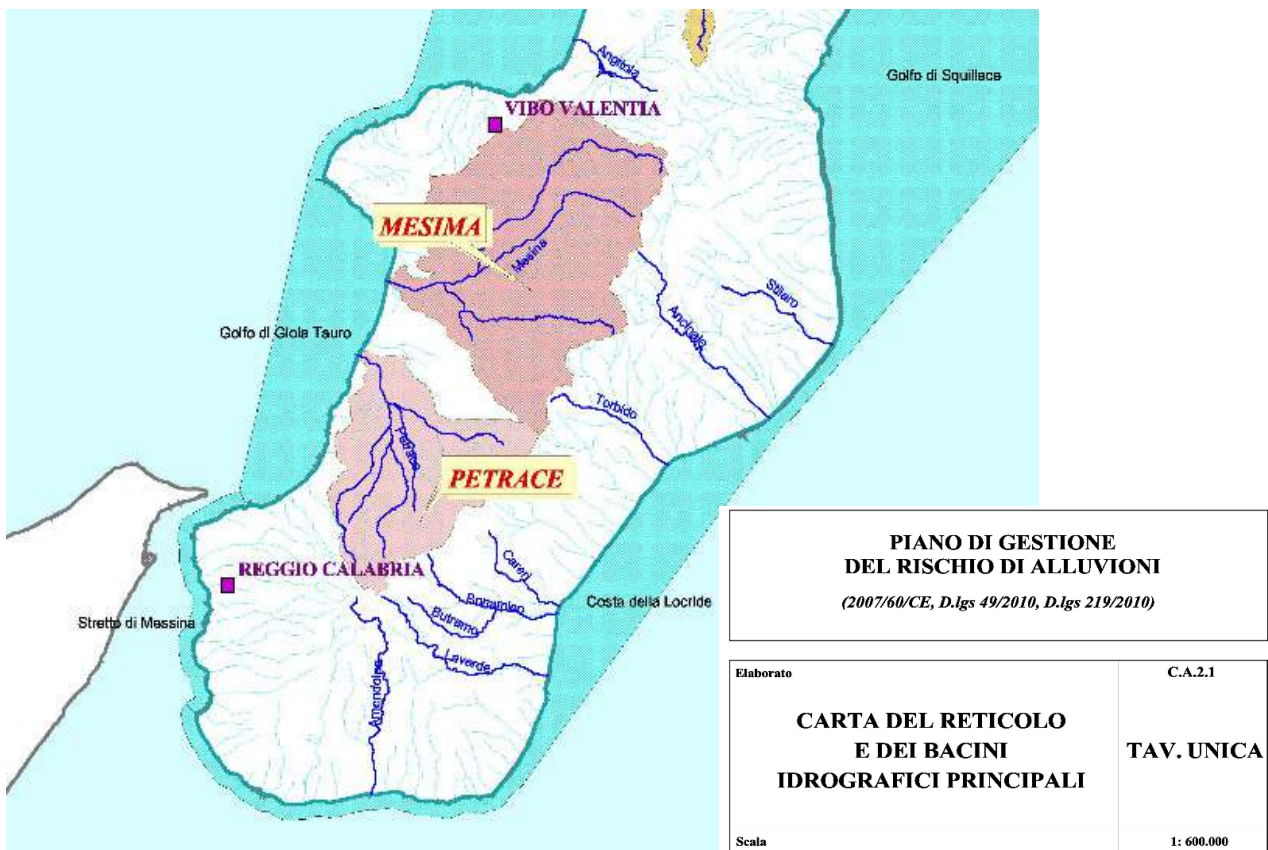


Figura 32 PGRA. Carta del reticolo e dei bacini idrografici principali. Fonte sito web distretto idrografico Appennino meridionale

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> Reseazione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

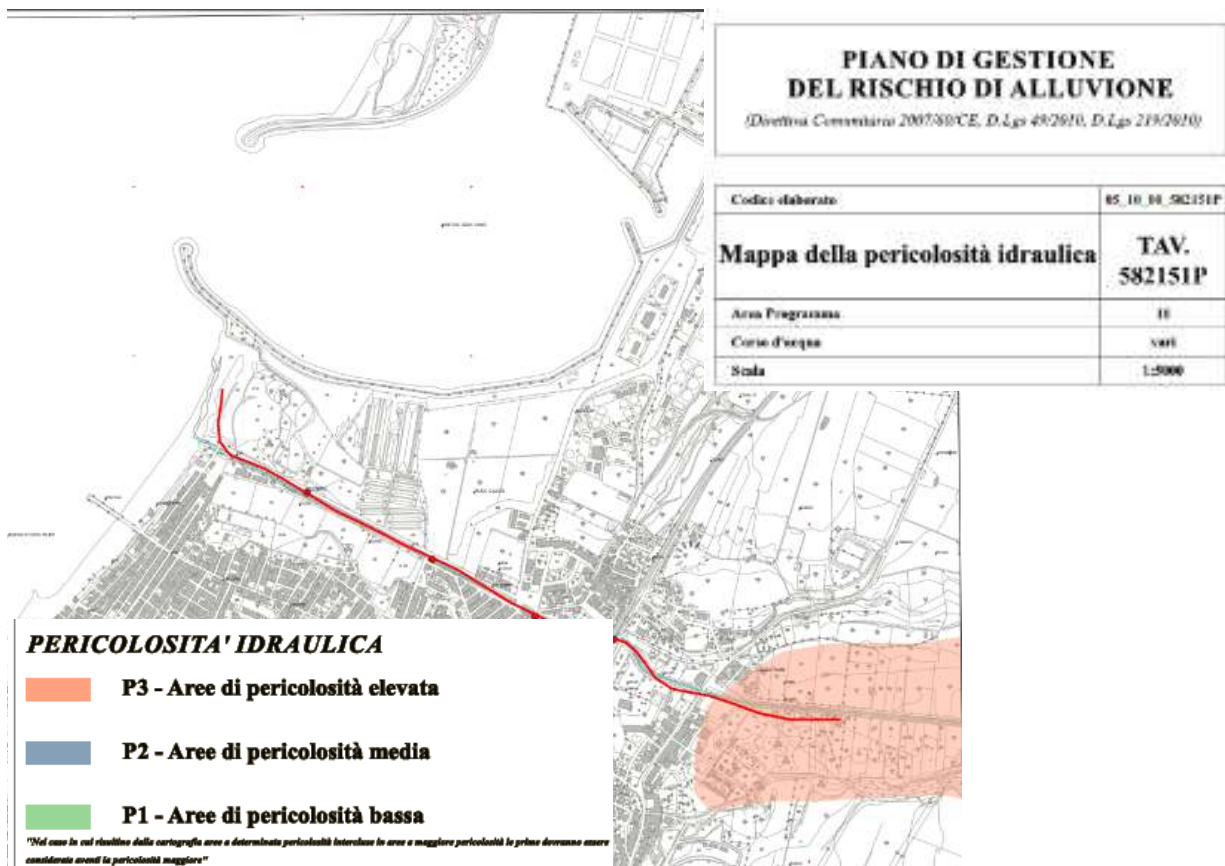


Figura 33 PGRA Pericolosità idraulica. Fonte sito web distretto idrografico Appennino meridionale

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

Le carte del rischio e della pericolosità idraulica, che peraltro inquadrano solo il bacino sud del porto, evidenziano come lo stesso non sia classificato a rischio. (Figura 32 e Figura 33).

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> Reseazione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

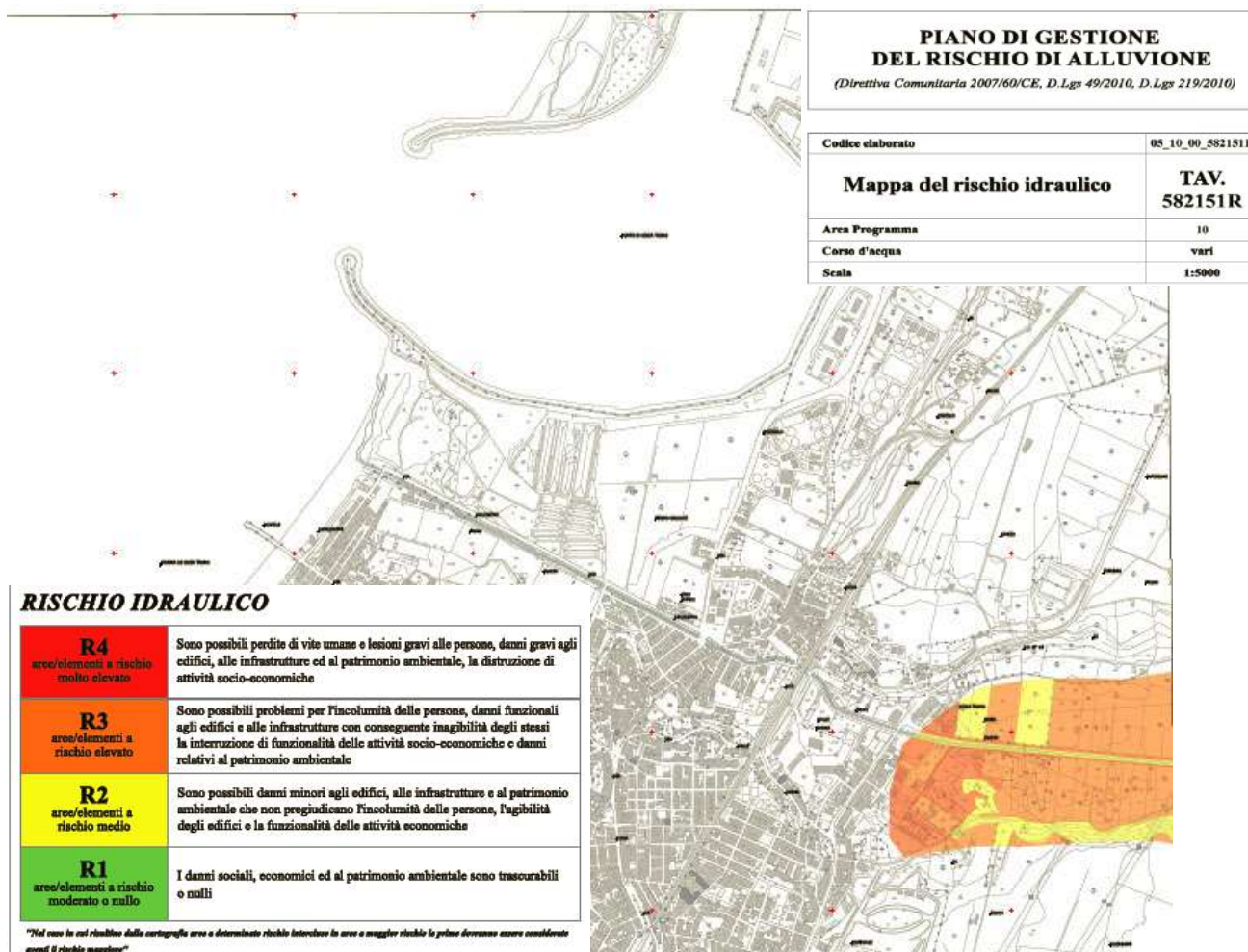


Figura 34 PGRA Rischio idraulico. Fonte sito web distretto idrografico Appennino meridionale

- Piano Assetto Idrogeologico (PAI)

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

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

**Nella carta delle aree vulnerabili (Figura 35) non vengono evidenziati elementi di rischio.**

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resezione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

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

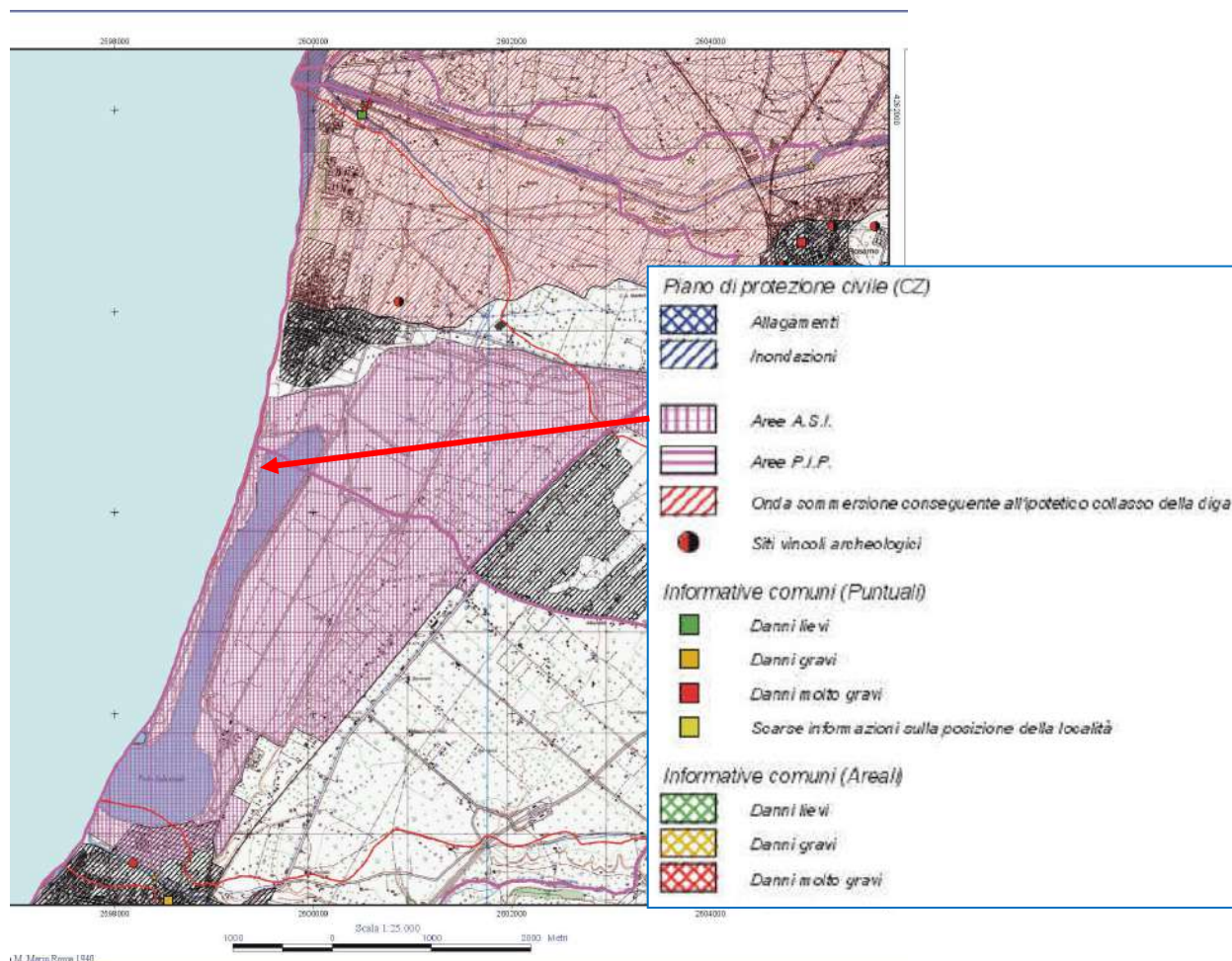


Figura 35 PAI Aree vulnerabili ed elementi a rischio. Fonte sito web distretto idrografico Appennino meridionale

## STRUMENTI A LIVELLO PROVINCIALE

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

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

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

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

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resezione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

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

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

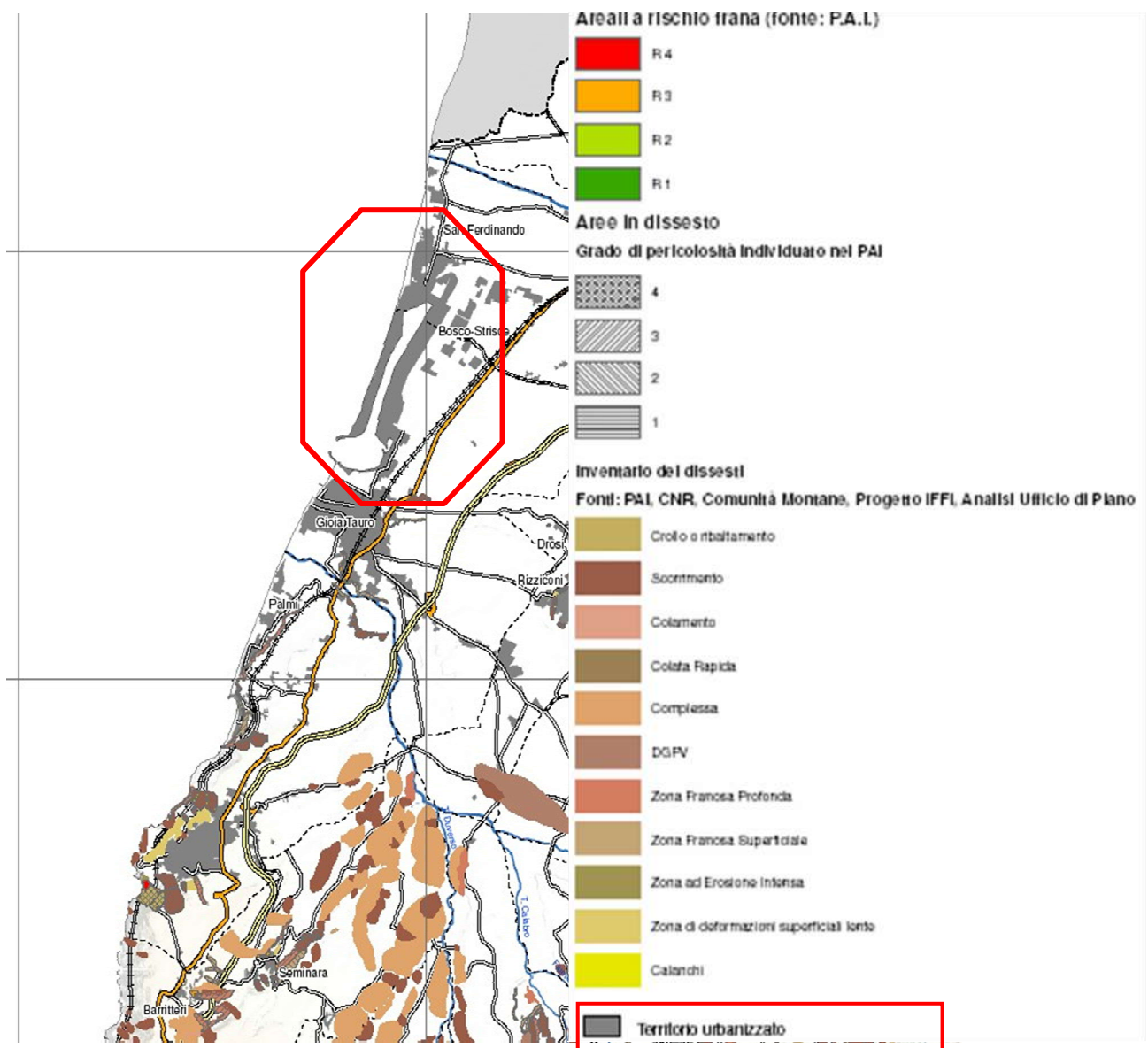


Figura 36 Stralcio tav. R5 del PTCP: Area in dissesto a rischio frana.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Reseazione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

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

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

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

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

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

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

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

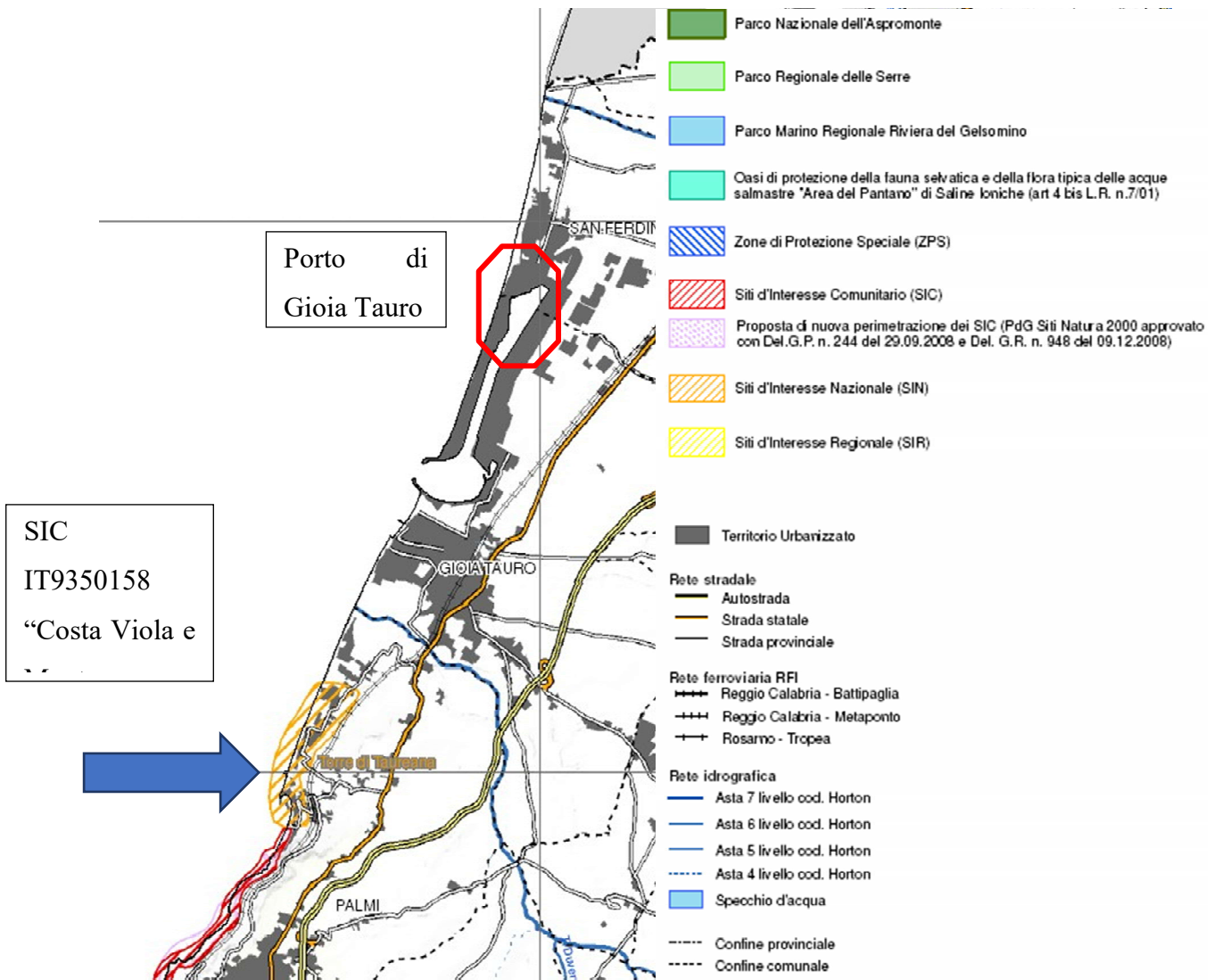


Figura 37 Stralcio tav. A5 del PTCP - Aree Naturali Protette

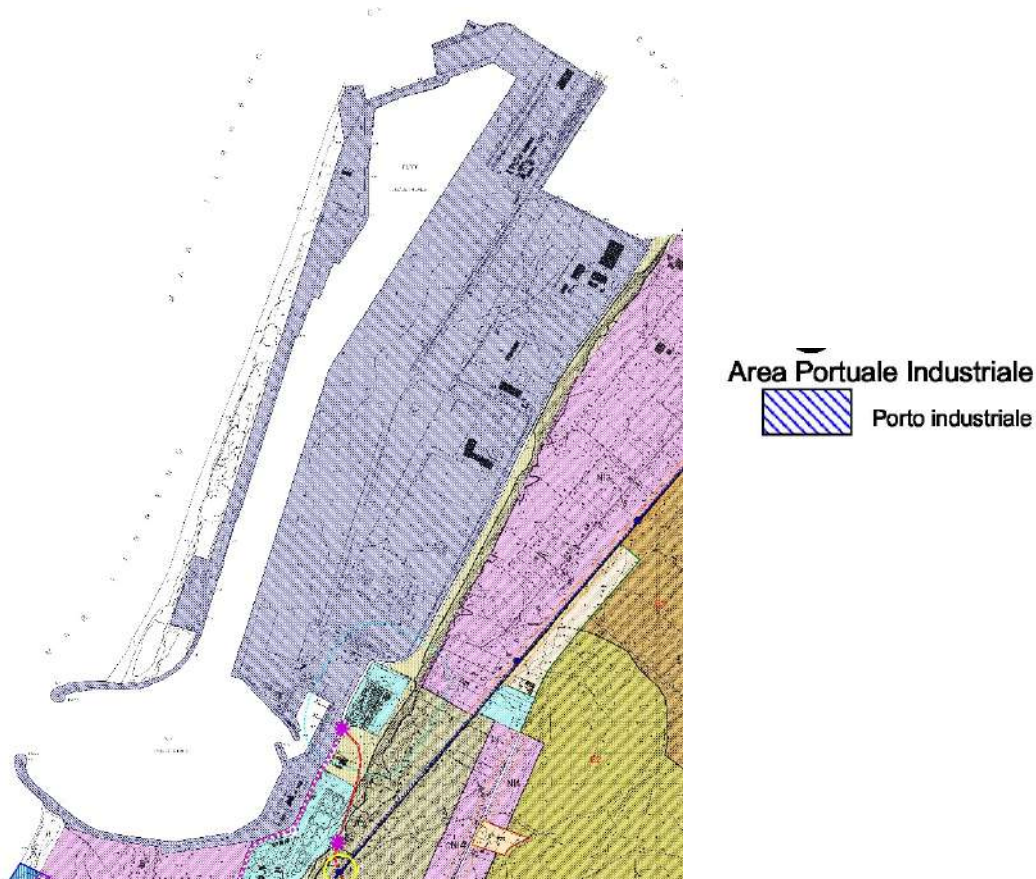
Dalla Tav. A.5 del PTCPsi evince che nell'area di interesse (Porto di Gioia Tauro) e nella zona circostante non sono presenti SIC o ZPS.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

## STRUMENTI A LIVELLO COMUNALE

- *Piano Strutturale Comunale (PSC)*

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



**Figura 38 Estratto TAV. 5a Ambiti del territorio urbanizzabile e del territorio agricolo**

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

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

### *Art. 15 Incentivazione infrastrutturale*

1. *In coerenza con l'indirizzo generale di tutela del territorio, il piano strutturale fa coincidere il territorio relazionale con i sistemi infrastrutturali esistenti, consistenti nel porto e nelle reti ferroviaria e stradale, soggetti a programmi di riqualificazione, adeguamento, potenziamento delle prestazioni.*



 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

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

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

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

**STRUMENTI ATTUATIVI**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resezione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

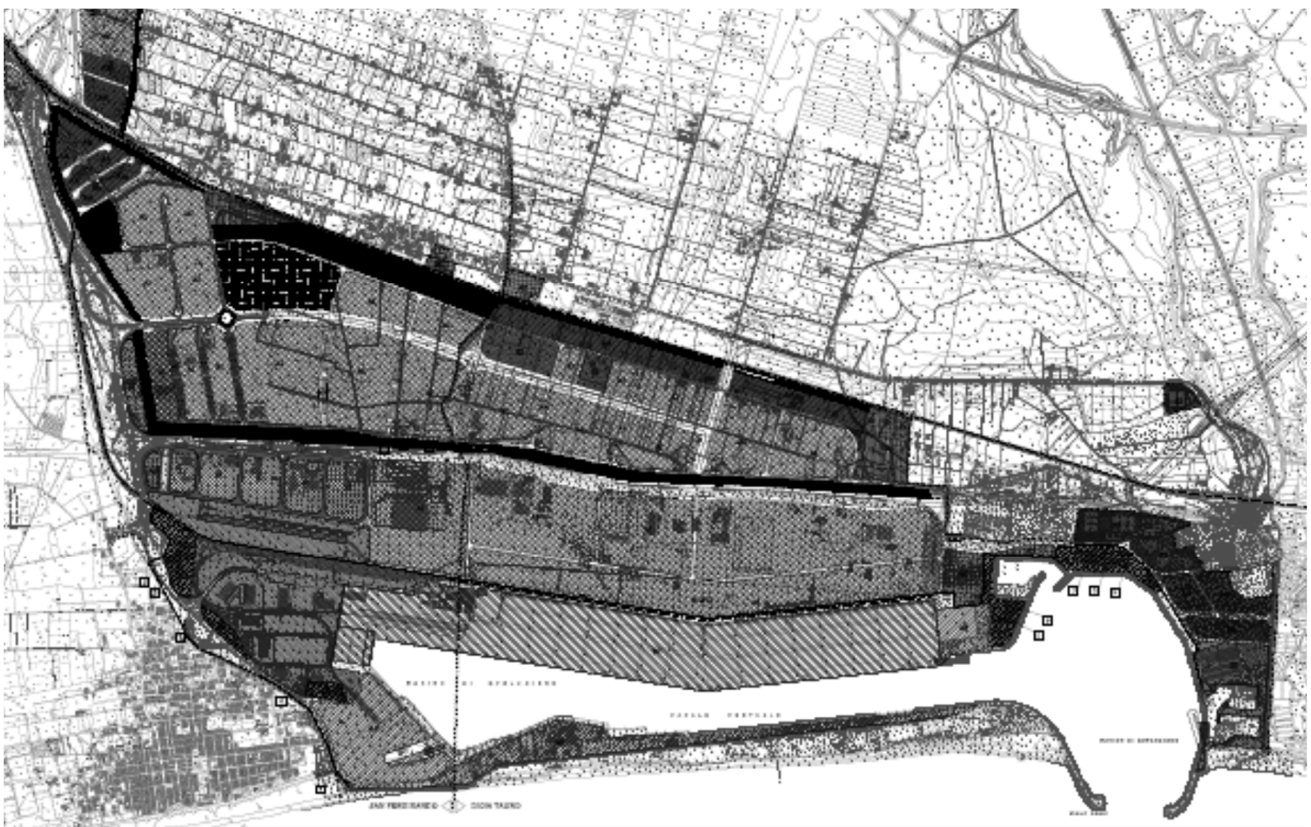
La dichiarazione finale di approvazione della Variante di Piano è espressa dalla DETERMINA della Provincia di Reggio Calabria – settore 15 –Pianificazione territoriale, urbanistica, espropri, concessioni demaniali del 24/01/2014 n. 103.

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

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

**Per questo motivo per le aree portuali lo strumento urbanistico vigente continua ad essere il PRPT nelle more di approvazione del nuovo PRP (Figura 41 e Figura 42).**

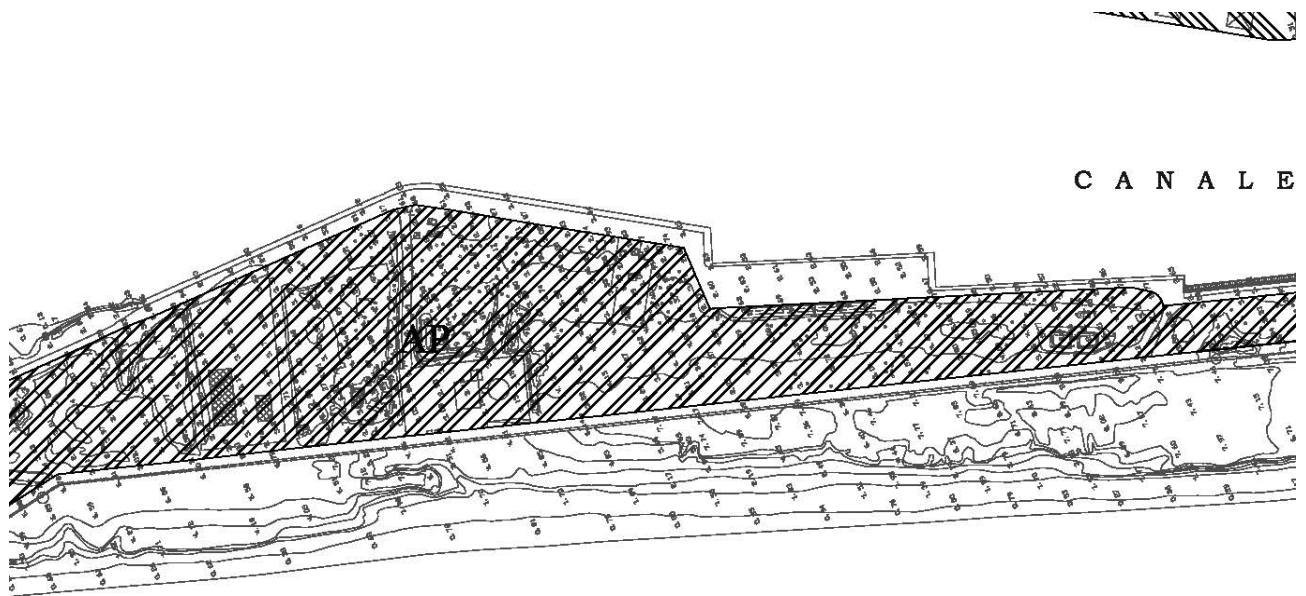
**L’intervento risulta coerente con lo strumento.**



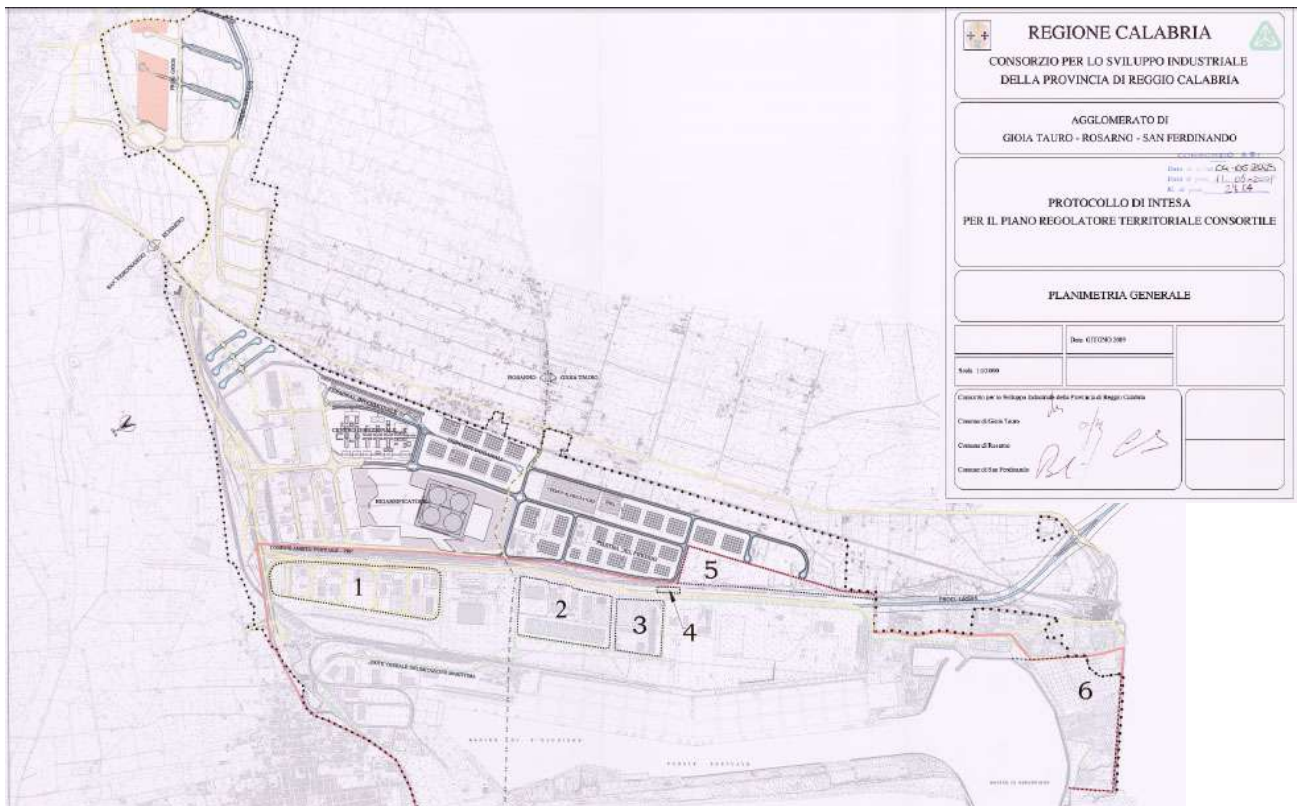
**Figura 39 Piano Territoriale Consortile approvato nel 1997**

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resezione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

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



**Figura 40 Estratto Tav. A.1.a PRT vigente – Variante al PRT giugno 2010**

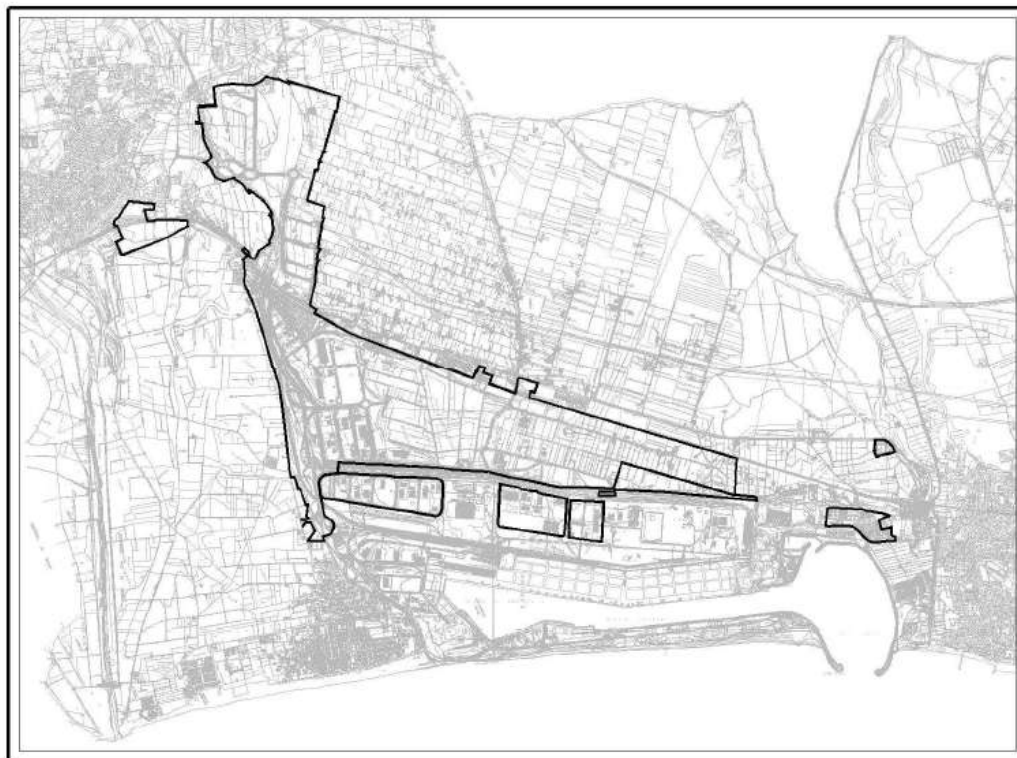
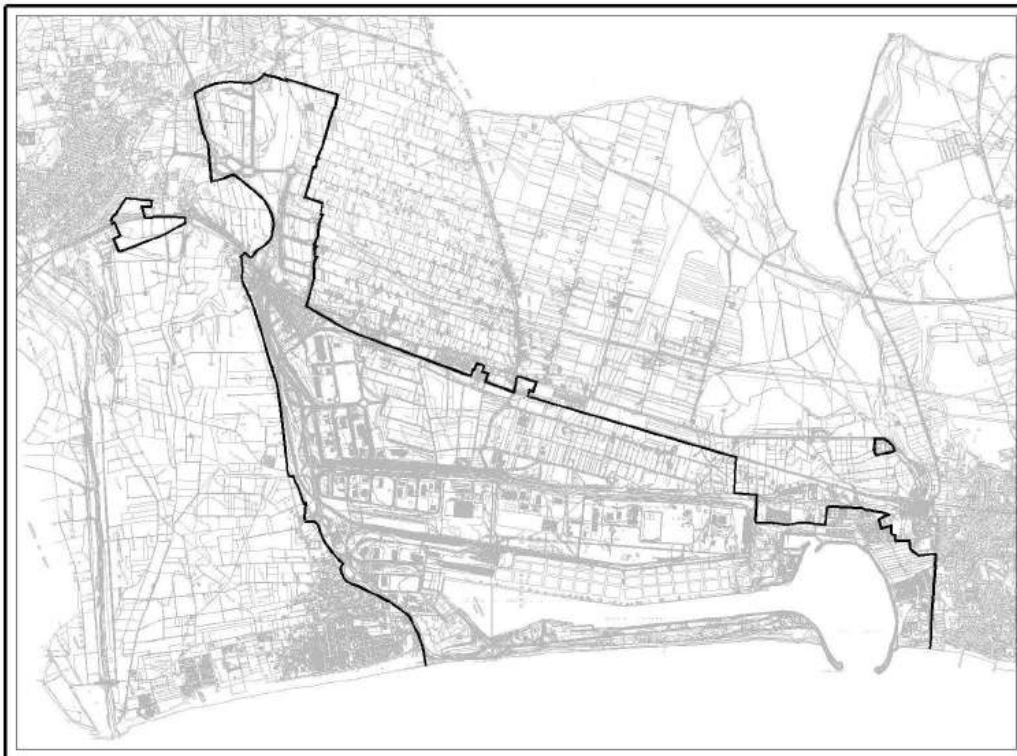


**LEGENDA**

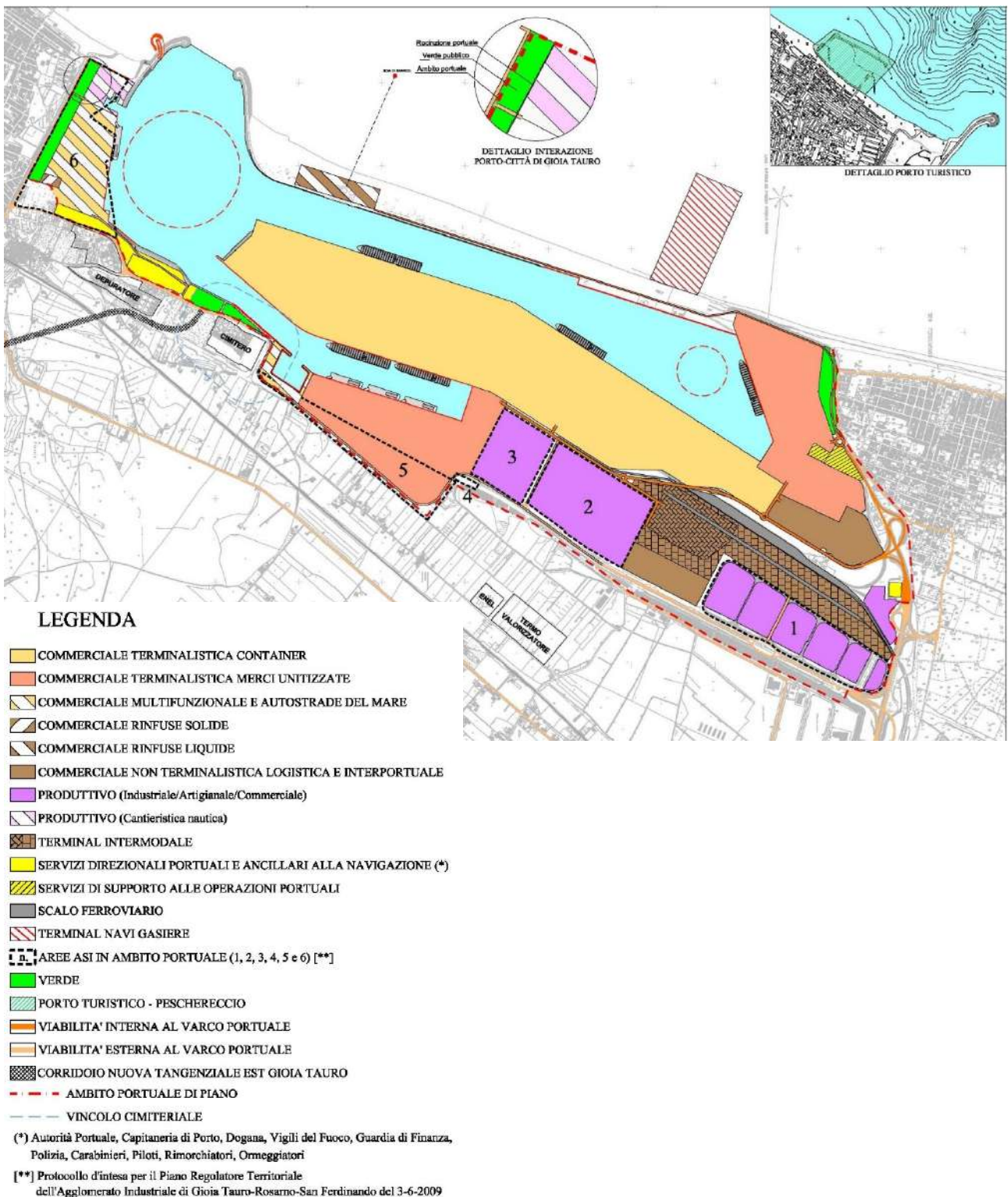
- - - - - CONFINI COMUNALI
- • • • • - ATTUALE CONFINE AGGLOMERATO
- - - - - LIMITE VERBALE DELIMITAZIONE MARITTIMA DEL 12/02/2002
- — — — — CONFINE AMBITO PORTUALE - LIMITE PIANO REGOLATORE PORTUALE PRP
- AREE ASI IN AMBITO PORTUALE - PRP (1-2-3-4-5)
- AREE ESCLUSE DAL PRT CONSORTILE (6)
- — — — — VIABILITA'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

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

**Figura 41 Perimetrazioni aree di Ambito Portuale e consorzio ASI di cui agli accordi del 04.06.2009**



**Figura 42** Assetto delle aree interessate dal Piano ASI prima e dopo la variante 2010



**Figura 43 Tav.08 Planimetria Piano Regolatore Portuale – Destinazioni d'uso inserita a completamento delle aree ASI di variante di Piano**

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

**Dal confronto con il compendio degli strumenti pianificatori e programmatici sull'area di indagine e dall'esame del quadro vincolistico non sono state rilevate norme ostative alla realizzazione del progetto**, ma al contrario l'intervento si inserisce nell'ambito di un processo di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale e del bacino di espansione, nonché di adeguamento strutturale delle banchine necessario allo sviluppo del porto stesso.

### 3. IL PROGETTO

Il presente progetto riguarda la proposta di resecazione delle banchine di Ponente tratti G-H-I nella porzione settentrionale del canale portuale.



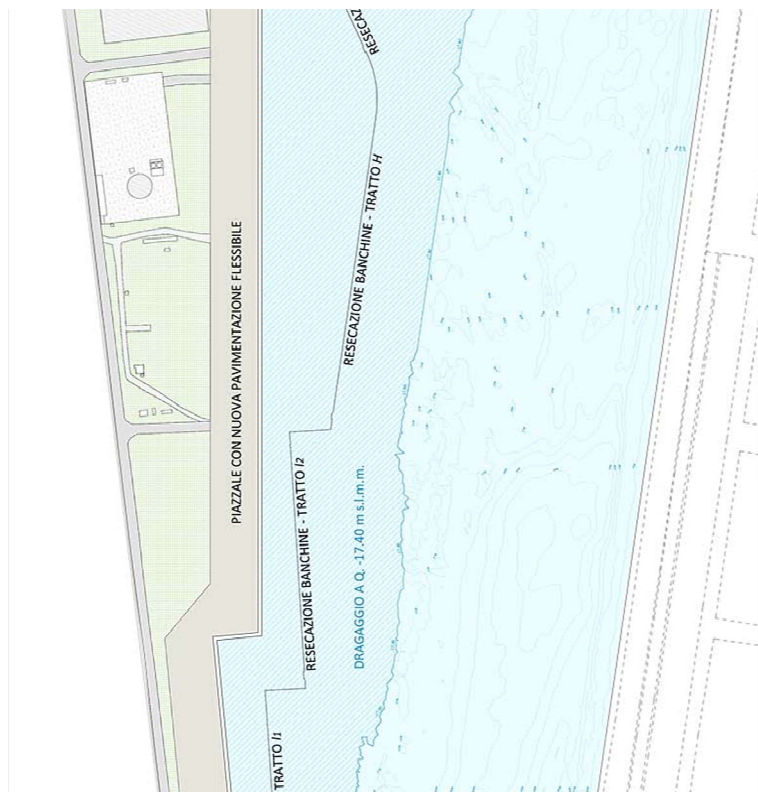
**Figura 44 Sovrapposizione su foto aerea dell'intervento. In rosso l'intervento che interessa i tratti G-H-I**

L'intervento - che va ad interessare l'intera estensione dei tratti G-H-I delle banchine di Ponente - si rende necessario per permettere il sorpasso nel canale portuale delle "navi madri" in presenza, in banchina di Levante lato Nord, di navi di grandi dimensioni, al fine di rendere funzionale anche il tratto D della banchina di Levante a -17,40 m.

L'esigenza si è manifestata a seguito di numerosi incontri tra Autorità di Sistema Portuale, Capitaneria di Porto e Corporazione Piloti.

La resecazione delle banchine comporta l'attuazione di un intervento di dragaggio (~1.000.000 m<sup>3</sup>).

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>



**Figura 45 Planimetria di progetto**

Sulla scorta dei dati disponibili ricavati dalle pregresse campagne di caratterizzazione attuate nell'ambito portuale di Gioia Tauro si prevede il conferimento delle sabbie dragate, previa nuova specifica caratterizzazione, a ripascimento della spiaggia antistante il porto al fine di ripristinare gli equilibri costieri.

L'intervento è completato dalla realizzazione - nel segmento finale verso Sud del tratto I - di un nuovo fronte di ormeggio riservato ai rimorchiatori che operano nel porto.

La posizione dell'ormeggio è baricentrica rispetto allo sviluppo degli accosti operativi del porto di Gioia Tauro e consente una ottimizzazione delle operazioni di rimorchio e dei tempi di intervento con vantaggi significativi in termini di sicurezza della navigazione.

L'intervento di resecazione dei tratti G ed H è inoltre propedeutico alla attuazione di un progetto più ampio che prevede la realizzazione di un polo cantieristico al fine di diversificare l'offerta di servizi armatoriali presenti nel porto di Gioia Tauro ed aumentare la competitività dello scalo nel contesto dei porti hub del Mediterraneo.



 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

L’Autorità di Sistema Portuale intende rendere operativo un grande bacino di carenaggio nel Mediterraneo, in grado di offrire servizi di riparazione rivolti principalmente – anche se non esclusivamente – alle medio-grandi navi oceaniche.

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

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

### **3.1 Requisiti tecnici del progetto**

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

- 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 2000 kN ogni 24-25 m;
- vita nominale dell’opera 50 anni;
- classe d’uso II
- classe di imbarcazione per azione di urto “Molto grande”
- idoneità all’utilizzo futuro della banchina con gru semoventi caratterizzate da:
  - peso a pieno carico 500 t
  - area di ingombro 12,00m x 12,00m
  - dimensione degli stabilizzatori 5,50 x 1,80 m
  - carico massimo su stabilizzatori in condizioni estreme 300 t

La soluzione strutturale adottata consiste di una paratia ancorata in acciaio, caratterizzata da un minor costo a metro lineare e da minori tempi di costruzione rispetto a possibili soluzioni alternative quali il banchinamento a giorno su pali od i diaframmi in c.a. ancorati.

Nell’ambito del progetto sono previsti:

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

- la intera resecazione degli esistenti tratti di banchina G, H, I, da ottenersi attraverso la demolizione sia a terra sia subacquea delle strutture in c.a. che costituiscono il corpo dei banchinamenti, lo scavo dei terrapieni ed il dragaggio delle sabbie poste a tergo dei muri di sponda;
- il dragaggio dei fondali antistanti la nuova banchina;
- il banchinamento del segmento posto al termine verso Sud del tratto I, costituito attualmente di un'opera a scogliera, attraverso il salpamento parziale della scogliera esistente, la realizzazione di una berma di imbasamento e la posa di cassoni in c.a. prefabbricati a piè d'opera, completati da una sovrastruttura in c.a. gettata in opera; il fondale al piede della banchina è previsto a q. – 6,00 m. dal l.m.m.

### **3.2 Descrizione delle opere**

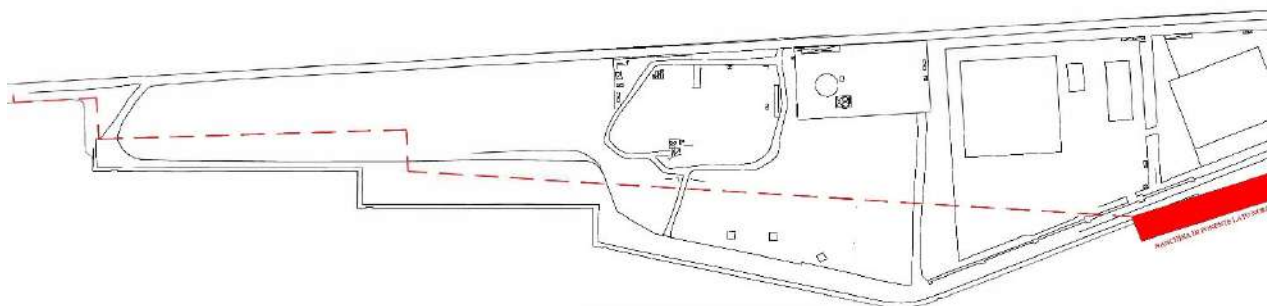
I nuovi banchinamenti di ponente avranno uno sviluppo complessivo dei fronti di banchina pari a 949,30 m, comprensivi di due risvolti di lunghezza di 35,00 m ciascuno, ai quali sono da aggiungere 85,20 m relativi alla banchina per ormeggio rimorchiatori.

Più in particolare, come evidenziato in Figura 46, l'intervento da realizzare è costituito dai seguenti banchinamenti principali:

- un tratto rettilineo di circa 613,00 m, raccordato alla costruenda “Banchina di Ponente lato Nord” da un risvolto di 6,30 m di lunghezza;
- un segmento di 35 m di raccordo tra il precedente tratto ed il successivo tratto rettilineo;
- un secondo tratto rettilineo di circa 260,00 m;
- un successivo risvolto di 35,00 m a sud;

e comprende, come accennato in precedenza, una nuova banchina per ormeggio rimorchiatori che sviluppa 85,20 m, con un fronte di attracco di 70,00 m realizzato integrando con opere in c.a. la scogliera di riva .

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>



**Figura 46 Sovrapposizione intervento (in rosso) sullo stato dei luoghi**

Le nuove banchine si innestano a Nord alla “Banchina di Ponente lato Nord”, progettata ed in corso di realizzazione per un fondale al piede di -17,40 m. dal l.m.m..

La soluzione tipologica dei banchinamenti principali 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 posta ad adeguata distanza (vedi Figura 47).

Le caratteristiche salienti della soluzione strutturale adottata sono:

- palancolato combinato palo tubolare /AZ, con palo tubolare  $\varnothing 1829$  spessore 20 mm, interasse circa 3,29 m, esteso da +0,40 a -22,40 m su l.m.m., svuotato e riempito con calcestruzzo magro C8/10 da -2,50 m a -25,00 m da l.m.m., con calcestruzzo strutturale C35/45 da -2,50 m a 0,40 m da l.m.m. e palanca intermedia tipo AZ26-700 estesa fino a -22,40 m da l.m.m.;
- barra di ancoraggio orizzontale  $\varnothing 100$  in acciaio ASF 500 ad interasse  $i=3,29$  m;
- blocco di ancoraggio in calcestruzzo armato, di forma rettangolare, con base  $b = 3,00$  m posta a -2,50 m da l.m.m. ed altezza di 4,50 m (da -2,50 a +2,00 m su l.m.m.)

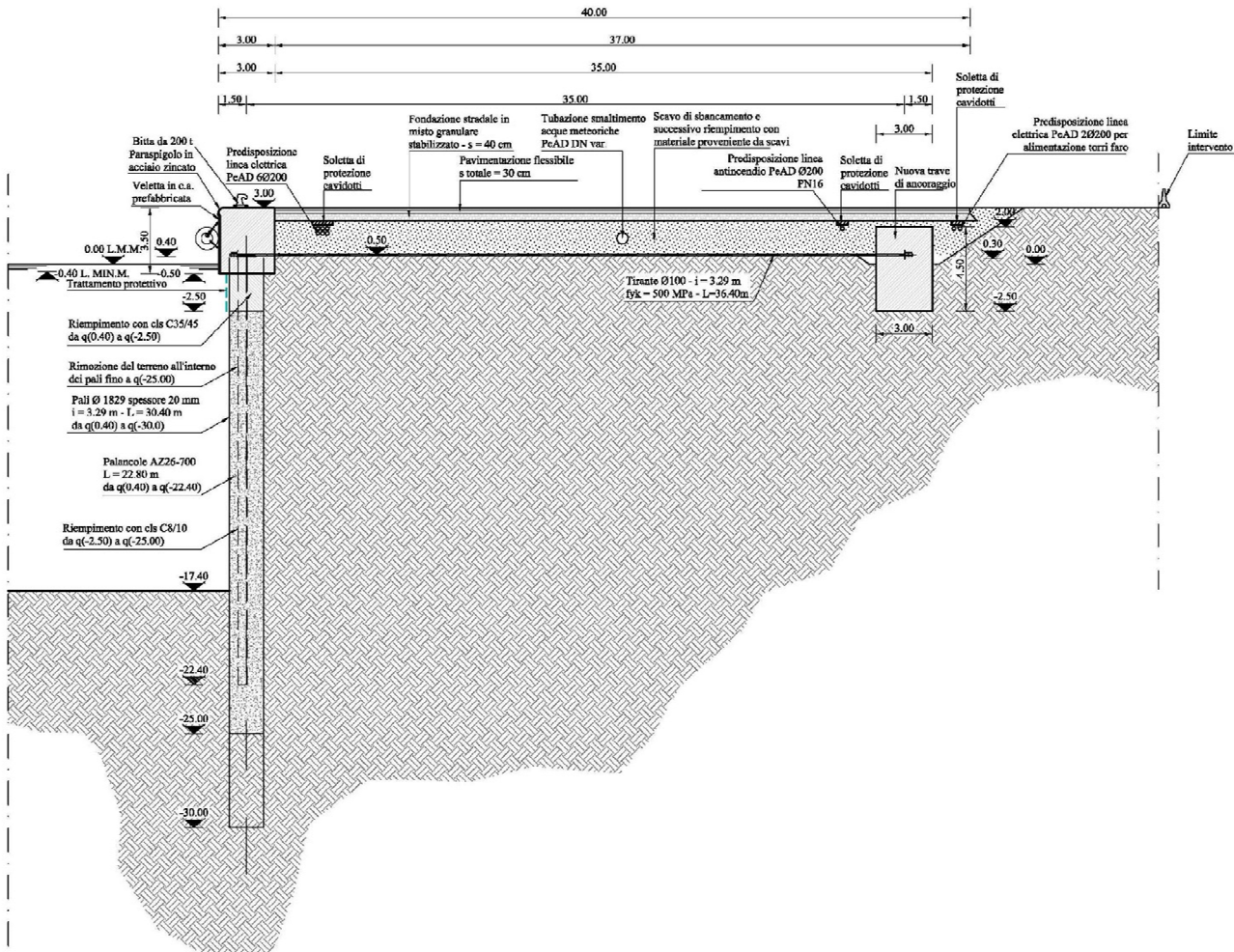


Figura 47 Sezione tipo di progetto banchina

Nel tratto di banchinamento prospiciente il capannone ZEN Marine – a tutela della stabilità delle fondazioni del capannone stesso – è prevista la realizzazione di una paratia in pali trivellati  $\Phi$  800 con  $h = m$  9,00) e la modifica della struttura di ancoraggio che, in luogo della trave continua in calcestruzzo armato, consiste di:

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

- n. 14 “celle” costituite pali trivellati D 80 cm (h = m 6,00), poste ad interasse pari a m 3,29; i pali delle celle sono accostati sul lato parallelo alla banchina e secanti nel lato ortogonale. Le “celle” si sviluppano per una estensione longitudinale circa pari a m 47,0;
- un cordolo di coronamento in c.a. di sezione rettangolare, che segue la disposizione dei pali delle celle, impostato alla q. 0,00 m da l.m.m. con altezza di 2,00 m ;

La soluzione strutturale proposta per la nuova banchina per ormeggio rimorchiatori (L = m 75,20) consiste di:

- diaframma tirantato costituito da: n. 94 pali in calcestruzzo D 80 cm (h = m 25,00); n.25 tiranti definitivi ad 8 trefoli (L = m 30,00);
- piano di posa in pietrame scapolo (spessore cm 50,00), posto a quota -6,00 m su l.m.m.;
- n. 17 cassoni cellulari prefabbricati in c.a. (m 4,30 x m 5,00 x m 6,60), riempimento con materiale arido e scogli di I categoria;
- dalle e veletta prefabbricate in c.a. (spessore cm 20,00), per il getto in opera della sovrastruttura in calcestruzzo armato,
- getto di calcestruzzo in acqua a tergo cassoni prefabbricati in c.a. (h = m 7,50).

I risvolti di collegamento tra i fronti rettilinei di banchina sono realizzati in tipologia analoga ai banchinamenti principali, con la differenza che i tiranti di ancoraggio - di diametro 110 mm - vengono inclinati nel piano per andare ad alloggiare in una trave di ancoraggio trasversale lunga m 26,00.

È prevista la realizzazione della rete di raccolta acque meteoriche, comprensiva dell’installazione di alcuni disoleatori idonei al trattamento delle portate di progetto individuate nella relazione idrologica (vedi elaborato “R05 – Relazione idrologica ed idraulica”).

La banchina sarà dotata superiormente di angolare in acciaio zincato a caldo e degli usuali arredi di banchina quali bitte di ormeggio e parabordi cilindrici in gomma.

Il piazzale retrostante la banchina viene pavimentato per una larghezza di 37 m.

Il pacchetto di pavimentazione è previsto costituito di: uno strato di misto stabilizzato di tipo stradale di spessore minimo di cm 40, per livellamento del materiale di riempimento; uno strato di base di spessore 17 cm; strato di conglomerato bituminoso (binder) di spessore 10 cm; conglomerato bituminoso per strato di usura di spessore 3 cm, tipo anti-skid SPLIT-MASTIX.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

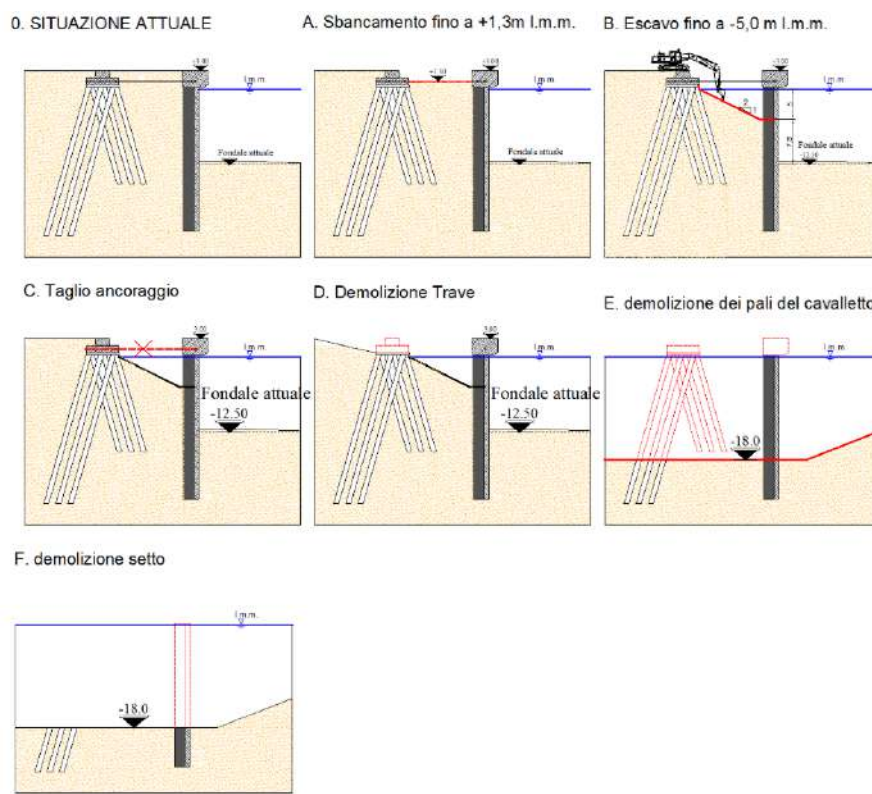
### **3.3 Modalità operative e fasi lavorative**

#### **3.3.1 Fasi demolizione banchinamenti**

Nell'ottica di prediligere lo svolgimento di lavorazioni da terra e contenere quindi i costi, si prevedono le seguenti **fasi di demolizione**:

- preparazione del cantiere mediante sbancamento fino a +1,3m da l.m.m. (fino a scoprire i tiranti esistenti);
- lavorando da terra con escavatore a braccio lungo, sbancamento a tergo dei diaframmi esistenti fino alla profondità di 5,0m da l.m.m., con pendenza indicativa di 2H:1V, con lo scopo di ridurre la massa di terreno spingente sulla paratia in vista del successivo scollegamento dei tiranti;
- scollegamento del diaframma dal cavalletto di contrasto mediante la rimozione dei tiranti;
- demolizione della trave del cavalletto da terra;
- escavo e demolizioni da mezzi marittimi dei pali del cavalletto;
- demolizione del diaframma a T esistente tramite taglio subacqueo.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <hr/> <p>Data: Gennaio 2022</p>
--	--	--



**Figura 48 Fasi per la demolizione dei banchinamenti esistenti**

### 3.3.2 Fasi costruttive delle nuove opere

**Il nuovo banchinamento** viene realizzato tutto a terra, in arretramento del margine esistente. Pertanto le fasi costruttive saranno essenzialmente le seguenti:

- infissione dei nuovi palancolati di banchina;
- sbancamento dell'area tra i nuovi palancolati e il blocco di ancoraggio a +0,50 m su l.m.m.;
- realizzazione della trave di ancoraggio della banchina (fase 1), infissione palancolato provvisorio, scavo fino a -2,50 m su l.m.m. e getto della porzione inferiore della trave, fino a 0 m su l.m.m.;
- posa delle barre di ancoraggio a collegamento tra la trave di banchina e la trave di ancoraggio;
- realizzazione della trave di ancoraggio della banchina (fase 2), completamento del getto della trave di ancoraggio;
- realizzazione trave di banchina;

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

- rinterro per strati compattati di materiale di riciclo delle demolizioni tra +0,50 e +2,30 m su l.m.m.;
- realizzazione della pavimentazione di banchina fino a +3,00 m su l.m.m.

Per il tratto in prossimità del capannone esistente la trave di ancoraggio viene modificata per ridurre la necessità di escavi e viene realizzata una paratia a protezione del capannone.

La **Darsena per ormeggio rimorchiatori** verrà realizzata con le seguenti fasi costruttive principali:

- realizzazione della paratia di pali trivellati ø800/1,0 m lungo il ciglio della strada esistente;
- realizzazione degli ancoraggi sommitali della paratia;
- realizzazione della trave sommitale della paratia;
- escavo fino a -6,0 m da l.m.m. con rimozione della scogliera esistente
- preparazione del fondo scavo per la posa dei cassoncini;
- posa dei cassoncini realizzati a terra, riempimento della cella interna, realizzazione della cella antiriflettente;
- riempimento dell'intercapedine tra cassone e paratia con magrone;
- realizzazione della sovrastruttura di banchina.



 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resezione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

#### 4. ELEMENTI DI VALUTAZIONE PER LA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

##### 4.1 Previsione degli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico

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

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

<b>MODIFICAZIONI indotte dal progetto sul paesaggio (DPCM 12.12.2005)</b>	<b>Valutazione presenza</b>	<b>Note, spiegazioni, indicazione degli interventi di mitigazione e compensazione assunti nel progetto definitivo.</b>
<i>Modificazioni della morfologia, quali sbancamenti e movimenti di terra significativi, eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno (rete di canalizzazioni, struttura parcellare, viabilità secondaria,..) o utilizzati per allineamenti di edifici, per margini costruiti, ecc.</i>	NO	Il progetto non apporta modificazioni della morfologia del territorio attuale poiché gli interventi previsti (pur comportando importanti sbancamenti) sono all'interno dell'ambito portuale e consistono in una resecazione lato ponente di un tratto già attualmente banchinato per facilitare la sicurezza della navigazione.
<i>Modificazioni della compagine vegetale (abbattimento di alberi, eliminazione di formazioni riparali, ...)</i>	NO	L'intervento non interessa modifiche della compagine vegetale. Il contesto paesaggistico è quello di un'area fortemente antropizzata, trattandosi di un ambito portuale di un porto commerciale. La vegetazione che si percepisce dalle fotografie aeree è una vegetazione spontanea, priva di pregio, ed a carattere stagionale (si vedano le fotografie del rilievo) e comunque non connotativa dell'area.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

<p><i>Modificazioni dello skyline naturale o antropico (profilo dei crinali, profilo dell'insediamento)</i></p>	<p>NO</p>	<p>Le nuove opere non rappresentano un nuovo elemento nell'ambito della percezione visiva del paesaggio e si pongono in continuità con quanto già realizzato lungo le banchine adiacenti ed antistanti.</p>
<p><i>Modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico, evidenziando l'incidenza di tali modificazioni sull'assetto paesistico</i></p>	<p>SI</p>	<p>L'intervento consiste in un adeguamento strutturale alle nuove prestazioni richieste all'infrastruttura di banchina (migliore accosto di grandi navi e sicurezza alla navigazione), nella realizzazione di piazzali retrostanti, in un approfondimento del fondale di progetto e nell'aumento delle sollecitazioni di carattere statico e sismico nelle banchine esistenti.</p> <p>Circa le sabbie dragate, sarà necessario caratterizzarle per poi destinarle, se possibile, per il ripascimento della spiaggia antistante il porto al fine di ripristinare gli equilibri costieri.</p>
<p><i>Modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico</i></p>	<p>NO</p>	<p>Si vedano le considerazioni su esposte riguardo la modifica dello skyline.</p>
<p><i>Modificazioni dell'assetto insediativo-storico</i></p>	<p>NO</p>	
<p><i>Modificazioni dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi, dell'insediamento storico (urbano, diffuso, agricolo)</i></p>	<p>NO</p>	
<p><i>Modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e colturale.</i></p>		

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

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

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

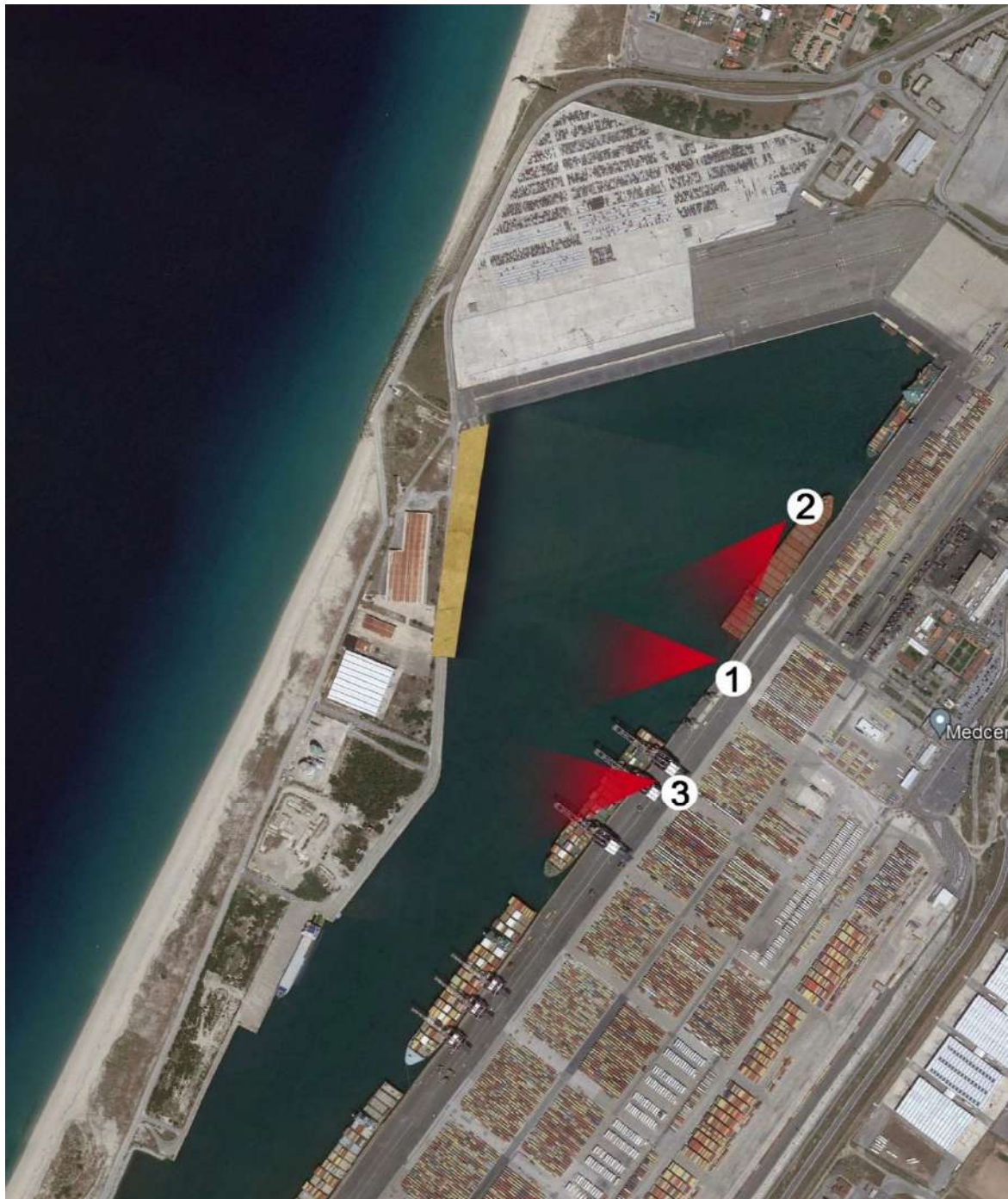
 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resezione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

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

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b>  <b>Resecazione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b>  <b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <hr/> <p>Data: Gennaio 2022</p>
--	---	--

## 5. FOTOINSERIMENTI

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



**Figura 49 Key plan fotografico – Ante**

In giallo è evidenziato il tratto di banchina il cui intervento è approvato ed in corso di realizzazione.

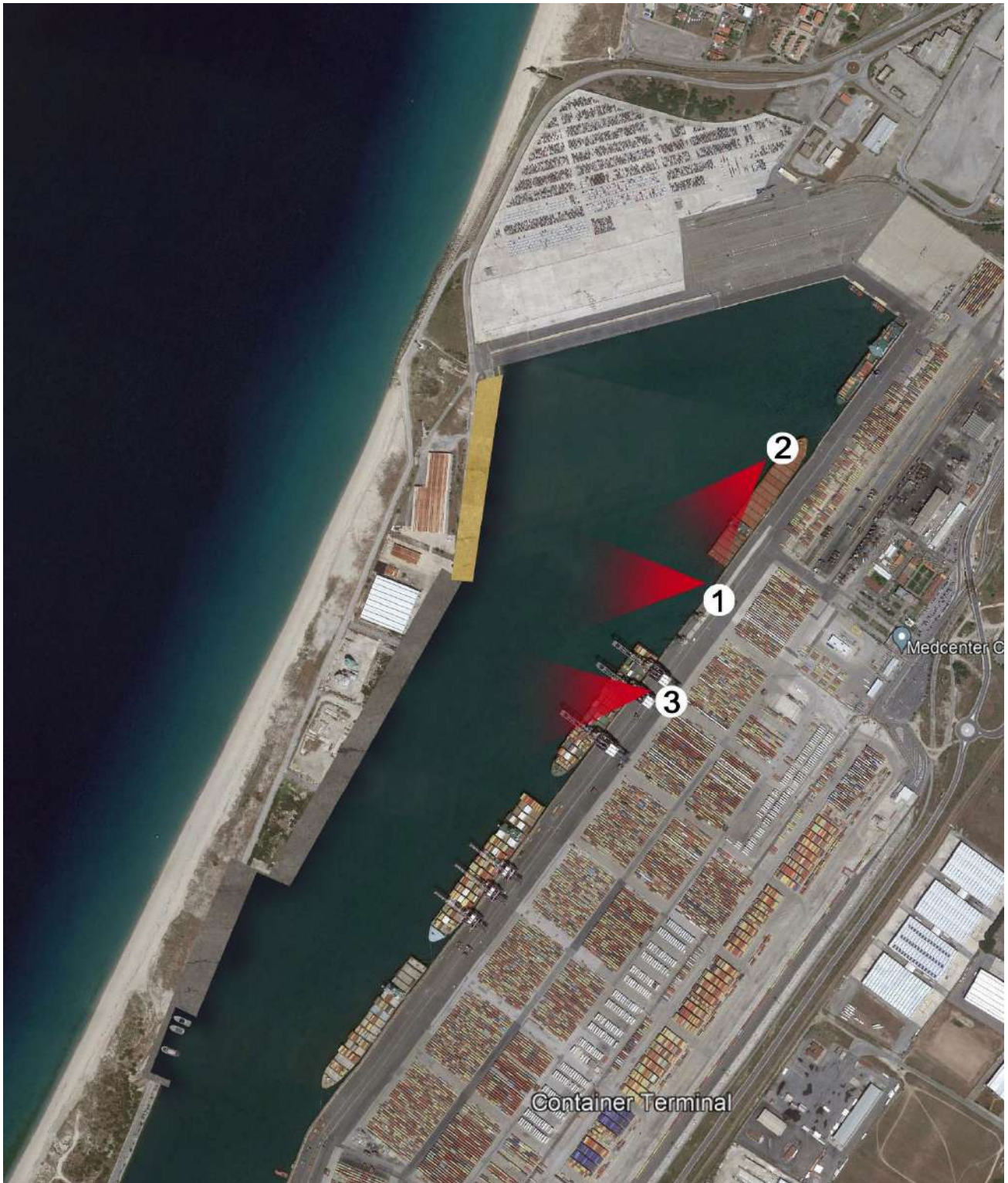


Figura 50 Key plan fotografico – Post

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>



**Figura 51 Fotoinserimento 1 – Ante**



**Figura 52 Fotoinserimento 1 – Ante con sul lato destro il progetto approvato ed in corso di esecuzione**

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>



**Figura 53 Fotoinserimento 1 -Post**





Autorità di Sistema Portuale  
dei Mari Tirreno Meridionale  
e Ionio

**PORTO DI GIOIA TAURO**  
**Resezione Banchine di Ponente Tratti G-H-I**

**PROGETTO DEFINITIVO**

Titolo elaborato:  
Relazione Paesaggistica

Data: Gennaio 2022



**Figura 54 Fotoinserimento 2 – Ante**



**Figura 55 Fotoinserimento 2 – Post**

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>



**Figura 56 Fotoinserimento 3 – Ante**



**Figura 57 Fotoinserimento 3 – Post**

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b> <b>Resecuzione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p>
		<p>Data: Gennaio 2022</p>

## 6. CONCLUSIONI

L'area di intervento ricade nella porzione settentrionale del canale portuale, in prossimità del bacino di evoluzione, nel cordone di terreno che separa il bacino interno dal mare, in un tratto banchinato (banchine G,H,I,L) mentre le aree retrostanti sono occupate da terreni, alcuni caratterizzati dalla presenza di vegetazione sporadica e stagionale.

Dalle analisi fin qui effettuate si può concludere che:

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

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

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

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

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

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

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p><b>PORTO DI GIOIA TAURO</b>  <b>Resezione Banchine di Ponente Tratti G-H-I</b></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p>	<p>Titolo elaborato: Relazione Paesaggistica</p> <hr/> <p>Data: Gennaio 2022</p>
--	---	--

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

- Non altera lo skyline da mare (si vedano i fotoinserti) con un minimo impatto sulle visuali viene infatti modificata la sola visuale dal bacino interno portuale.
- Non interessa specie vegetali di rilievo.

**Dall'analisi delle caratteristiche del paesaggio in cui si inseriscono le opere in progetto ed in base alla tipologia delle stesse, non si ravvisa la possibilità di andare a modificare in modo negativo il contesto paesaggistico di riferimento, a fronte del significativo miglioramento che porterebbero.**

**Infatti per tipologia e limitata estensione l'intervento non ha la forza di alterare la ormai consolidata vocazione portuale dei luoghi inoltre la specifica area di intervento costituisce un tratto banchinato del bacino di evoluzione interno e quindi, non potrebbe evidentemente essere utilizzata per usi "non portuali".**