



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Sezione Seconda

Adunanza del 21 giugno 2022

N. del Protocollo 48/2022

OGGETTO: Affare n. 48/2022. Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore del Porto di Gioia Tauro.

LA SEZIONE

VISTA la nota acquisita agli atti al prot. 4788 del 12 maggio 2022, con la quale l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha trasmesso, per esame e parere ex art. 5 della L. n. 84/1994 e ss. mm. e ii., la documentazione relativa alla proposta in oggetto;

VISTE la nota n. 5064 del 20 maggio 2022 con la quale è stata nominata la Commissione relatrice, e la nota n. 5696 del 09 giugno 2022, con la quale la stessa è stata integrata;

ESAMINATA la documentazione agli atti;

UDITA la Commissione relatrice (- OMISSIS -).

PREMESSO

Si ritiene opportuno riportare, preliminarmente, una serie di stralci di precedenti pareri.

A. Inquadramento giuridico

Nel parere n. 93/2009 della Sezione Seconda, si legge:

"[...] Il PRP, secondo la definizione data dall'art. 5 – comma 1 della Legge n° 84/1994, delimita e disegna "l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie". Inoltre, il PRP individua "le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate." Successivamente, con voto n° 44/1999 questa Assemblea Generale ha formulato un indirizzo metodologico e procedimentale in materia di pianificazione portuale, ponendo l'accento su quella categoria di "variazioni" all'assetto delle opere previste nel PRP (definite "modifiche non sostanziali") che, per la loro natura, non comportano "variante" al PRP medesimo. [...]

In questo rinnovato e più organizzato contesto metodologico e concettuale, dunque, la "modifica non sostanziale" è riconoscibile allorquando nell'ambito del "sistema porto", per effetto di una sopravvenuta "forzante", sia necessario modificare l'assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere previste nel piano regolatore portuale per perseguire i traguardati obiettivi, mantenendo le stesse scelte strategiche. [...]

*L'adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal piano, ovviamente, non deve essere rilevante sotto il profilo ambientale e deve comunque rispondere ai requisiti di **fattibilità tecnica** e di **non contrasto** con gli strumenti urbanistici vigenti, come previsto dall'art. 5 – comma 2 della legge n. 84/1994. [...]*

Aspetti procedimentali

Su ciascuna motivata e documentata proposta di "adeguamento tecnico funzionale", questo Consiglio Superiore si esprimerà, pertanto, in ordine:

- *al riconoscimento della fattispecie di "adeguamento tecnico funzionale" delle opere previste dal piano e, conseguentemente, della **non modificazione degli obiettivi e del generale assetto strategico del porto**, sia in termini infrastrutturali che funzionali (aspetto di metodo);*

- *alla **fattibilità tecnica** e alla **non rilevanza ambientale** degli adeguamenti delle opere previste dal piano e della eventuale **valutazione tecnica** del relativo progetto definitivo, se congiuntamente trasmesso (aspetto di merito)".*

Successivamente, l'art. 6 del D.Lgs. n. 169/2016, che ha riformato l'art. 5 della Legge n. 84/1994 in materia di strumenti di pianificazione portuale, ha introdotto l'adeguamento tecnico-funzionale (ATF) nel corpo normativo, "cristallizzando" così il procedimento tecnico-amministrativo già oggetto di indirizzo da parte di questo Consesso con il citato voto n° 93/2009, nonchè allargando il dominio di applicabilità

dell'istituto, in quanto anche *“modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore di sistema portuale”* (PRdSP) in termini di *“caratterizzazione funzionale delle aree portuali”*, costituiscono *“adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore di sistema portuale”*.

Si riporta di seguito il comma 5 dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come sostituito dall'art. 48, comma 1, lett. d) del D.L. 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni in legge dall' art. 1, comma 1, L. 11 settembre 2020, n. 120.

“5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune o dei comuni interessati, con riferimento esclusivo alle previsioni delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città. È successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente.”

Indirizzi metodologici e procedimentali relativi all'adeguamento tecnico-funzionale possono utilmente rinvenirsi nelle *“Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale”* (Marzo 2017), elaborate da una Commissione incardinata presso questo Consesso, e delle quali si riportano di seguito degli stralci.

“[...]occorre dimostrare che la variazione funzionale introdotta non costituisce modifica sostanziale, in quanto i carichi tecnici ed ambientali non mutano in modo significativo.

Possibili “casi di studio” di un ATF

Le numerose fattispecie esaminate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a seguito del voto di indirizzo n° 93/2009 possono sostanzialmente ricondursi alle macro-categorie sotto riportate, sotto il profilo dei contenuti:

- *modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali), con conseguente ricalibrazione del contorno interno portuale, senza alterare l'assetto generale di piano. Ciò anche a seguito della sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;*
- *modifiche non sostanziali alle batimetrie di piano e all'assetto planimetrico degli specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsene). Anche in questo caso, dette modifiche potrebbero essere dettate dalla sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;*
- *inserimento di una cassa di colmata che non altera in modo sostanziale la struttura del PRdSP (la successiva attribuzione di funzioni portuali alla cassa di colmata, una volta*

consolidata, può passare attraverso una proposta di variante-stralcio, in linea generale).
A ciò si aggiungono:

- *modifiche non sostanziali alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali, come già rilevato (nuove funzioni compatibili con la preesistente, o le preesistenti, nella medesima area portuale; rilocalizzazione di funzioni portuali preesistenti; integrazioni/modifiche delle norme d'attuazione)*

In questa dominio di modifiche non sostanziali, un cambio di imboccatura portuale (o un suo radicale ridisegno) o un intervento di espansione delle aree portuali non possono essere considerati ATF".

B. Proposta di ATF: documentazione agli atti

Nello specifico, la proposta di adeguamento tecnico-funzionale all'esame, trasmessa con nota acquisita con prot. 4788 del 12 maggio 2022, è corredata dai seguenti elaborati:

- *Delibera del Comitato di Gestione n° 20/2022 del 30/03/2022;*
- *Parere della Capitaneria di Porto prot. 6697 del 22/04/2022;*
- *Dalla seguente documentazione prodotta dall'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio:*

ELENCO ELABORATI ATF				
Descrizione	Revisione	Data	Codice elaborati	Scala
RELAZIONI				
Elenco elaborati	01	Gennaio 2022	R00	-
Relazione generale	01	Gennaio 2022	R01	-
Relazione ambientale sintetica	01	Gennaio 2022	R02	-
Studio dell'agitazione ondosa residua	01	Gennaio 2022	R03	-
ELABORATI GRAFICI				
A - INQUADRAMENTO GENERALE				
Planimetria di inquadramento	01	Gennaio 2022	T01	1:10000
PRT-PRP vigente	01	Gennaio 2022	T02	VARIE
Planimetria stato dei luoghi	01	Gennaio 2022	T03	1:1000
Planimetria di progetto ATF	01	Gennaio 2022	T04	1:1000
Sovrapposizioni ATF/PRP Vigente e ATF/BASE CTR	01	Gennaio 2022	T05	1:2000
Sovrapposizioni ATF/Ortofoto e fotoinserimenti	01	Gennaio 2022	T06	1:2000

C. Proposta di ATF: inquadramento caso in esame

Quanto sopra necessariamente premesso, si riporta di seguito la descrizione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale in esame, come riportato nella "Relazione generale" di seguito integralmente riportata, al fine di rintracciarne le motivazioni e di individuarne i contenuti essenziali.

RELAZIONE GENERALE DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE

1. PREMESSA

La presente Relazione generale riguarda la proposta di **Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF)** del Piano Regolatore Portuale di Gioia Tauro relativa all'intervento configurato come "*Rescazione banchine di Ponente – Tratti G-H-P*" che l'Autorità Portuale intende realizzare all'interno dell'ambito portuale.

La Relazione generale è stata sviluppata tenendo conto di quanto previsto dalla Parte III delle "*Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale - Marzo 2017*" emesse dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che, in particolare, al punto III.5 "*L'adeguamento tecnico funzionale ATF*", fornisce uno strumento di verifica della "non sostanzialità" delle modifiche previste negli ATF.

2. STATO DELLA PIANIFICAZIONE PORTUALE VIGENTE

Lo strumento di pianificazione vigente è costituito di fatto dal **Piano Regolatore Territoriale ASI** e dalle relative varianti che, ai sensi dell'art. 27 della Legge 84/1994, assumono efficacia di "Piano regolatore portuale esistente". Il Piano Regolatore Territoriale consortile fu approvato con DPGR della Regione Calabria n. 42 del 02/08/1972 e quindi variato con DPGR n. 411 del 25/06/1997 (Figura 1 e

Figura 2). 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, avvenuta 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 Legge 84/1994, 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. 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 n. 103 del 24/01/2014.

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 PRT nelle more di approvazione del nuovo PRP (Figura 5 e Figura 6).

---- fine pagina ----

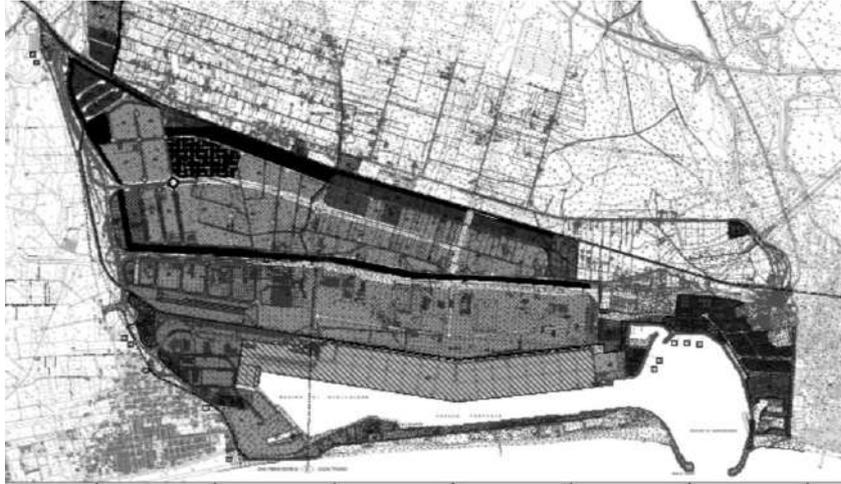


Figura 1 Piano Regolatore Territoriale Consortile approvato nel 1997

REGIONE CALABRIA		
CONSORZIO PER L'AREA DI SVILUPPO INDUSTRIALE DELLA PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA		
AGGLOMERATO DI GIOIA TAURO - ROSARNO - SAN FERDINANDO		
PIANO REGOLATORE TERRITORIALE VARIANTE GENERALE		
Titolo elaborato: ZONIZZAZIONE		
Aggiornamenti:	Data: MAGGIO 1996	Elaborato: 5°
	Scala: 1:5000	P1 - 01
Progettazione A.S.I. ING. BONOMO PANDOLFI ARCH. ALDO PIRROTTI ING. GIUSEPPE MORANO	Data adozione:	Data approvazione:

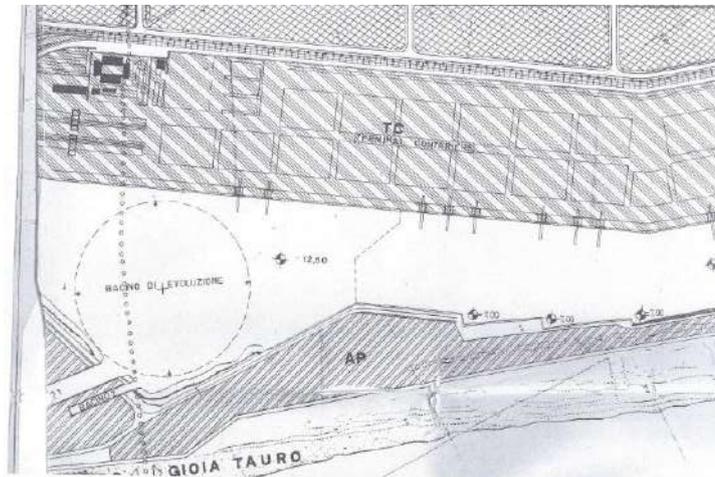


Figura 2 Stralcio di PRT approvato nel 1997 inerente le banchine di progetto

- | | | |
|--|-----------|-------------------------------|
| | AI | Area per attività industriali |
| | AA | Area per attività artigianali |
| | TC | Area per Terminal Containers |
| | AP | Area per attività portuali |

Figura 3 Stralcio legenda PRT 1997

Articolo 8

Area per attività portuali

In questa area sono consentiti insediamenti solo per il personale di dogana, per le attrezzature ed i servizi necessari per il carico-scarico delle merci e dei passeggeri e per la movimentazione merci (silos, depositi, serbatoi per carburante, piccoli locali per uffici, biglietterie, ecc.), nonché le opere a rete connesse all'esercizio di queste attività.

Sono anche consentiti tutti i fabbricati ed i servizi necessari e di complemento ai bacini di carenaggio. Il tutto previa valutazione ed autorizzazione del Comitato Direttivo del Consorzio.

E' stata inserita in questa destinazione d'uso anche l'area retrostante il tratto di banchina (ancora da realizzarsi e lunga circa m 300), che sarà destinata all'ENEL qualora si dovesse, in futuro, realizzare la centrale elettrica.

Figura 4 Stralcio norme di Attuazione P.R.T. 1997



-  PROG. GRS174 " INFRASTRUTTURE DI BASE NELLA 3° ZONA INDUSTRIALE DELL'AGGLOMERATO DI GIOIA TAURO - ROSARNO - SAN FERDINANDO - 4° LOTTO "
- PROG. GRS176 " INFRASTRUTTURE DI BASE NELLA 3° ZONA INDUSTRIALE DELL'AGGLOMERATO DI GIOIA TAURO - ROSARNO - SAN FERDINANDO - 6° LOTTO "
- PROG. GRS05 " TANGENZIALE EST - ASSE VIARIO DI COLLEGAMENTO TRA IL PORTO DI GIOIA TAURO E LO SVINCOLO SULL'AUTOSTRADA A3 SALERNO - REGGIO CALABRIA "
- PROG. GRS06 " CENTRO DIREZIONALE - 1° LOTTO "

- PROG. GRS14 " TERMINAL INTERMODALE A SERVIZIO DELLA 2° ZONA INDUSTRIALE " DELL'AGGLOMERATO DI GIOIA TAURO - ROSARNO - SAN FERDINANDO "
- PROG. GRS15 " DEPOSITI DOGANALI NELLA 2° ZONA INDUSTRIALE DELL'AGGLOMERATO DI GIOIA TAURO - ROSARNO - SAN FERDINANDO "
- PROG. GRS16 " PIATTAFORMA LOGISTICA - PIASTRA DEL FREDDO - NELLA 2° ZONA INDUSTRIALE DELL'AGGLOMERATO DI GIOIA TAURO - ROSARNO - SAN FERDINANDO "
- PROG. GRS20 " COSTRUZIONE DI UN IMPIANTO FOTOVOLTAICO DA 5 MW DI POTENZA PER LA PRODUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA NELLA 3° ZONA INDUSTRIALE DELL'AGGLOMERATO DI GIOIA TAURO - ROSARNO - SAN FERDINANDO "

REGIONE CALABRIA	
CONSORZIO PER LO SVILUPPO INDUSTRIALE DELLA PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA	
AGGLOMERATO DI GIOIA TAURO - ROSARNO - SAN FERDINANDO	
Data: 11/09/2009 Doc. N. 11/09/2009 M. 11/09/2009	
PROTOCOLLO DI INTESA PER IL PIANO REGOLATORE TERRITORIALE CONSORTILE	
PLANIMETRIA GENERALE	
Data: GIUGNO 2008	
Scala: 1:10000	
Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria	
Comune di Gioia Tauro	<i>[Signature]</i>
Comune di Rosarno	<i>[Signature]</i>
Comune di San Ferdinando	<i>[Signature]</i>

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 PRP CONSORTILE (6)
- — — — — VIABILITA' ESISTENTE
- — — — — VIABILITA' DI PROGETTO

Figura 5 Protocollo di Intesa per il Piano Regolatore Territoriale Consortile del 2009

--- fine pagina ---

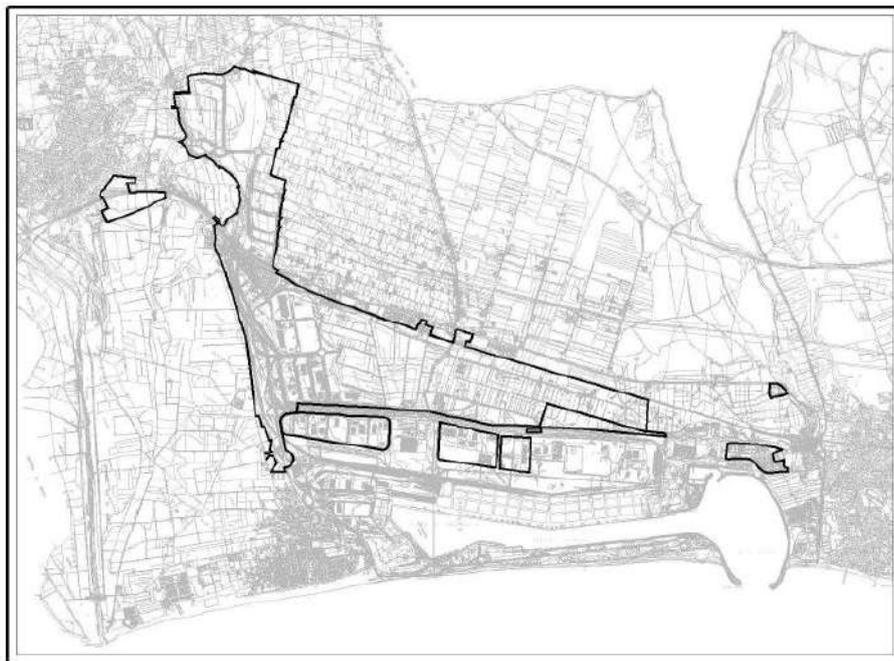
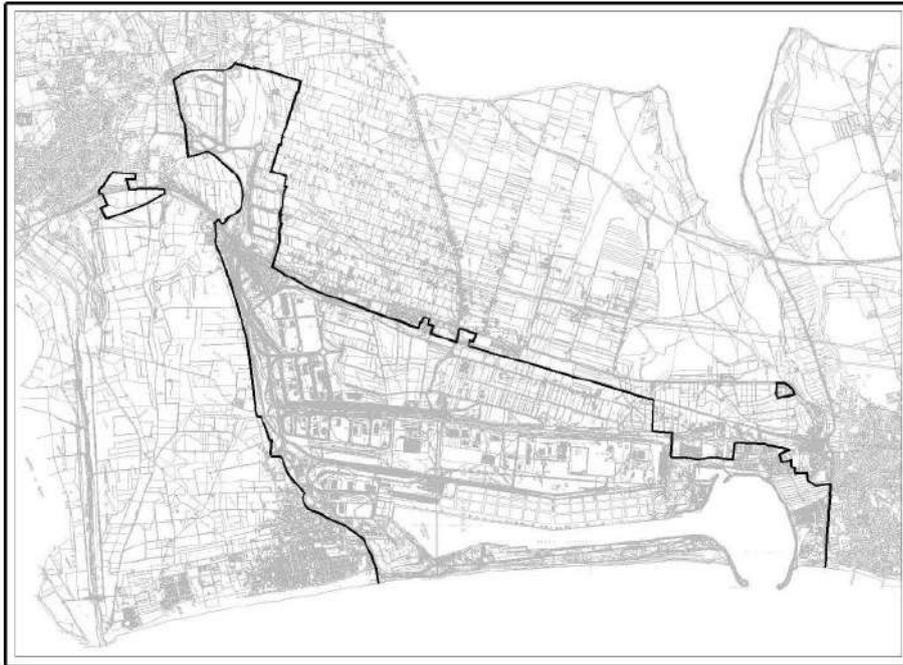


Figura 6 Assetto delle aree interessate dal Piano ASI prima e dopo la variante 2010

---- *fine pagina* ----

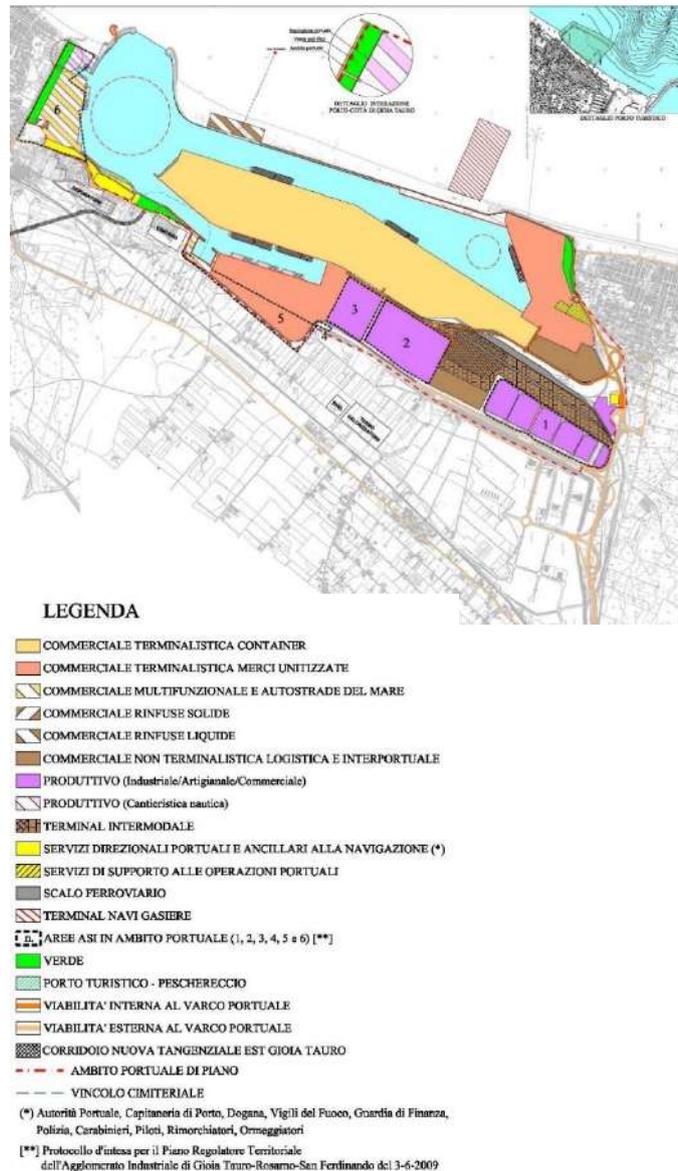


Figura 7 Planimetria Piano Regolatore Portuale inserita a completamento delle aree ASI di variante di piano

Il Piano Regolatore Territoriale consortile è stato integrato da n. 3 Adeguamenti Tecnici Funzionali (ATF), poi confluiti nella planimetria di Piano Regolatore Portuale del 2010.

ATF n.1 Approvato con voto Consiglio superiore dei Lavori Pubblici n. 444 del 19.12.2002

Oggetto: modifiche canale di accesso imboccatura portuale con rotazione di 30° ed allargamento dello stesso per 50 m.

ATF n.2 Approvato con voto Consiglio superiore dei Lavori Pubblici n. 288 del 15.12.2004

Oggetto: Approfondimento fondali interni portuali.

ATF n.3 Approvato nell'adunanza del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici del 04.05.2005 protocollo 14.

Oggetto: riallineamento banchine portuali Nord e dragaggi antistanti a -16.00 m.

Il progetto argomento del presente studio è oggetto di un adeguamento tecnico funzionale in quanto difforme dal PRT vigente.

3. STATO DEI LUOGHI

3.1 Inquadramento del Porto di Gioia Tauro

Il Porto di Gioia Tauro si trova sulla costa Occidentale della Calabria, affacciato sul Mar Tirreno; è situato in posizione mediana lungo il litorale dell'omonimo golfo con esposizione dell'imboccatura ad ovest.

Il porto presenta una configurazione a canale con sviluppo di circa sei chilometri, parallelo alla linea di costa, ed i suoi limiti territoriali si estendono per oltre un chilometro nell'entroterra. Lo specchio acqueo portuale, di superficie interna pari a circa 180 ettari, è costituito da un bacino di espansione, da un canale portuale e da un bacino di evoluzione (Figura 8).

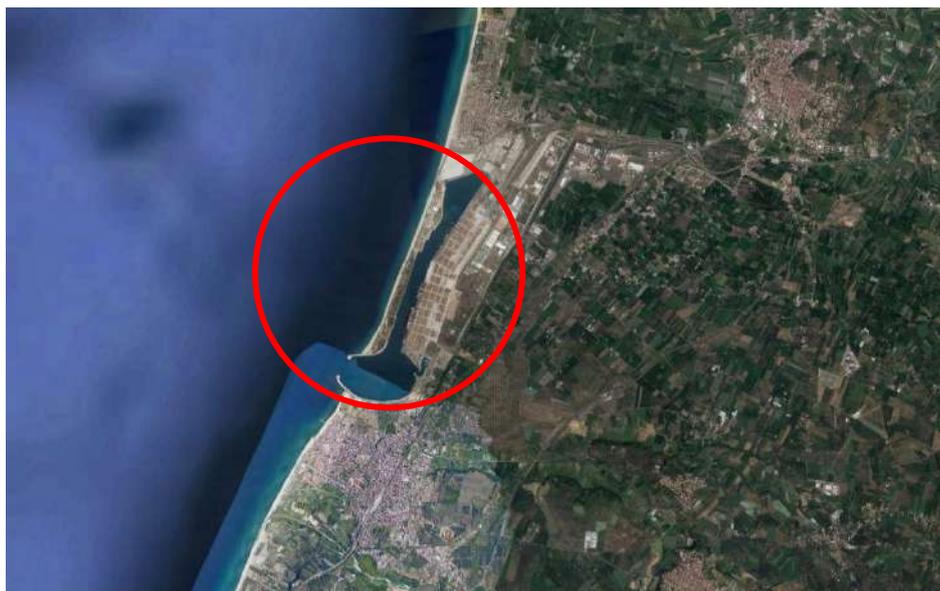


Figura 8 Foto aerea del porto di Gioia Tauro

L'imboccatura del porto ha una larghezza di circa 300 m, ed è ad essa contiguo un bacino di espansione del diametro di 750 m. In direzione nord si sviluppa il canale portuale della lunghezza di circa 3 Km e larghezza minima di 200 m, ampliato a 250 m nel tratto iniziale. All'estremo nord del canale si trova un ulteriore bacino di evoluzione del diametro di 500 m.

La struttura portuale dispone di 5.125 m di banchine di cui 3.391 m ricavate lungo il lato di levante, 814 m lungo il lato nord e 920 m lungo il lato di ponente con fondali fino a -18 m (in corrispondenza della banchina alti fondali).

3.2 Ubicazione e descrizione del sito di intervento

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). Il filo banchina della nuova opera ricade nei terreni retrostanti le banchine esistenti, che saranno demolite e rimosse nell'ambito del progetto (Figura 9).

--- fine pagina ---



Figura 9 Foto aerea dell'area di intervento

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 delle opere che contornano e delimitano lo specchio acqueo portuale.

Nell'ambito del progetto si prevede inoltre il banchinamento del segmento finale verso Sud del tratto I, costituito attualmente di un'opera a scogliera, finalizzato a creare un fronte di ormeggio riservato ai rimorchiatori che operano nel porto.

3.3 Rilievo fotografico



Figura 10 Foto aerea tratta dalla Scheda 3.a Piana di Gioia tauro del TOMO III del QTRP



Figura 11 Key plan fotografico



Figura 12 Vista 1

---- fine pagina ----



Figura 13 Vista 2



Figura 14 Vista 3

4. PROPOSTA PROGETTUALE DI ATF

4.1 *Motivazioni e descrizione della proposta di ATF*

Il presente Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale vigente di Gioia Tauro riguarda la proposta di resecazione delle banchine di Ponente nella porzione settentrionale del canale 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. 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 m³). 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. 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.



Figura 15 Sovrapposizione su foto aerea dell'intervento. In rosso la resecazione dei tratti G-H-I

La Capitaneria di Porto di Gioia Tauro ,con nota in data 22.04.2022 prot. U0006697 ha richiesto che la banchina di ormeggio riservata ai rimorchiatori venga progettata per un tirante d'acqua pari a - 7,00 m dal l.m.m., , in prospettiva di un possibile aggiornamento della flotta .

4.2 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:

- 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 finale 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. -7,00 m. dal l.m.m.

4.3 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 16, 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.

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

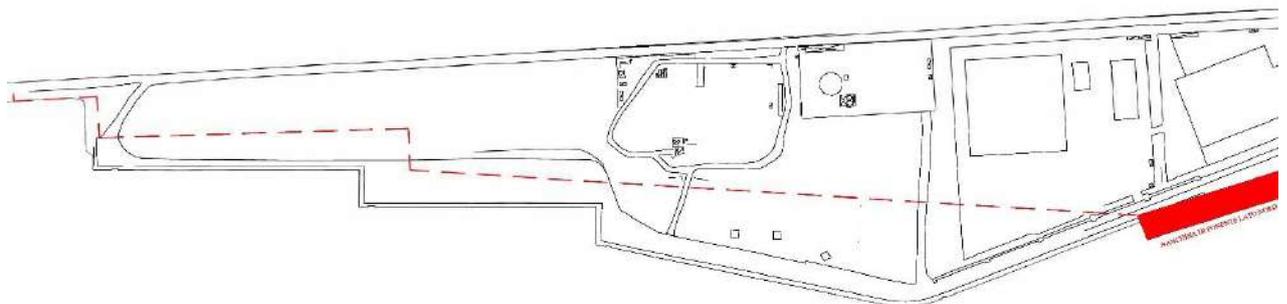


Figura 16 Sovrapposizione intervento (in rosso) sullo stato dei luoghi

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 17).

Le caratteristiche salienti della soluzione strutturale adottata sono:

- palancole combinato palo tubolare /AZ, con palo tubolare $\Phi 1829$ spessore 20 mm, interasse circa 3,29 m, esteso da +0,40 a -30,00 m dal l.m.m., svuotato e riempito con calcestruzzo magro C8/10 da -2,50 m a -25,00 m dal l.m.m., con calcestruzzo strutturale C35/45 da -2,50 m a 0,40 m dal l.m.m. e palanca intermedia tipo AZ26-700 estesa da +0,40 a -22,40 m dal l.m.m.;
- barra di ancoraggio orizzontale $\Phi 100$ 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.)

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 interasse pari a 1,0 m (con $h = 9,00$ m) e la modifica della struttura di ancoraggio che, in luogo della trave continua in calcestruzzo armato, consiste di (vedi Figura 18):

- n. 14 “celle” costituite pali trivellati D 80 cm ($h = 6,00$), 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.

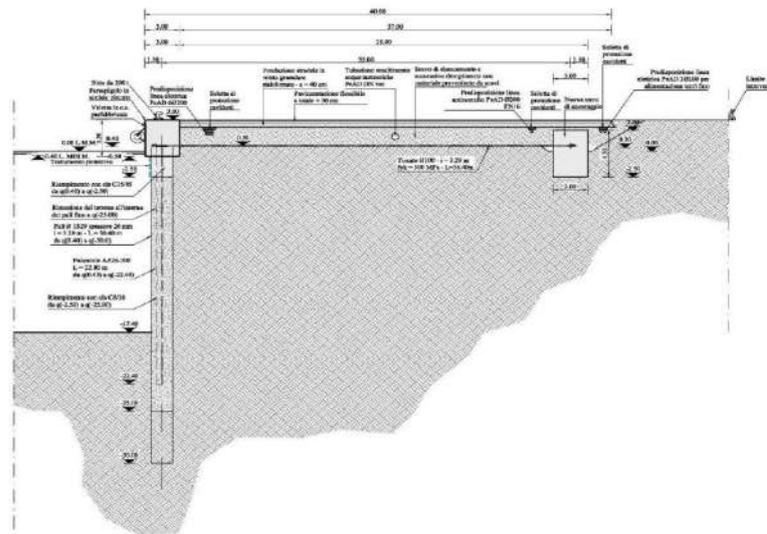


Figura 17 Sezione tipo di progetto banchina

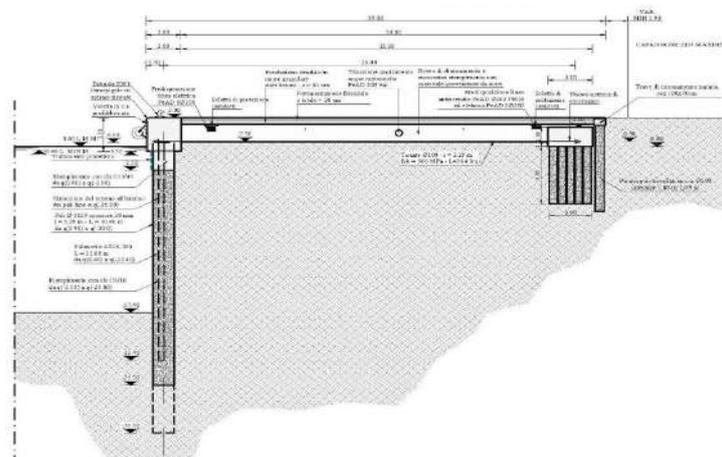


Figura 18 Sezione tipo banchina tratto prospiciente il capannone

La soluzione strutturale proposta per la nuova banchina per ormeggio rimorchiatori di 85,00 m, con un fronte di attracco di 70,00 m e fondale al piede pari a -7,00 m dal l.m.m. come richiesto dalla Capitaneria di Porto di Gioia Tauro, consiste di:

- diaframma tirantato (h = m 20,50) costituito da: 75 pali in calcestruzzo Φ 800, posti ad interasse $i = 1,00\text{m}$; cordolo di coronamento in cemento armato (cm 90,00 x cm 130,00) e n.25 tiranti definitivi a barre $\Phi 43$ posti ad interasse $i = 2,00\text{ m}$, inclinati di 40° rispetto all'orizzontale;
- piano di posa in pietrame scapolo (spessore cm 50,00), posto a quota -7,00 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;
- lastra orizzontale e veletta prefabbricata in c.a. (spessore cm 20,00), per il getto in opera della sovrastruttura in calcestruzzo armato di spessore 80cm.

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 100 mm - vengono inclinati nel piano per andare ad alloggiare in una trave di ancoraggio trasversale lunga 26,00 m (Figura 19).

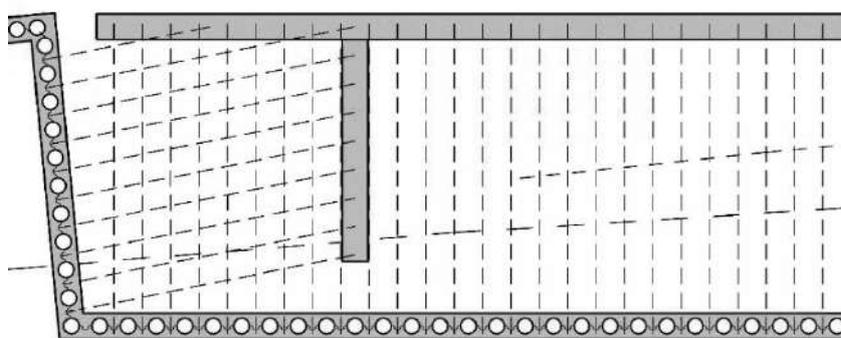


Figura 19 Risvolti di collegamento tra fronti rettilinei di banchina

È prevista la realizzazione della rete di raccolta acque meteoriche, comprensiva dell'installazione di n.6 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 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.

4.4 Fotoinserimenti

Per meglio illustrare le opere oggetto di intervento sono stati sviluppati dei fotoinserimenti (in giallo è evidenziato il tratto di banchina il cui intervento è approvato ed in corso di realizzazione) :

---- fine pagina ----



Figura 20 Key plan fotografico – Ante



Figura 21 Key plan fotografico – Post



Figura 22 Fotoinserimento 1 – Ante



Figura 23 Fotoinserimento 1 – Ante con il progetto approvato ed in corso di esecuzione sul lato destro



Figura 24 Fotoinserimento 2 – Ante



Figura 25 Fotoinserimento 2 – Post



Figura 26 Fotoinserimento 3 – Ante



Figura 27 Fotoinserimento 3 – Post

5. MOTIVAZIONI ALLA BASE DELLA ATTRIBUZIONE DELLA FATTISPECIE DI ATF

Si ritiene che l'intervento in oggetto rientri a tutti gli effetti nella fattispecie di "Adeguamento Tecnico Funzionale" ai sensi del D.Lgs 4 agosto 2016 n. 169 "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124" e in quanto tale soggetto a procedure di approvazione semplificate. L'art. 6 comma 3ter l. e) del D.Lgs 169/2016 individua espressamente l'iter procedimentale:

"Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore di sistema portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo

scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico funzionali del piano regolatore di sistema portuale”.

Tra le numerose fattispecie dei possibili casi studio di ATF esaminati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a seguito del voto di indirizzo n° 93/2009 si possono annoverare le “*modifiche non sostanziali alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali, come già rilevato (nuove funzioni compatibili con la preesistente, o le preesistenti, nella medesima area portuale; rilocalizzazione di funzioni portuali preesistenti; integrazioni/modifiche delle norme d’attuazione)*” e le “*modifiche non sostanziali alle batimetrie di piano e all’assetto planimetrico degli specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsene), anche in seguito alla sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto*”.

L’adeguamento tecnico funzionale non altera i contenuti di piano (rappresentati da obiettivi e dalle correlate scelte strategiche), anzi le proposte vanno nella direzione delineata dalle strategie di piano e dai conseguenti obiettivi individuati (e rappresentano “...*scelte obbligate dettate da cause contingenti, sopravvenute, non prevedibili, a priori all’atto della redazione del PRP*”).

La scelta dell’ambito procedurale entro cui sviluppare il presente progetto si fonda, in primo luogo, sul fatto che **le opere proposte sono congruenti con le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree portuali previste dal vigente PRP**, traducendosi in **adeguamenti dell’assetto funzionale delle opere previste nel piano stesso**.

Come si evince dall’estratto della tavola di Piano Regolatore Territoriale Consortile approvato nel 1997 (Figura 28) le aree oggetto di intervento sono classificate come AP: *Area per attività portuali* e pertanto la proposta progettuale **non altera in alcun modo la destinazione d’uso prevista dal PRT vigente**.

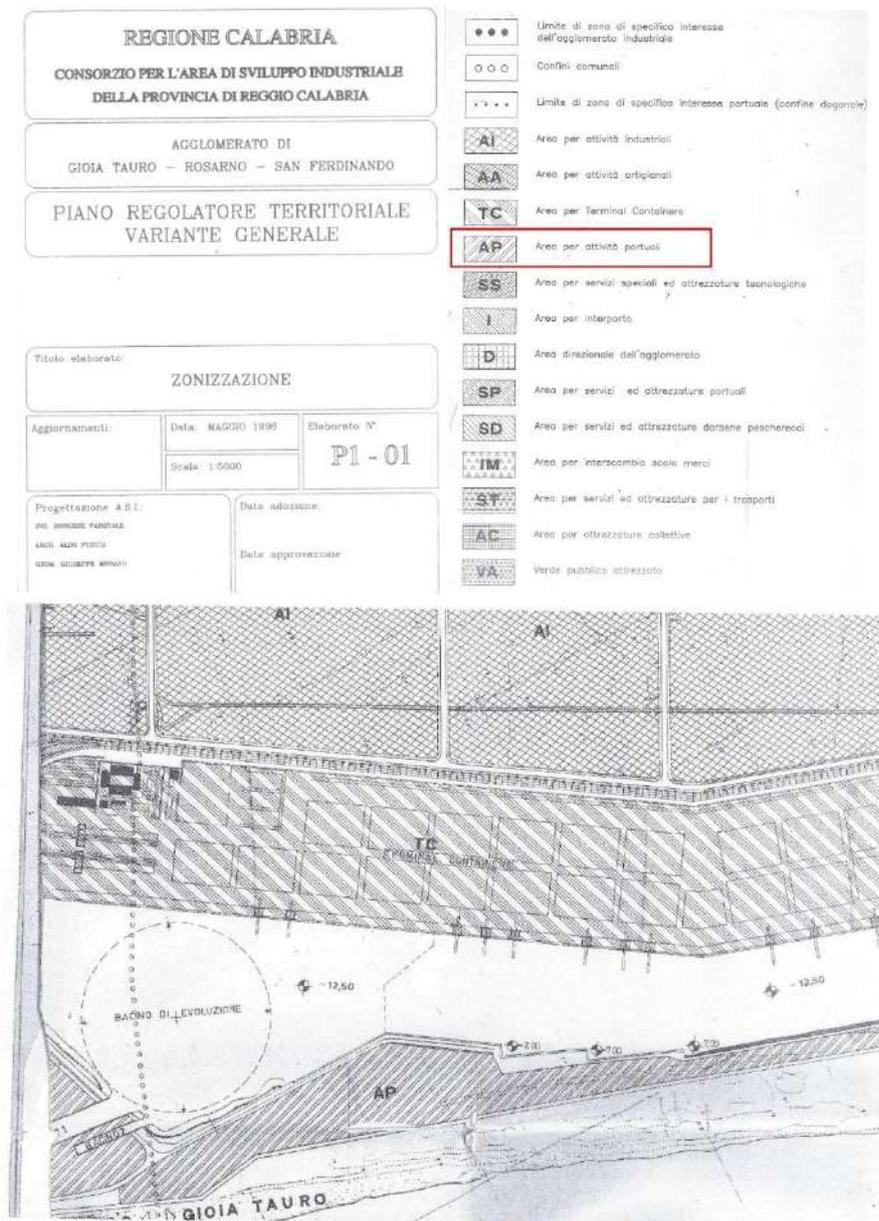


Figura 28 Stralcio di PRT approvato nel 1997 inerente le banchine di progetto

Si riporta inoltra la planimetria del piano pescaggi allegata all'ATF approvato con voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n.14 del 04.05.2005, in cui viene confermata la medesima destinazione d'uso già prevista nel PRT (attività portuali).

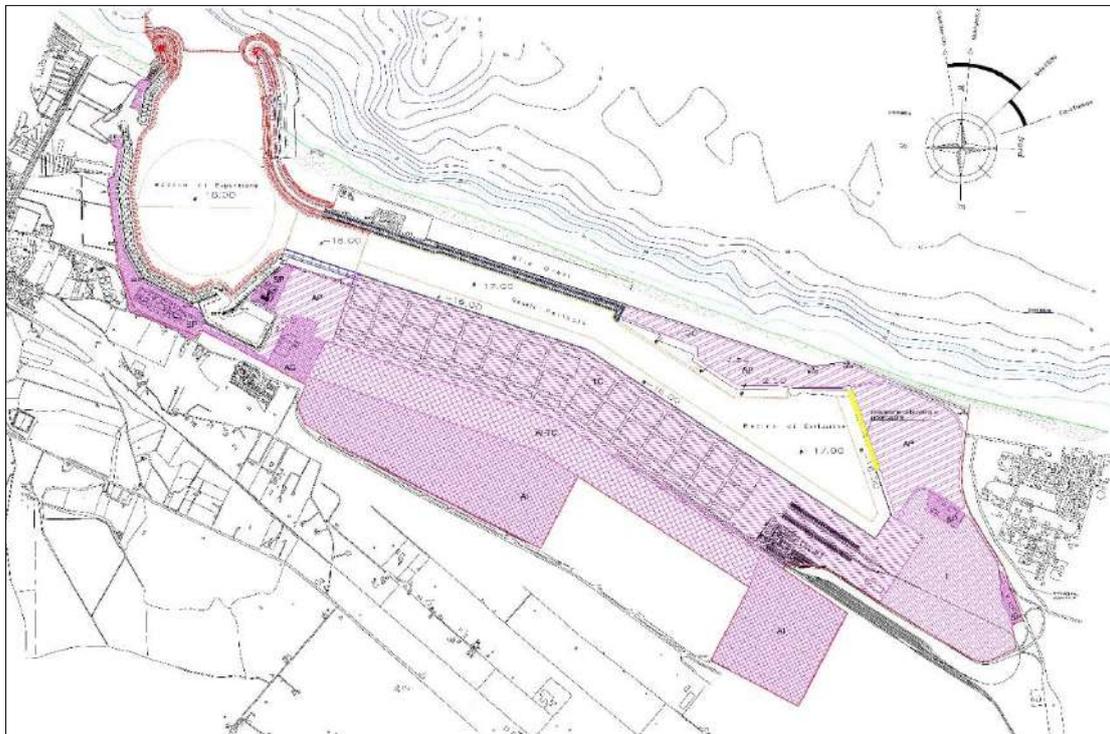


Figura 29 Stralcio ATF 2005 – Planimetria piano pescaggi

Con il presente progetto ci si prefigge l'obiettivo di conferire maggiore e piena funzionalità allo scalo marittimo generale di Gioia Tauro, **diversificare le attività presenti nel porto ed aumentarne quindi la competitività, i livelli di sicurezza degli scali e la navigabilità interna, nonché assicurare una maggiore efficienza del sistema portuale in termini di performance.**

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

Inoltre l'ipotesi di intervento favorisce lo sviluppo infrastrutturale del porto che l'Autorità sta portando avanti con una serie di progetti tendenti a modificare la configurazione del bacino per garantire una diversificazione delle attività presenti nel porto assieme ad una maggiore sicurezza, velocità e manovrabilità delle navi incrementando le attività produttive e dei traffici.

Lavori di resecazione banchina G-H-I per sicurezza alla navigazione.

In merito ai lavori di resecazione della banchina di ponente, la modifica della sagoma prevista dal PRP attraverso la rettificazione degli allineamenti delle banchine esistenti renderà possibile il sorpasso nel canale di navigazione delle navi "matri" in presenza di navi portacontainer di grandi dimensioni nella banchina operativa di Levante lato Nord.

Parimenti, considerando che le navi "matri" e le navi di grandi dimensioni necessitano di fondali con batimetria a -17.40 verranno adeguati i fondali alle nuove esigenze di navigazione.

Nel caso in esame, il riconoscimento della fattispecie di adeguamento tecnico funzionale degli interventi previsti si attua fondamentalmente attraverso:

- **la non introduzione di variazioni significative nelle norme di attuazione del piano** in quanto il progetto **prevede una destinazione d'uso già presente** (si rimanda a Figura 28 e Figura 29).
- **la non modificazione degli obiettivi di piano e del generale assetto strategico del porto**, sia in termini infrastrutturali che funzionali.

--- fine pagina ---

6. COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

6.1 Strumenti di pianificazione a livello regionale

6.1.1 QUADRO TERRITORIALE REGIONALE PAESAGGISTICO (QTRP)

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

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

Il QTRP ha valore di piano urbanistico-territoriale con valenza paesaggistica, riassumendo le finalità di salvaguardia dei valori paesaggistici ed ambientali di cui all'art. 143 e seguenti del D.Lgs n. 42/2004. Esplicita la sua valenza paesaggistica direttamente, tramite normativa di indirizzo e prescrizioni, e, più in dettaglio, attraverso successivi Piani Paesaggistici di Ambito (PPd'A) come definiti dallo stesso QTRP ai sensi del D.Lgs n. 42/2004. Interpreta gli orientamenti della Convenzione Europea del Paesaggio (Legge 9 gennaio 2006, n.14) e del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i.) e si propone di contribuire alla formazione di una moderna cultura di governo del territorio e del paesaggio attraverso i seguenti aspetti fondamentali:

- a) rafforzare ulteriormente l'orientamento dei principi di "recupero, conservazione, riqualificazione del territorio e del paesaggio", finalizzati tutti ad una crescita sostenibile dei centri urbani con sostanziale "risparmio di territorio";
- 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 contenute nel QTRP sono cogenti per gli strumenti di pianificazione subordinata e immediatamente prevalenti su quelle eventualmente difformi.

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

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

APTR 3 - PIANA DI GIOIA TAURO

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

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

UPTR 3.a - PIANA DI GIOIA TAURO

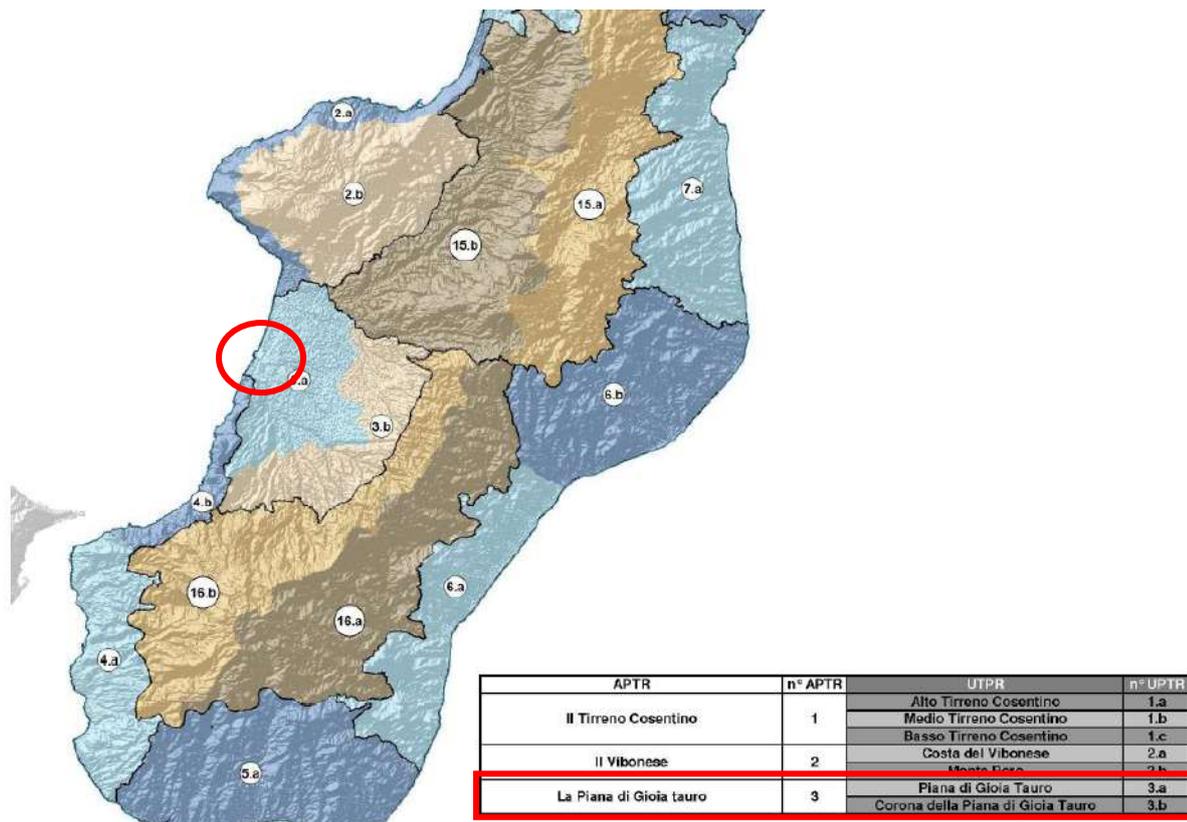


Figura 30 Estratto TOMO 3 QTRP – Carta delle Unità Paesaggistiche Territoriali Regionali

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.

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 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 del presente progetto risultano coerenti con il PTPR.

6.1.2 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 394 358 ha della macrocategoria Bosco. In particolare, copre 390 730 ha della categoria Boschi alti, 2 539 ha della categoria Impianti di arboricoltura da legno, e 1 088 ha di Aree temporaneamente prive di soprassuolo. Il vincolo naturalistico, invece, si estende su 146 638 ha di Bosco, di cui 145 892 su Boschi alti. A tutt'oggi l'unico documento riscontrato è rappresentato dalla Carta dei vincoli sulla quale sono riportate oltre alle aree soggette a vincolo idrogeologico, quelle relative ai Piani di Insediamento Produttivo (PIP), Aree di interesse Archeologico e Aree di Sviluppo Industriale (ASI).”

La carta dei vincoli (Figura 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”.

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

6.1.3 PIANO GESTIONE RISCHIO ALLUVIONI DELL'APPENINO 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, ed 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 D.Lgs 23 febbraio 2010 n. 49, pone l'obiettivo, agli enti competenti in materia di difesa del suolo, di ridurre le conseguenze negative - derivanti dalle alluvioni - per la salute umana, il territorio, i beni, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche e sociali. A tal fine prevede la predisposizione del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni dei Distretti Idrografici individuati sul territorio nazionale dall'art. 64 del D.Lgs 152/2006, tra i quali il Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale comprendente la Regione Calabria.

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

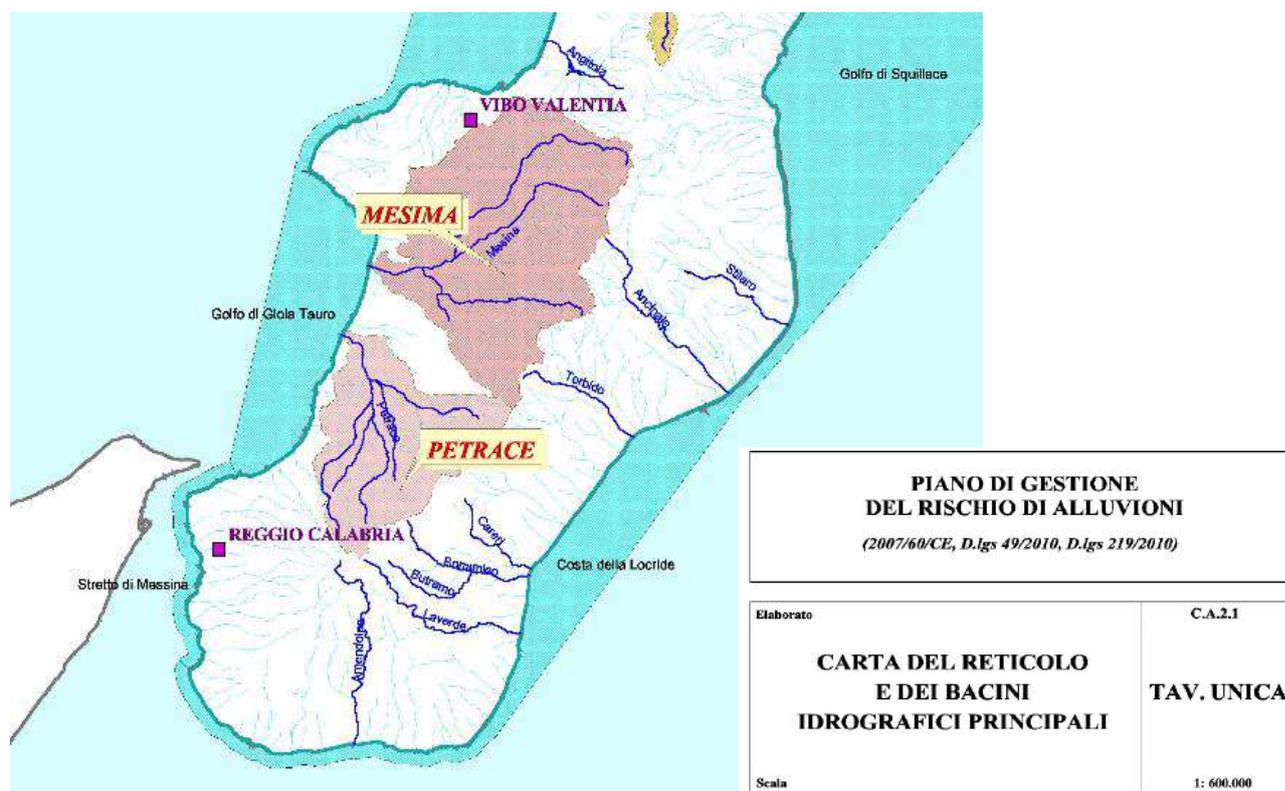


Figura 32 PGRA. Carta del reticolo e dei bacini idrografici principali. Fonte sito web distretto idrografico

Appennino meridionale

--- fine pagina ---

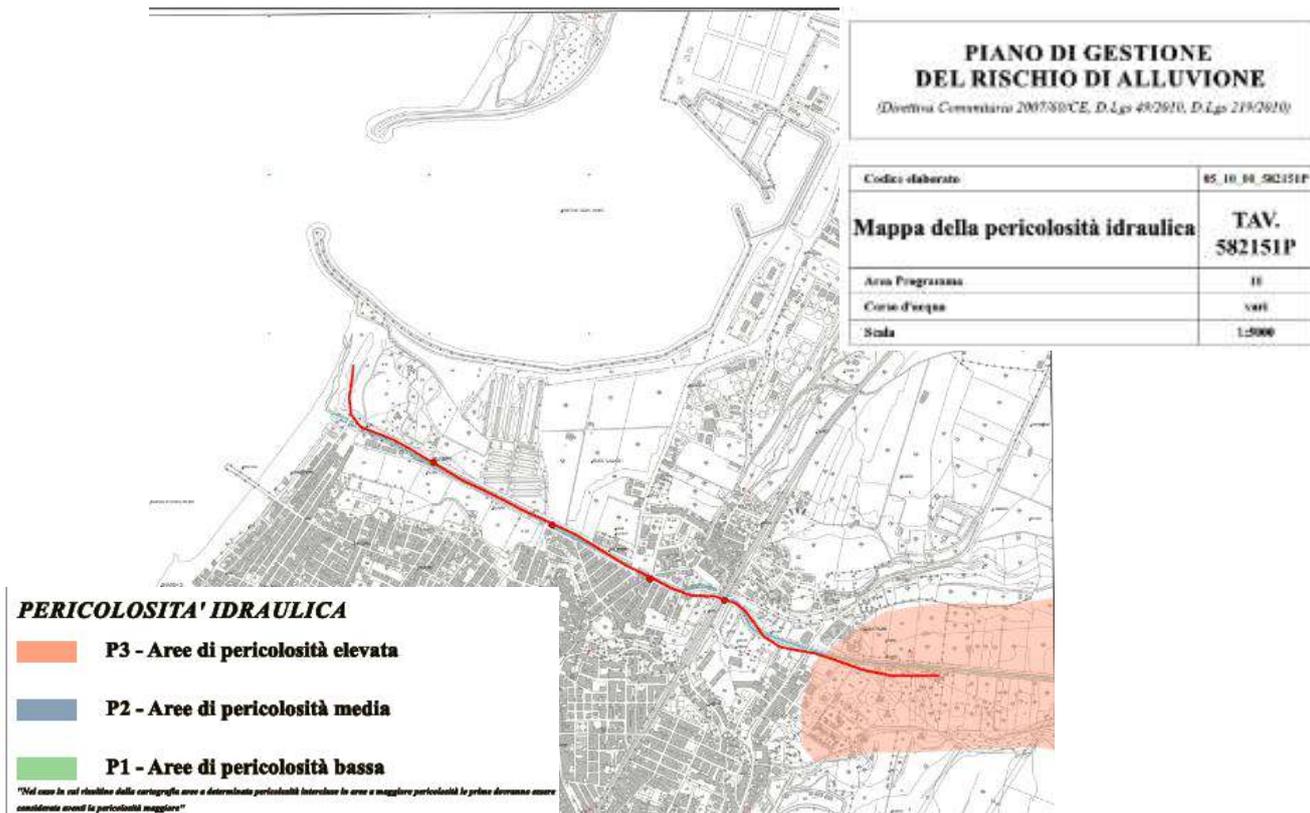


Figura 33 PGRA Pericolosità idraulica. Fonte sito web distretto idrografico Appennino meridionale

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 33 e Figura 34).

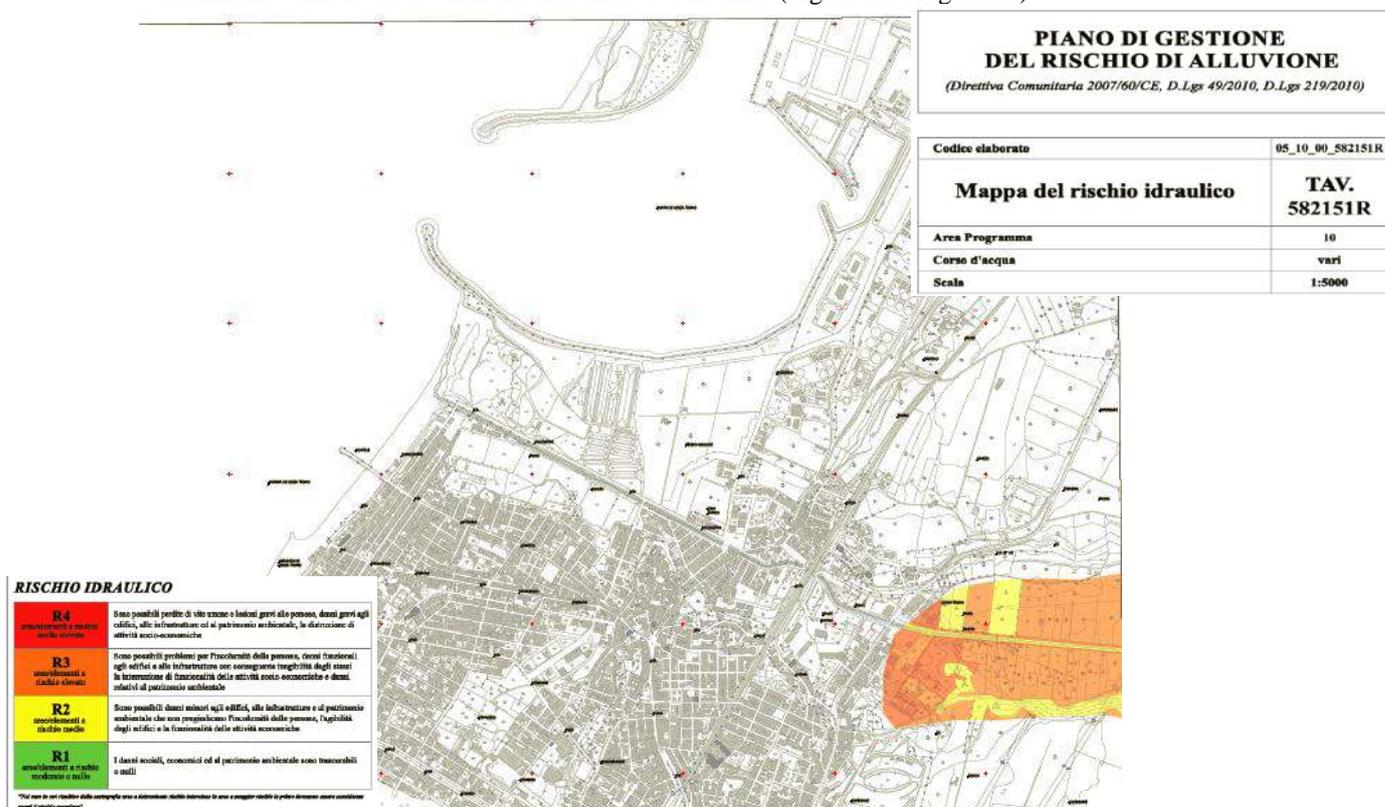


Figura 34 PGRA Rischio idraulico. Fonte sito web distretto idrografico Appennino meridionale

6.1.4 PIANO ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)

Il 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.

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.

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

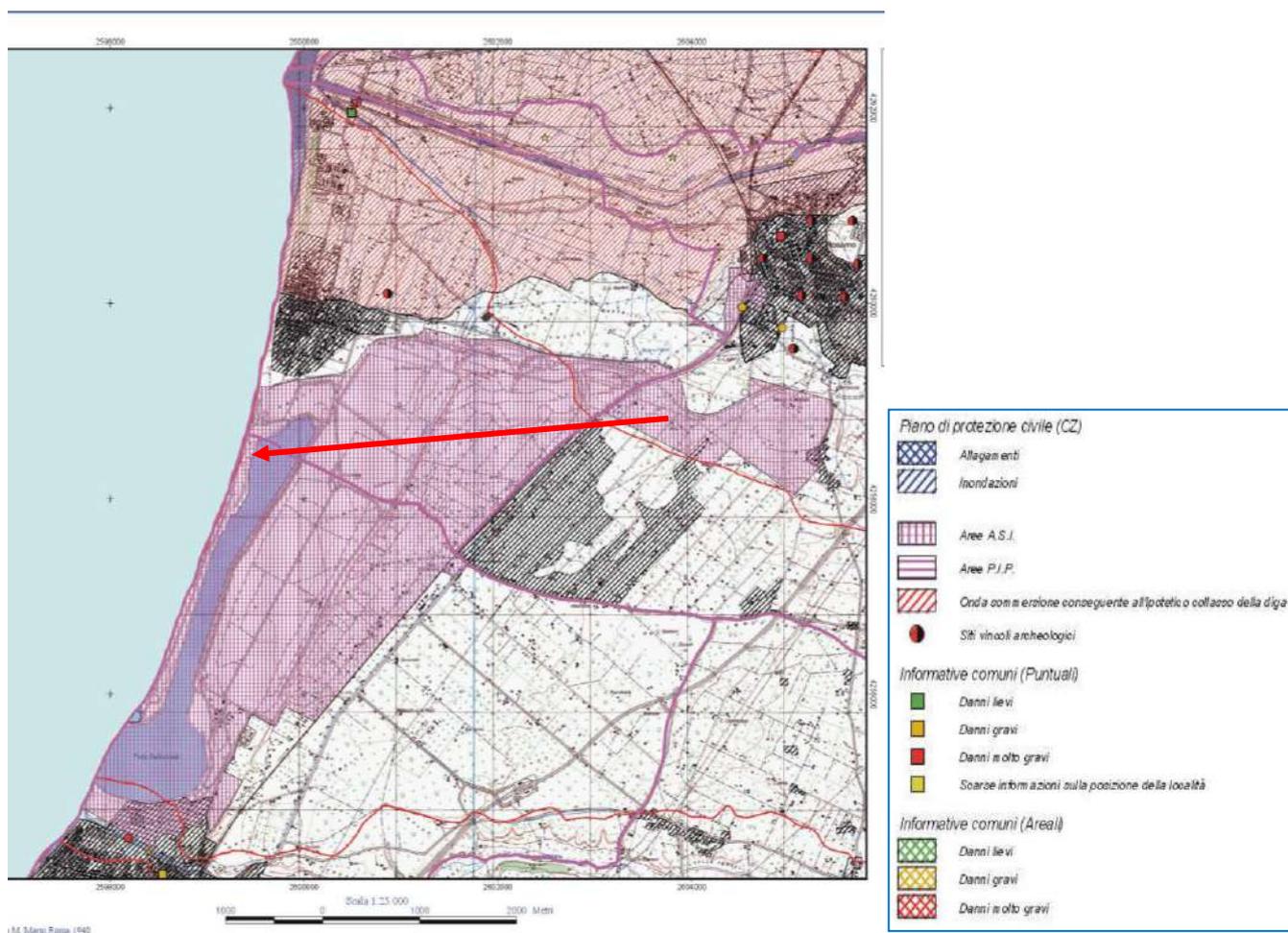


Figura 35 PAI Aree vulnerabili ed elementi a rischio. Fonte sito web distretto idrografico Appennino meridionale

6.2 Strumenti di pianificazione a livello provinciale

6.2.1 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.

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”.

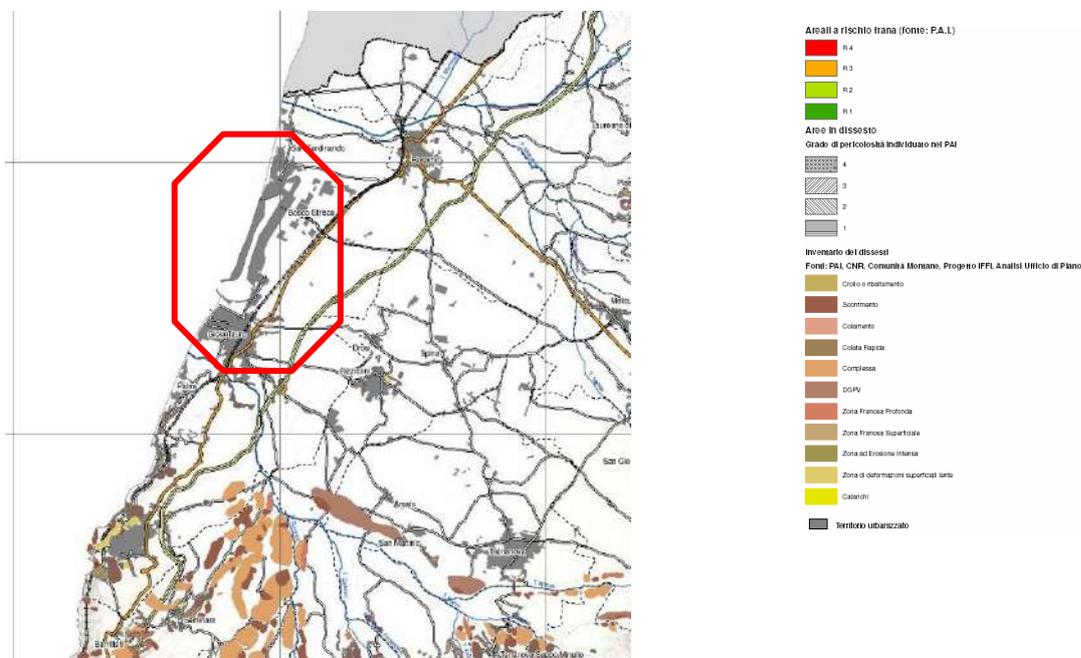


Figura 36 Stralcio tav. R5 del PTCP: Area in dissesto a rischio frana.

In Calabria, la LR 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 (RER) la cui realizzazione è stata sostenuta dal POR 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.

---- fine pagina ----

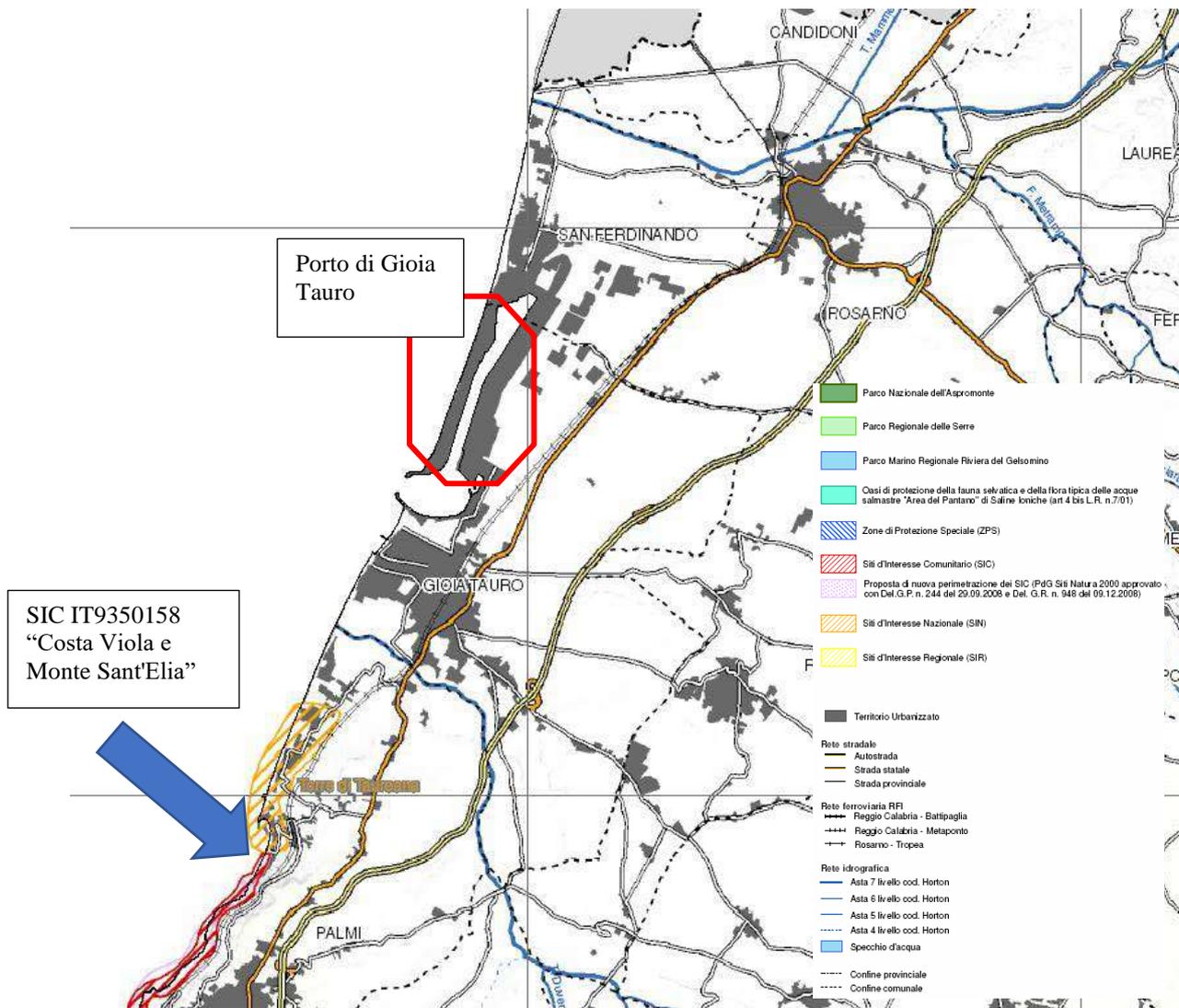


Figura 37 Stralcio tav. A5 del PTCP - Aree Naturali Protette

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

6.3 Strumenti a livello comunale

6.3.1 PIANO STRUTTURALE COMUNALE (PSC)

Il **Piano Strutturale Comunale** di Gioia Tauro, formato ai sensi dell'art. 20 della LR 19/2002, è stato definitivamente approvato nell'aprile del 2007 e costituisce strumento di pianificazione territoriale a livello comunale, definisce lo statuto del territorio e le strategie, generali e d'area, di governo del territorio, in coerenza con la pianificazione sovraordinata regionale e provinciale.

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:

Area Portuale Industriale
Porto industriale



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

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.*
- 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

6.3.2 PIANO REGOLATORE TERRITORIALE ASI (PRT) E PIANO REGOLATORE PORTUALE (PRP)

In merito alla pianificazione di PRT/PRP si rimanda al par. 2 "Stato della pianificazione portuale vigente".

7. STIMA ECONOMICA DI MASSIMA DELLE OPERE SOTTESE DALLA PROPOSTA ED EVENTUALI FASI TEMPORALI DI ATTUAZIONE

7.1 Stima dei lavori

Il computo metrico estimativo dei lavori è stato redatto sulla base del prezzario della Regione Calabria relativo all'anno 2021; per quelle lavorazioni che non hanno trovato previsione in detto prezzario si è fatto riferimento ai prezzari regionali (Regione Sicilia 2019, Regione Lazio 2020, ANAS 2021), e a nuovi prezzi giustificati da analisi.

L'importo dei lavori a corpo e misura è pari ad € 76.139.423,29 ai quali vanno sommati i costi della sicurezza stimati in € 913.673,08, per un importo complessivo pari ad € 77.053.096,37.

7.2 Fasi temporali di attuazione

Il tempo di realizzazione previsto per le opere in progetto è pari a 900 gg, comprensivi dei tempi di allestimento cantiere, rimozione interferenze e di smobilitazione del cantiere. Per approfondimenti si rinvia all'elaborato di progetto definitivo "R11 - Cronoprogramma".

8. SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Nell'ambito della proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale relativa alla nuova configurazione planimetrica dei banchinamenti di Ponente del porto di Gioia Tauro è stato elaborato uno studio per la valutazione del livello di agitazione ondosa interna al porto, che è stata effettuata attraverso l'impiego di un modello matematico di simulazione applicato per le condizioni meteomarine frequenti e per quelle più estreme.

I risultati delle simulazioni condotte per valutare gli effetti, in termini di agitazione ondosa residua, determinati dalla resecazione della banchina di Ponente nei tratti G, H e I e dalla realizzazione dei nuovi banchinamenti mostrano come **non vi siano incrementi sensibili dei livelli di agitazione ondosa**, suscettibili di condizionare la navigabilità del canale del Porto di Gioia Tauro e la fruibilità degli ormeggi.

In particolare l'analisi ed il confronto tra i risultati della simulazione "SA" (configurazione di stato attuale) e quella "PROG" (opere di progetto) indica come la tipologia, l'estensione e la disposizione delle nuove opere in progetto previste nell'ATF non determinino in generale incrementi sensibili dell'agitazione ondosa nell'interno bacino portuale.

Tale risultato deriva principalmente dal contenimento degli effetti del campo di moto riflesso nella configurazione sia di stato attuale sia di progetto indotto dalle opere a scogliera esterne ed interne lato ovest del canale del Porto di Gioia Tauro dotate di minor coefficiente di riflessione rispetto ai paramenti a parete verticale.

Per maggiori approfondimenti si rimanda all'elaborato "R03 Studio dell'agitazione ondosa residua".

--- fine pagina ---

D. Documentazione integrativa

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha successivamente trasmesso:

- tavola relativa alla caratterizzazione dei fondali;
- tavola relativa ai siti di conferimento dei materiali dragati;
- mail pervenuta in data 14 giugno 2022 di cui si riporta il testo:

"L'intervento di resecazione dei tratti G ed H ha come motivazione essenziale il sorpasso nel canale portuale delle "navi madri" in presenza, in banchina di Levante, di navi di grandi dimensioni. Esso è peraltro potenzialmente 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.

L'Autorità di Sistema Portuale ha a tale scopo programmato di rendere operativo in futuro un grande bacino di carenaggio galleggiante in grado di offrire servizi di riparazione rivolti principalmente – anche se non esclusivamente – alle medio/grandi navi oceaniche.

Il bacino di carenaggio verrebbe collocato nel segmento iniziale verso Nord delle nuove banchine, il cui lay out è stato quindi individuato (in accordo con il Corpo Piloti portuali) in maniera tale da

consentire al meglio la manovra di accosto e/o di ingresso nel futuro potenziale bacino galleggiante, anche in presenza di navi ormeggiate in banchina di Levante.

Di qui l'esigenza di ottimizzare la posizione della nuova banchina la cui progressiva zero è stata posizionata, compatibilmente con le retrostanti strutture a terra, in arretramento di 22 m rispetto allo sviluppo della limitrofa banchina lato Nord, determinando la configurazione proposta in ATF."

CONSIDERATO

La richiesta di parere sulla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) si inquadra all'interno delle disposizioni di legge in materia di strumenti di pianificazione portuale, ex art. 6 del D.lgs. 169/2016, che ha riformato l'art. 5 della Legge 84/1994, poi modificato, da ultimo, con L. n. 156 del 09/11/2021 e nell'ambito degli indirizzi metodologici e procedurali delle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale" (marzo 2017).

Premesso quanto sopra in termini generali, la Sezione procede, quindi, ad effettuare l'esame di merito della documentazione trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ai fini della formulazione del parere.

Aspetti amministrativi e procedurali

Dalla documentazione in atti, si rinviene la delibera n°20/2022 del 30/03/2022 del competente Comitato di Gestione di approvazione dell'"Adeguamento Tecnico Funzionale del Porto di Gioia Tauro". Di seguito è riportato uno stralcio di detta delibera.

Omissis

CONSIDERATO che l'AdSP MTMI ha elaborato un ATF riguardante il porto di Gioia Tauro inteso a superare le criticità inerenti 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 l'attracco di tali navi nel tratto D della banchina di Levante. 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;

- CONSIDERATO** che 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;
- RITENUTO** pertanto, di dover procedere all'adozione dell'Adeguamento Tecnico Funzionale del porto di Gioia Tauro, in ottemperanza a quanto previsto al comma 5, dell'art. 5, della L. 84/94 e s.m.i.;
- CONSIDERATO** che nel corso della seduta del Comitato di Gestione del 30.03.2022 l'Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del Piano Regolatore Portuale di Gioia Tauro è stato sottoposto all'esame del predetto Organo per la prescritta adozione;
- SENTITO** il Segretario Generale a norma dell'art. 10, comma 4, lett. c) della L. 84/94 e s.m.i.;
- VISTO** l'esito della votazione degli aventi diritto che ha avuto luogo nel corso della seduta del 30/03/2022 (*votanti 5; favorevoli 5; contrari 0; astenuti 0*), come risulta dal verbale della seduta;
- VISTI** gli atti d'ufficio;

DELIBERA

Le premesse costituiscono parte integrante della presente deliberazione.

E' adottato l'Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del porto di Gioia Tauro, nella formulazione allegata alla presente delibera per farne parte integrate.

Omissis

Aspetti di Metodo

a) Ammissibilità all'esame

Come già anticipato, gli indirizzi metodologici e procedurali relativi alle proposte di adeguamento tecnico-funzionale si rinvergono nelle *“Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale”* (marzo 2017).

Nel caso all'esame, la Sezione è dell'avviso che la proposta di adeguamento tecnico-funzionale di che trattasi appare coerente con il dettato normativo di cui al comma 5 dell'articolo 5 della legge 21 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii. e con l'indirizzo metodologico e concettuale fornito dalle *“Linee guida”*. Infatti, la proposta medesima attiene a:

- *“Modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali), con conseguente ricalibrazione del contorno interno portuale, senza alterare l'assetto generale di piano”*. Ciò in quanto si prevede,

essenzialmente, la resecazione degli esistenti tratti di banchina G, H, I, da ottenersi attraverso la demolizione sia a terra che 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 sponda;

- *“Modifiche non sostanziali alle batimetrie di piano e all’assetto planimetrico degli specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsene)”*. Ciò in quanto si prevede il solo dragaggio dei fondali antistanti il nuovo banchinamento.

b) Procedibilità

Il profilo di procedibilità, come indicato nelle “Linee Guida”, valuta la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale in termini di completezza della documentazione tecnico-amministrativa a corredo.

Nel caso in esame, gli elaborati trasmessi inerenti alla proposta appaiono tali da assicurare adeguata leggibilità.

Aspetti di Merito (fondatezza della proposta)

La proposta di ATF si inquadra nel più ampio scenario dell’armatura infrastrutturale trasportistica dello Stato e di quella marittima in particolare per le ragioni che seguono.

Gioia Tauro è un porto nato su una morfologia specifica della costa, caratterizzata da una insenatura profonda che ha consentito la realizzazione di un ampio bacino protetto con fondali importanti.

Il porto di Gioia Tauro è stato concepito nei primi anni settanta, periodo segnato da grandi agitazioni sociali e agguerrite manifestazioni di massa, dovute in parte al trasferimento del capoluogo di regione da Reggio Calabria a Catanzaro. Il 18 marzo 1971 ci fu una seduta straordinaria del CIPE (Comitato Interministeriale Pianificazione Economica) che decise di realizzare nella piana di Gioia Tauro, a 50 Km da Reggio Calabria, il 5° grande centro siderurgico italiano FINSIDER con lo scopo di creare posti di lavoro e nuove attività economiche; era quindi necessaria la realizzazione di un grande approdo marittimo in località Plaja, situata presso Eranova a Sanferdinando, per le navi rinfusiere che avrebbero dovuto servirlo. Il progetto del porto è stato eseguito nel 1974, approvato e quindi posto a base di gara di appalto. Il progetto d’appalto prevedeva una forma del porto diversa da quella in seguito realizzata. Era stato previsto un banchinamento su entrambi i lati del canale-darsena che era dotato di due bacini di evoluzione, uno intermedio e uno all’estremità Nord. Le testate dei moli Nord e Sud, previsti per la protezione dell’imboccatura, ricadevano su fondali elevati, superiori a 50 m. L’intera opera di difesa radente (molo Ovest) e la gran parte delle banchine sul lato ponente del canale si sviluppavano a mare, rispetto alla linea di riva preesistente, e raggiungevano anch’esse fondali assai elevati. L’appalto dei lavori fu affidato al Consorzio Cogitau. I lavori di costruzione del porto iniziarono il 15 aprile 1975, con la posa della prima pietra e si protrassero tra incertezze e difficoltà per circa 18 anni.

Una frana sottomarina verificatasi nel luglio 1977 portò alla necessità di modificare il progetto originario. Nel 1977, inoltre, a causa della crisi dell’acciaio a livello europeo, svanisce la prospettiva del centro siderurgico. Il Governo e gli Enti competenti decisero di portare

comunque a compimento l'opera, cercando contemporaneamente di individuare e promuovere usi diversi da quello per il quale il porto era stato costruito.

Nel 1992 il porto di Gioia Tauro si può considerare completato e viene ufficialmente inaugurato.

La svolta positiva per il decollo dell'attività del porto è avvenuta nel 1993 anno in cui è stato siglato il Protocollo d'Intesa tra il gruppo Contship, il Governo e la Regione che dà il via alla realizzazione del terminale Medcenter Container Terminal (MCT).

Dalla "scommessa" che ha caratterizzato la gestazione dell'opera, dagli anni '70 del secolo scorso fino ad anni recenti, penalizzata da un territorio poco industrializzato e meno servito dalle reti infrastrutturali per la necessaria intermodalità, oggi il porto è una delle realtà consolidate tra i terminali container del bacino mediterraneo, trovandosi da anni ai primi posti nei volumi di traffico movimentato, competendo nel Mediterraneo con Valencia, Algeciras, Pireo, etc. (nel 2018 ottavo in Europa e quarto nel mediterraneo secondo dati Eurostat).

La sua localizzazione in maggiore prossimità al Canale di Suez gli consente di figurare a pieno titolo tra i porti opzionati dai grandi vettori marittimi quale terminale di transhipment per le merci che transitano nel Canale, stimabili oggi in un quarto circa di quelle globalmente in circolazione.

Comincia a verificarsi quindi quella auspicabile ipotesi che l'Italia, cerniera geografica tra i mercati di tre continenti (Asia, Africa ed Europa), possa a pieno titolo potenziare l'industria della logistica integrata e a valore aggiunto, che ha molto alimentato la ricchezza del nord Europa. Ciò spesso a scapito dei paesi mediterranei, a cui resta poco rispetto ai carichi ambientali ed i rischi connessi all'enorme flusso di traffico navale verso Gibilterra.

A seguito del cosiddetto gigantismo navale, con le odierne navi Ultra Large Container Vessel (ULCV) che oggi sono dell'ordine dei 400 m (LOA), 62m di larghezza e 15,5 m di pescaggio, Gioia Tauro sta mettendo sempre di più a frutto la sua rendita di posizione geografica e i suoi alti fondali, molto rari tra tutti i porti italiani e mediterranei esistenti.

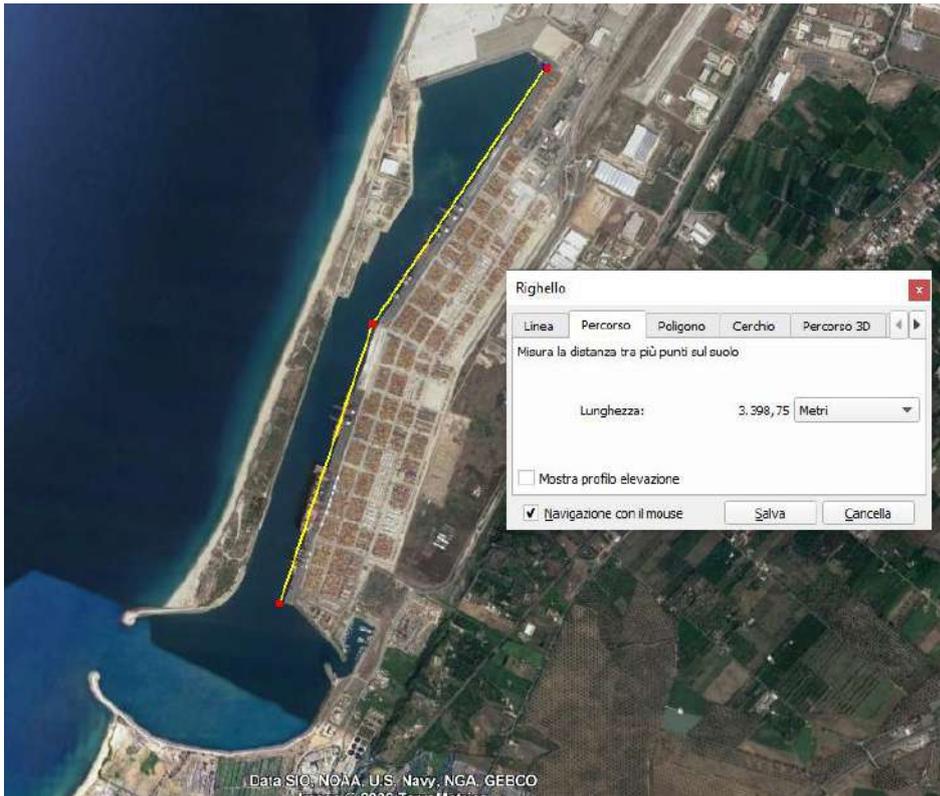
Contemporaneamente una sempre maggiore consapevolezza di questo importante pezzo dell'armatura infrastrutturale, sta convincendo nell'investimento verso il potenziamento della rete trasportistica, comportando una sempre maggiore possibilità di scambio intermodale.

Oggi Gioia Tauro è uno dei primi porti mediterranei per il transhipment: esso vede incrementare le toccate delle navi super porta container e quindi è lecita la sua aspirazione a sfruttare maggiormente l'estensione delle sue banchine di levante (c.ca tre chilometri) per l'accosto contemporaneo di più navi madri e la movimentazione contemporanea di maggior numero di contenitori.

Tuttavia, l'attuale configurazione del porto, scaturita dalle pianificazioni oramai datate e dimensionate su ben altre navi di progetto, crea invece un limite fisico alla possibilità di un potenziamento degli accosti delle navi madri.

Il limite è costituito proprio dal restringimento che subisce il bacino a ridosso della accostata a dritta che una nave dovrebbe fare per poter ormeggiare nel secondo tratto a nord della banchina di levante (tratto D).

Infatti, la locale Capitaneria di porto, responsabile per la sicurezza della navigazione, non autorizza ad una nave di grandi dimensioni il sorpasso di una nave madre ormeggiata in prossimità della cuspide della banchina (ormeggio, peraltro, non compatibile con gli attuali fondali ed il pescaggio standard di tali unità).



Da qui la necessità dell'intervento - che va ad interessare l'intera estensione dei tratti G-H-I delle banchine di Ponente - 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 è stata manifestata a seguito di incontri informali tra Autorità di Sistema Portuale, Capitaneria di Porto e Corporazione Piloti.

La resecazione delle banchine comporta l'attuazione di un intervento di dragaggio ($\sim 1.000.000$ mc). 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.

a) Aspetti Urbanistici

Lo strumento di pianificazione vigente è costituito di fatto dal Piano Regolatore Territoriale ASI e dalle relative varianti che, ai sensi dell'art. 27 della Legge 84/1994, assumono efficacia di "Piano regolatore portuale esistente".

Il Piano Regolatore Territoriale consortile fu approvato con DPGR della Regione Calabria n. 42 del 02/08/1972 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, avvenuta 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.

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. 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 n. 103 del 24/01/2014.

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.

Il Piano Regolatore Territoriale consortile è stato integrato da n. 3 Adeguamenti Tecnici Funzionali (ATF), poi confluiti nella planimetria di Piano Regolatore Portuale del 2010:

- ATF n.1 Approvato con voto Consiglio superiore dei Lavori Pubblici n. 444 del 19.12.2002. Oggetto: modifiche canale di accesso imboccatura portuale con rotazione di 30° ed allargamento dello stesso per 50 m.
- ATF n.2 Approvato con voto Consiglio superiore dei Lavori Pubblici n. 288 del 15.12.2004. Oggetto: Approfondimento fondali interni portuali.
- ATF n.3 Approvato nell'adunanza del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici del 04.05.2005 protocollo 14. Oggetto: riallineamento banchine portuali Nord e dragaggi antistanti a -16.00 m.

Risulta evidente l'evoluzione che dal 1972 ha interessato la regolamentazione, gli approcci e le metodologie per la pianificazione portuale, e l'inevitabile scollamento con lo strumento di pianificazione del Porto di Gioia Tauro ancora oggi vigente.

Seppur la presente ulteriore richiesta di ATF sia in linea con l'attuale solco normativo, questo Consesso non può tuttavia esimersi dall'indicare come oramai urgente la redazione del Piano Regolatore Portuale secondo l'approccio oggi vigente, che interpreti una visione d'insieme organica delle esigenze portuali per il prossimo decennio.

Si osserva, infine, che le opere previste dall'ATF non modificano il layout portuale e pertanto resta inalterato il rapporto del porto con il territorio dei Comuni di Gioia Tauro e di San Ferdinando nei quali ricade, per quanto riguarda la porzione del porto definita porto-città. Permane pertanto inalterata la coerenza con le pianificazioni locali e quelle di area vasta, in particolare gli strumenti urbanistici dei citati Comuni, del Piano Territoriale di Coordinamento Territoriale (PCPT) di Reggio Calabria, oggi di competenza della Città Metropolitana di Reggio Calabria, e del Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico (QTRP) della Regione Calabria.

Si raccomanda che negli sviluppi progettuali sia considerato l'impatto che le attività portuali previste potrebbero avere sul sistema della mobilità locale e territoriale.

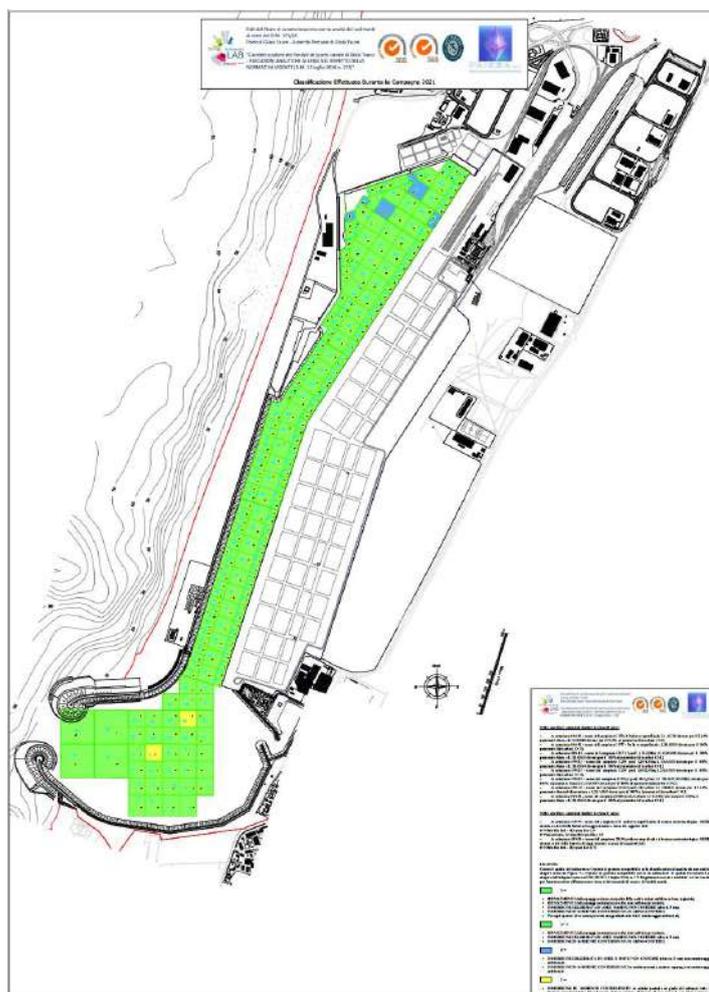
b) Aspetti Ambientali di carattere procedimentale

Il Piano Regolatore Territoriale ASI consortile, approvato con DPGR della Regione Calabria n. 42 del 02/08/1972, non ha eseguito procedura di valutazione ambientale, essendo precedente alle prime norme istitutrici del 1985.

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.

L'invito di questo Consesso ad una oramai imprescindibile ed urgente redazione del Piano Regolatore Portuale, vale anche nel senso dell'esecuzione di una specifica procedura di VAS, che evidenzi e risolva le criticità e gli aspetti di sostenibilità ambientale specificatamente connessi colla vita e lo sviluppo del Porto di Gioia Tauro.

In merito ad uno degli aspetti ambientali maggiormente rilevanti dell'ATF proposto, consistente nel dragaggio di 1.000.000 m³ di sedimento, l'AdSP ha adeguatamente dimostrato la fattibilità di una molto apprezzabile opzione di gestione, consistente nell'utilizzo per ripascimento della spiaggia sabbiosa antistante la banchina di ponente.



Ciò è stato dimostrato con l'evidenza di caratterizzazioni del sedimento secondo il D.M. 173/2016 ed il suo allegato tecnico, che classificano il sedimento in Classe A, adatto quindi per l'opzione di gestione quale il ripascimento delle spiagge.

Sotto tale punto di vista si evidenzia che gli aspetti di natura geologica riportati nell'elaborato R02 Relazione Ambientale Sintetica relativamente alla componente suolo sono rappresentati in modo esauriente, così come i criteri di caratterizzazione delle terre da scavo movimentate con il relativo piano di campionamento e di indagini ambientali presentati, per definire la natura analisi chimico, fisico, batteriologica ed ecotossicologica rispondono a quanto prescritto dalla normativa in materia.

Dal punto di vista delle valutazioni ambientali, si rammenta che il progetto che sarà successivamente redatto, oggetto del presente ATF si configura quale modifica di un porto di tipologia compresa al p.to 11 dell'allegato II alla parte II del D.lgs 152/2006 e che pertanto lo stesso, in fase di approvazione, dovrà essere sottoposto ad una procedura almeno di Verifica di assoggettabilità a VIA in sede statale.

Lo studio preliminare ambientale dovrà prendere in considerazione, tra le altre cose, il cumulo con gli altri progetti che hanno avuto ad oggetto altre banchine in anni recenti ed i potenziali impatti legati all'eventuale aumento di traffico a mare e a terra legato all'operatività del porto conseguente alla realizzazione delle opere.

La valutazione cui il suddetto progetto dovrà essere sottoposto dovrà comprendere anche le opere connesse al dragaggio e al ripascimento del litorale.

c) Aspetti della sicurezza della navigazione

In merito alla sicurezza della navigazione, l'attuazione della proposta di ATF consentirà un miglioramento della stessa. Infatti, l'accresciuta distanza tra le banchine di levante e le banchine di ponente consentirà – a determinate condizioni - alle cosiddette “navi madre” il sorpasso delle navi già ormeggiate lungo la banchina di levante ove si effettua la movimentazione dei containers (il passo diventa anche fino a 330 m). Pertanto, la proposta di ATF consente di ottenere la massimizzazione della gestione della banchina con funzione container, tenendo maggiormente salva la sicurezza della navigazione.

In merito alla discontinuità esistente tra filo banchina nella proposta di ATF e filo banchina di ponente lato nord (risega di circa 22 m), questa, secondo quanto sostenuto dalla direzione tecnica dell'ADSP, si giustifica con la prevista futura presenza in banchina di ponente lato nord di un bacino di carenaggio, presumibilmente di tipo galleggiante.

Tale discontinuità, non ostativa all'approvazione dell'ATF, comporterà l'adozione da parte dell'Autorità marittima di specifica regolamentazione di dettaglio ex art. 59 Reg. Cod. Nav., in particolar modo con il previsto ingombro del bacino di carenaggio.

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

PARERE

- che la proposta, trasmessa dall’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, avente ad oggetto “Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Gioia Tauro”, rientri tra le fattispecie di adeguamento tecnico-funzionale secondo le norme vigenti;
- che, al fine di perfezionare la presente procedura di adeguamento tecnico-funzionale, la citata Autorità di Sistema Portuale dovrà tenere conto delle prescrizioni, raccomandazioni ed osservazioni di cui ai “Considerato” del presente parere.

LA COMMISSIONE RELATRICE

(- OMISSIS -)

Firmato virtualmente tramite e-mail di assenso.

Il Segretario:
F.to
(Luisa Ottolenghi)

Visto:
Il Presidente
F.to
(Pietro Baratono)

LA PRESENTE COPIA COMPOSTA DI N. 42 PAGINE È CONFORME ALL’ORIGINALE
ESISTENTE PRESSO LA SEGRETERIA DELLA SECONDA SEZIONE DEL CONSIGLIO
SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI.

Il Segretario