

**Lista di controllo per la valutazione preliminare  
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

## 1. Titolo del progetto

Denominazione completa del progetto di modifica/estensione/adequamento tecnico:

Interventi urgenti di parziale ripristino dell'accessibilità e rifunzionalizzazione del porto di Saline Joniche

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D. Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera: 11	Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, nonché porti con funzione turistica e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera: 2b)	porti e impianti portuali marittimi, fluviali e lacuali, compresi i porti con funzione peschereccia, vie navigabili
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

*Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente*

Il porto risulta essere in stato di inoperatività da oltre dieci anni, poiché l'imboccatura è completamente ostruita dalla sabbia. Inoltre, le mareggiate hanno ulteriormente aggravato lo stato di danneggiamento del porto causando il collasso del molo di sottoflutto, danni alle banchine e danni gravi alla testata del molo di sopraflutto.

L'intervento progettuale del PFTE consiste nel:

- 1) Dragaggio per il ripristino del canale di accesso dell'imboccatura portuale per consentire l'accesso a imbarcazioni da diporto e similari.
- 2) Messa in sicurezza della testata del molo di sopraflutto e rifacimento del cassone cellulare;
- 3) Realizzazione di pennello "Trappola" con massi artificiali in cls per bloccare il trasporto di materiale solido che causa l'insabbiatura portuale.
- 4) Rifacimento dell'impianto elettrico, di illuminazione del molo sopraflutto e collocazione di fanale di segnalazione sul molo di sottoflutto.
- 5) Predisposizione tubazione per erogazione acqua alla radice del molo di sopraflutto.

La soluzione adottata e proposta risulta essere la più tempestiva ed immediata in quanto consentirà di aprire parzialmente l'imboccatura portuale, oggi completamente insabbiata, per dare nuovamente al porto una nuova operatività e nel contempo mirare alla sicurezza della navigazione per l'accesso in porto, eliminerà il collasso del cassone di testata con il suo rifacimento e bloccherà il trasporto di materiale solido che ha causato e sta continuando a causare l'insabbiamento dell'imboccatura portuale.

Le scelte progettuali sono state effettuate cercando di armonizzare il più possibile le esigenze di tutela e valorizzazione del patrimonio paesistico ed ambientale con quelle della riduzione del rischio idraulico-marittimo. Inoltre, valutate alternative di progetto, la soluzione progettuale individuata nel PFTE concilia le esigenze della struttura portuale con la salvaguardia dei valori paesaggistici ed ambientali del litorale.

Si precisa che la soluzione progettuale proposta avrà effetti positivi sulla componente ambientale antropica e sulle attività socio-economiche.

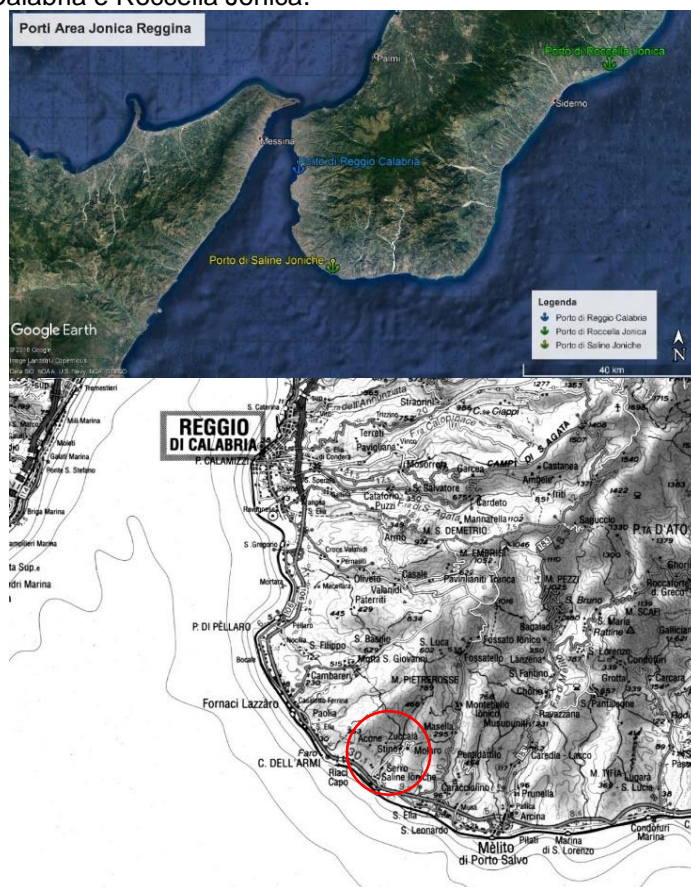
La realizzazione dell'intervento permetterà di restituire alla collettività una struttura portuale attualmente degrada e abbandonata che rimessa in funzione potrà essere da volano per lo sviluppo economico del territorio on benefici sociali ed economici.

#### 4. Localizzazione del progetto

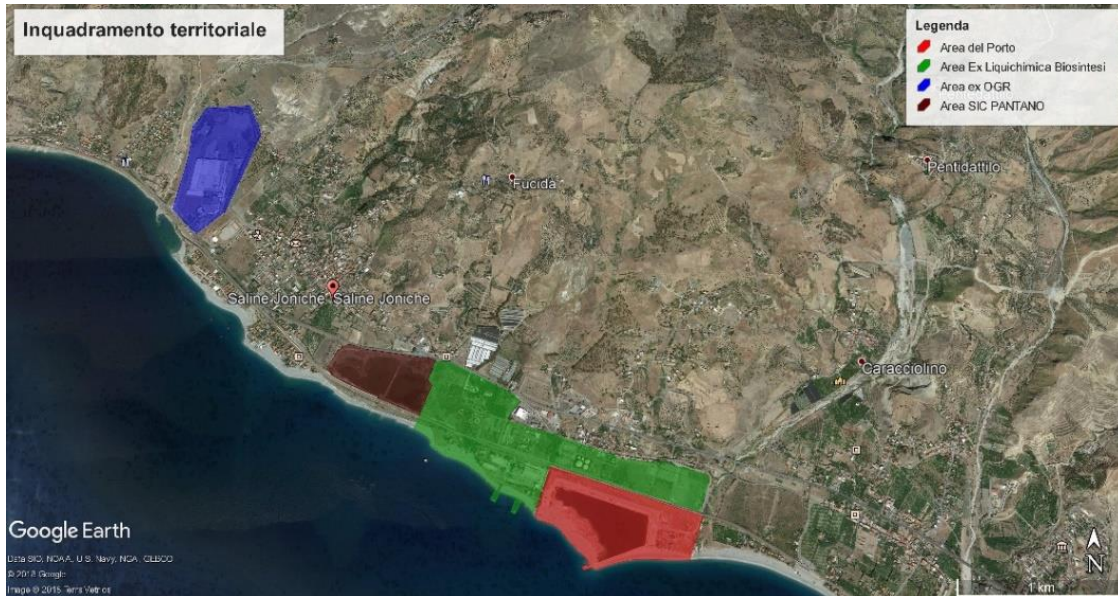
*Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)*

Il porto di Saline Joniche è situato sul Mar Jonio, nell'estremità meridionale della Calabria, tra le foci delle fiumare Falcone e S. Elia nel territorio del Comune di Montebello Ionico, in posizione baricentrica rispetto all'intero bacino del Mediterraneo.

Esso aveva originaria destinazione d'uso di tipo industriale – commerciale a servizio dell'agglomerato industriale di Saline Joniche. È l'unica infrastruttura portuale presente nel tratto di costa Ionica reggina compreso tra Reggio Calabria e Roccella Jonica.

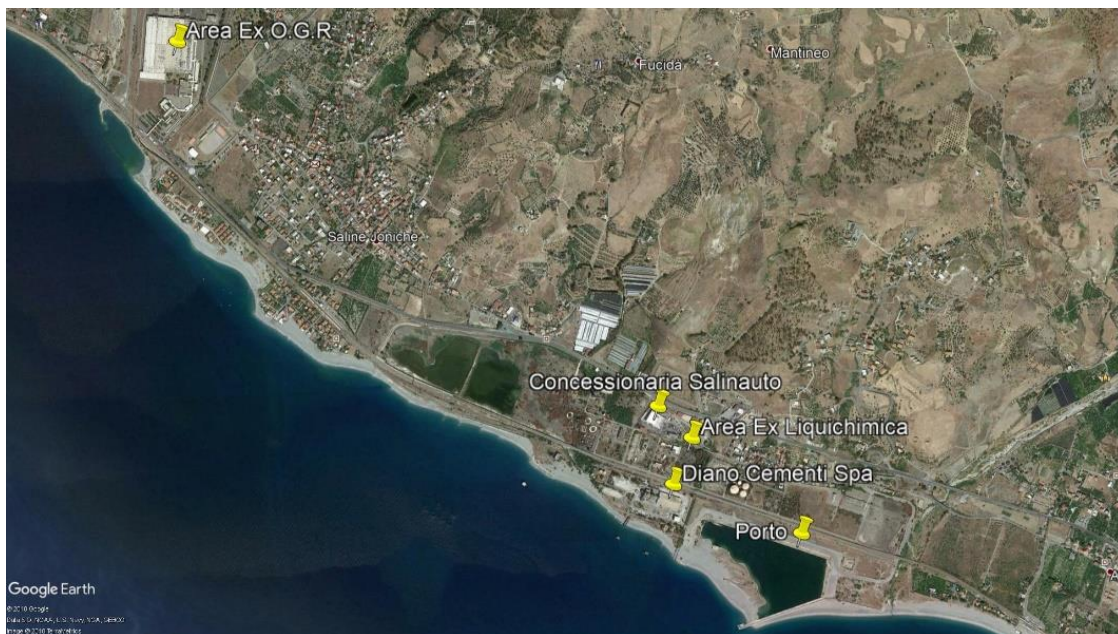


Il contesto territoriale è caratterizzato dalla presenza delle enormi aree industriali dismesse e in attesa di recupero e riqualificazione della Liquichimica Biosintesi e delle Officine Grandi Riparazioni delle Ferrovie dello Stato, nonché dell'Area naturalistica protetta SIC – Sito di Interesse Comunitario “Pantano di Saline Joniche - IT9350143” e da quella di “Pentedattilo SIC IT9350131” situata nel Comune di Melito di Porto Salvo.



Il porto ricade all'interno dell'Area di Sviluppo Industriale (ASI) di Saline Joniche, gestita dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria (oggi Città Metropolitana).

La figura riporta le attività produttive/commerciali in prossimità del Porto di Saline: lo stabilimento della Diano Cementi Spa, nonché il capannone commerciale della concessionaria automobilistica Salinauto



L'ambito territoriale del porto di Saline Joniche si trova fuori dai centri abitati ed è dotato di viabilità di collegamento con la Strada Statale n. 106 e con la rete stradale comunale che consente di raggiungere i centri abitati più prossimi.

All'interno dell'agglomerato industriale la geometria delle strade è ben concepita, e può consentire lo scorrimento del traffico veicolare senza congestioni cruciali. Il sistema stradale dell'agglomerato è poi

completato da una rete viaria secondaria composta da diversi tracciati collegati alla predetta viabilità principale e alla Strada Statale 106



Il territorio comunale di Montebello Jonico è attraversato dalle seguenti strade extra-comunali:

1. Strada Statale Jonica n. 106;
2. Strada Provinciale n. 22 Saline-Montebello-Fossato;
3. Strada Provinciale n. Saline-Stinò-Lianò;

Parallele alla Strada Statale n. 106 corrono la Ferrovia Reggio Calabria-Rocca Imperiale e il tratto ferroviario, parzialmente in viadotto, Porto – Stazione F.S. Saline – Stabilimento Officine Grandi riparazioni.

L'ambito portuale e l'area industriale sono collegati all'infrastruttura ferroviaria principale (linea RFI Reggio Calabria – Rocca Imperiale) mediante un raccordo ferroviario a binario singolo non elettrificato che raggiunge la locale stazione FS di Saline. Attraverso la linea ferroviaria principale (figura 16 e 17), classificata quale linea complementare secondo il D.M. n. 43/T/2000 e realizzata a doppio binario con linea elettrificata Kv 3 cc nella tratta Reggio Calabria – Melito di Porto Salvo, l'area portuale di Saline Joniche risulta essere collegata alla vicina stazione di Annà, nota località balneare, nonché a quella di Melito di Porto Salvo, principale centro dell'Area Greca, e a quella di Reggio Calabria. Sempre dalla stazione ferroviaria di Saline si diparte un secondo raccordo ferroviario a binario multiplo non elettrificato, parzialmente in viadotto, che si estende fino allo stabilimento industriale dismesso delle Officine Grandi Riparazioni



La cartografia di base in cui è riportato il porto di Saline Joniche è rappresentata dalle carte nautiche dell'IGM in scala 1:100.000 ed in particolare la carta N° 23, comprendente il tratto di mare che va da Capo Milazzo a Roccella Ionica.

Il Porto ricade, nell'area a Sud-Est dello Stretto di Messina, lungo la costa calabra.

Il PAI (Piano per l'Assetto Idrogeologico) della Regione Calabria evidenzia che tutta la costa a Nord-Ovest del Porto di Saline risulta essere in forte erosione, come mostrato in figura sotto riportata per il tratto di costa afferente al Comune di Montebello Ionico.



Il porto di Saline Joniche del comune di Montebello Ionico ricade all'interno di un'area vincolata ai sensi dell'art 142 comma 1 lettera a) del D.Lgs. n. 42/2004 (articolo sostituito dall'art. 12 del d.lgs. n. 157 del 2006, poi modificato dall'art. 2 del d.lgs. n. 63 del 2008) che recita: *“territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare”*.

**L'intera area è soggetta inoltre a:**

- Tutela idrogeologica: Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI)
- Pianificazione a livello provinciale: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)
- Pianificazione a livello comunale: Piano Regolatore Generale (PRG) e Piano Comunale di

Utilizzo dell'Arenile o Piano Comunale Spiaggia (PCS)  
Si rappresenta che l'area in esame ricade anche in zona S.I.C..

## 5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs. 105/2015).

Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).

Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

### Principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto

Il PFTE prevede le seguenti lavorazioni:

- 1) **Dragaggio per il ripristino di un canale di accesso dell'imboccatura portuale delimitato da mede elastiche luminose:** è previsto il dragaggio con draghe e/o mezzi marittimi idonei di un canale di larghezza pari a 50 metri adiacente al molo di sopraflutto con scarpa con pendenza 5/1, lunghezza pari a circa 150 m, fino alla batimetria -5,00 m.s.l.m.m..

L'operazione di escavo consentirà di ripristinare la parziale funzionalità dell'imboccatura portuale e consentire nel contempo l'accesso all'interno del bacino portuale alle imbarcazioni da diporto e similari.

Il materiale dragato sarà così gestito:

- 40.000 mc di materiale sabbioso, saranno trasferiti via mare, al fine di ridurre le interferenze con la viabilità esistente, a mezzo di draghe e/o mezzi marittimi idonei per essere distribuito con ripascimento sommerso lungo il litorale di Cannitello del Comune di Villa San Giovanni;
- 67.000 mc di materiale sabbioso saranno trasferiti via mare, al fine di ridurre le interferenze con la viabilità esistente, a mezzo di draghe e/o mezzi marittimi idonei per essere distribuito con ripascimento sommerso lungo la fascia di litorale attiva che si sviluppa dal porto verso ovest per un tratto di circa 5 km.

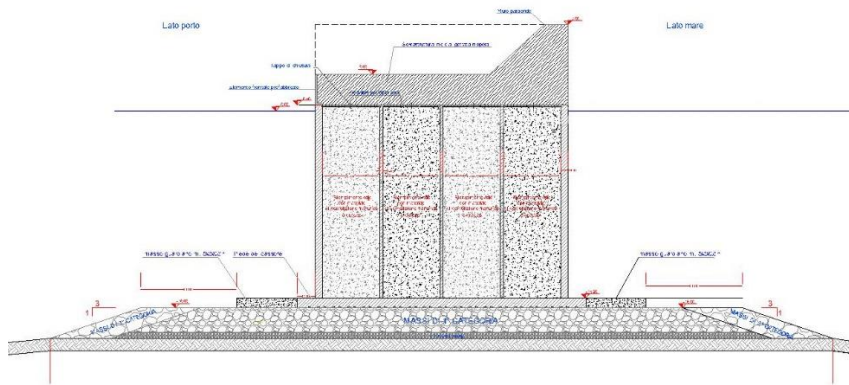


- 2) **Rifacimento del cassone di testata del molo di sopraflutto e muro paraonde:**

- demolizione e salpamento del cassone in c.a. esistente;
- dragaggio e/o escavo subacqueo per ripristinare il fondale iniziale fino alla batimetria - 19,00 m.s.l.m.m.;
- Trasferimento del materiale dragato per ripascimento sommerso nei punti sopra riportati;
- Realizzazione di scanno di imbasamento in materiale lapideo selezionato: pietrame da 5 a 50 kg, scogli di 1^ categoria del peso da 51 a 1000 kg e scogli di 3^ categoria del peso singolo da 3001 a 7000 kg secondo le sezioni di progetto;
- Realizzazione, trasferimento di cassone cellulare in c.a. di dimensioni m. 21,00 x 15,00 x 16,50 h secondo le sezioni di progetto ed uguale a quello esistente da demolire;
- Affondamento e posa in opera del cassone cellulare in c.a. mediante riempimento delle celle

con il materiale frantumato proveniente dalle demolizioni opportunamente caratterizzato ed analizzato con analisi di laboratorio;

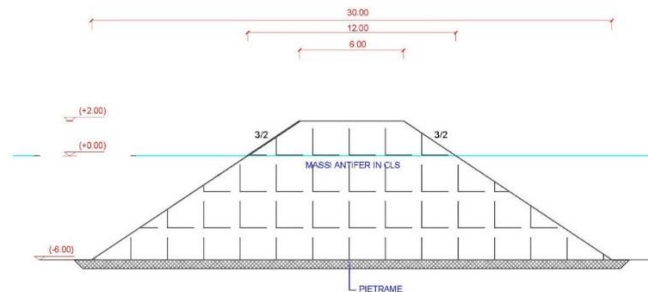
- Realizzazione di massiccio di coronamento e muro paraonde in c.a. secondo gli elaborati grafici e in linea con le sezioni esistenti;
- Fornitura e posa in opera di arredi portuali: bitta in ghisa sferoidale del tiro da 100 a 200 t. e n.2 parabordi trapezoidali di dimensioni 400 x 2500 mm;
- Fornitura e posa in opera di massi guardiani in cls a protezione del piede del cassone di dimensioni m. 5.00 x 3.00 x 0.80 h



3) **Realizzazione di pennello “Trappola” con massi artificiali in cls per bloccare il trasporto di materiale solido che causa insabbiatura portuale:**

L’opera sarà costituita con massi tipo “Antifer” in cls di dimensioni m. 2,00 x 2,00 x 2,00 pari a 8,00 mc corrispondente ad un peso di circa 19.200 kg.

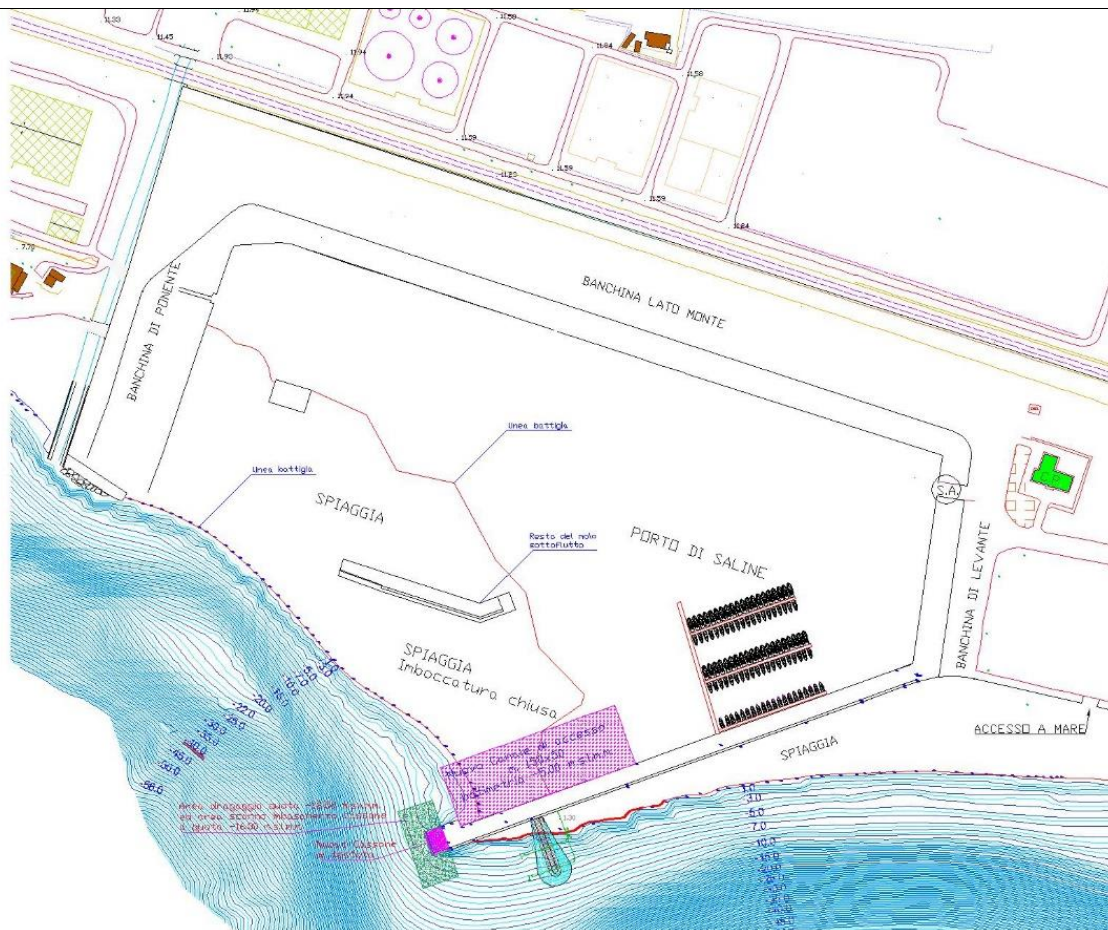
Tale intervento ha lo scopo di bloccare e deviare ulteriormente verso il largo il trasporto di sedimenti, al fine di evitare l’insabbiamento dell’imboccatura e garantire la agibilità della infrastruttura portuale. In aggiunta, l’intervento rappresenta una ‘trappola’ per i sedimenti; la zona a levante del pennello dovrà essere utilizzata in futuro per il prelievo dei sedimenti, nell’ambito di un futuro sistema di bypass che sarà realizzato per la gestione dei sedimenti, garantendo la piena operatività del Porto



- 4) **Rifacimento impianto elettrico** di alimentazione fanale e di illuminazione del molo sopraflutto on quadro elettrico alla radice del molo, collocazione di fanale di segnalazione sul molo di sottoflutto e di mede elastiche di segnalazione del canale di accesso portuale
- 5) **Predisposizione tubazione per erogazione acqua** alla radice del molo di sopraflutto

La soluzione adottata e proposta consentirà di aprire parzialmente l’imboccatura portuale, oggi completamente insabbiata, per dare nuovamente al porto una nuova operatività e allo stesso tempo mirare alla sicurezza della navigazione per l’accesso in porto e attenuerà il trasporto di materiale solido che ha causato e sta continuando a causare l’insabbiamento dell’imboccatura portuale





Considerato che la finalità della proposta del PFTE come già riportato sopra è quella di iniziare a mettere in sicurezza parte delle strutture portuali con il rifacimento della testata del molo di sopraflutto, la creazione di un canale di accesso in porto tramite dragaggio e realizzazione di un pennello trappola con massi della stessa tipologia di quelli esistenti, per bloccare o limitare il trasporto di materiale solido verso ovest, l'intervento pertanto non determinerà una compromissione dei livelli di qualità ambientale che caratterizza l'esercizio del porto rispetto alla configurazione di previsione vigente.

L'idea di PFTE tende inoltre a trasformare un luogo degradato e privo di funzionalità in un attrattore territoriale capace di polarizzare ed attivare processi di crescita sostenibile in un'ampia area, strategica per lo sviluppo dell'intera Città Metropolitana di Reggio Calabria.

Gli impatti potranno essere riconducibili ad un cantiere ordinario di opere marittime, e le componenti ambientali interessate sono i dragaggi e/o escavi subacquei, l'aria, il rumore per le macchine operatrici di cantiere; pertanto, non ci sono particolari rilevanze di impatto ambientale derivante dall'intervento della presente proposta del PFTE.

La proposta del PFTE non modifica la funzionalità del porto anzi la riattiva dopo anni di blocco totale, non prevede modifiche gestionali che potrebbero portare all'introduzione di nuove funzioni e non sono da attendersi impatti ambientali modificativi e/o incrementali rispetto alla situazione attuale di previsione

### **Il progetto non è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015**

Da un punto di vista visivo le opere del PFTE, in fase di esercizio, non alterano il panorama naturale goduto dalla costa e dal mare sia dal basso che dai rilievi circostanti. La natura delle opere in esame, sostanzialmente manutenzione, non comporterà alterazione del paesaggio.

Infatti, l'intervento persegue il ripristino delle strutture del molo di sopraflutto danneggiato eliminando una situazione di degrado, il ripristino parziale dei fondali dell'imboccatura portuale e la realizzazione del pennello trappola per contrastare il fenomeno di insabbiamento dell'imboccatura portuale che causa l'inagibilità alla struttura portuale.

## Attività in fase di cantiere e di esercizio

Le opere summenzionate tenderanno a ridare un'agibilità parziale alla struttura portuale eliminando forme di degrado ottenendo un miglioramento strutturale, ambientale e una nuova operatività seppur parziale del porto fermo da oltre 10 anni ed in stato di abbandono totale.

Gli interventi non comportano modifiche né all'uso e né alla destinazione della struttura portuale.

L'impatto visivo è, quindi, limitato alle operazioni di cantiere, ma non vi saranno disturbi particolari in quanto l'area portuale è distante da ricettori sensibili quali ad esempio le abitazioni.

La natura dell'opera da realizzare è tale da non comportare scarichi idrici nell'ambiente marino in fase di esercizio. In fase di cantiere invece la principale fonte di inquinamento delle acque marine sarà costituita dalle attività dei mezzi necessari per gli interventi di progetto. Questa probabilità è comunque contenuta e può essere ulteriormente limitata verificando la manutenzione e le certificazioni dei mezzi utilizzati in cantiere. L'effetto di torbidità delle acque dovuto alle operazioni di posa di massi in cls per la realizzazione del pennello trappola, al versamento di materiale lapideo per lo scanno di imbasamento del cassone di testata, alla collocazione in opera dello stesso cassone, al dragaggio dei fondali marini, sarà solo temporaneo legato alle sole fasi di esecuzione e non andrà ad influenzare il contesto paesaggistico e le esigenze turistiche in quanto lontane dalla struttura portuale. In fase di esercizio non vi saranno alcuna variazione della qualità delle acque costiere.

L'impatto generato sulla qualità delle acque sarà, dunque, transitorio, temporaneo e limitato e non avrà effetti significativi sulla popolazione dei fondali.

Complessivamente, l'impatto sulla componente ambientale "acqua marina" può dunque considerarsi piccolo, temporaneo e reversibile.

Per quanto riguarda la componente ambientale "suolo", in fase di cantiere non si avrà alcun disturbo al territorio in quanto le attività di cantiere sono tutte all'interno dell'area portuale ben definita e recintata.

Vi sarà all'interno della struttura portuale occupazione temporanea di suolo dovuta alle classiche attività di cantiere, con lo stoccaggio di materiale, la costruzione dei massi in cls per il pennello, i container ecc... Il materiale dragato utile per il ripascimento sommerso sarà trasportato via mare con draghe.

In fase di cantiere l'impatto sulla componente ambientale "suolo" può essere considerato piccolo, temporaneo e reversibile e limitato all'area portuale. In fase di esercizio invece si ritiene che complessivamente l'impatto sulla componente "suolo" possa considerarsi praticamente nullo visto che l'eventuale realizzazione dell'intervento non costituisce elemento di disturbo morfologico.

Durante la fase di esercizio le emissioni in atmosfera, conseguenti alla costruzione delle opere, saranno nulle.

L'intervento comporterà la produzione di rifiuti solo in fase di cantiere. Il materiale proveniente dalla demolizione del cls del cassone danneggiato sarà oggetto di trasporto e conferimento a discarica autorizzata come anche parte del materiale proveniente dagli scavi per la posa di tubazione elettrica ed idrica in quanto una parte verrà rimpiegata per il rinterro. Trattasi di smaltimento a rifiuto di materiale ordinario di opere edili e classici lavori di scavo per posa tubazione per sottoservizi.

Dal punto di vista estetico-percettivo, l'intervento non comporta lo stravolgimento del significato dei luoghi né tanto meno l'occlusione del paesaggio.

Per quanto concerne, invece, il ripascimento con il materiale proveniente dal dragaggio delle spiagge soggette ad erosione indicate in progetto si precisa che tale intervento sarà prima oggetto di autorizzazione insieme alla compatibilità ambientale del materiale e mira al ripristino delle condizioni naturali preesistenti senza alcuna modifica al significato dei luoghi: il ripristino della spiaggia e delle condizioni di equilibrio di trasporto solido litoraneo permetteranno, dunque, di ristabilire le condizioni naturali preesistenti consentendo di recuperare completamente un tratto di litorale caratterizzato da un elevato pregio ambientale.

Il materiale utilizzato per il ripascimento sarà naturale in quanto proveniente dal dragaggio dei fondali dell'imboccatura portuale e quindi perfettamente compatibile con l'ambiente circostante ma sarà comunque oggetto di autorizzazione insieme alla compatibilità ambientale rilasciata dagli enti competenti.

Il materiale dragato sarà distribuito con draghe e/o mezzi marittimi idonei per ripascimento sommerso lungo il litorale di Cannitello del Comune di Villa San Giovanni e lungo la fascia di litorale attiva che si sviluppa dal porto verso ovest per un tratto di circa 5 km per contrastare l'erosione costiera che da anni sta attanagliando

la costa. Il materiale sabbioso sarà trasferito via mare, al fine di ridurre le interferenze con la viabilità esistente.

Di conseguenza è possibile concludere che la realizzazione del ripascimento insieme agli altri interventi previsti nel PFTE non possono che avere effetti positivi sull'aspetto paesaggistico.

Le diverse fasi di realizzazione degli interventi potranno causare un impatto temporaneo relativamente alla qualità delle acque che si manifesterà, sostanzialmente, con un incremento locale della torbidità e una mobilitazione dei sedimenti. Tali variazioni comporteranno un impatto biologico sicuramente negativo, ma temporaneo; la flora e la fauna tipiche del paraggio potranno infatti ristabilirsi senza problemi dopo la deposizione del materiale messo in sospensione nella fase di realizzazione. Si ritiene dunque possibile affermare che, sia per quanto concerne l'aspetto faunistico che floristico, la temporanea mutazione della qualità delle acque non causerà effetti significativi sulle componenti biotiche.

La realizzazione delle azioni previste in progetto non comporterà inoltre alcuna perdita in termini di superfici degli habitat dell'area. La tipologia di azioni previste in progetto, confrontata con le caratteristiche degli habitat, è tale da poter ritenere nulla l'influenza indotta su quest'ultimo in fase di cantiere. Per tutto quanto sopra esposto, l'impatto generato sulle componenti biotiche in fase di esercizio è da considerarsi positivo e permanente.

Infine riguardo l'interferenza sulle connessioni ecologiche l'ipotesi progettuale definitiva prevede opere che non comportano frammentazione di habitat non interferendo con la contiguità delle unità ambientali

L'intervento pertanto mira al recupero di una larghezza di spiaggia utile alla difesa naturale dalle mareggiate. Tali attività di ripascimento saranno realizzate in periodi dell'anno con esclusione della stagione estiva evitando così ogni minima interferenza con l'utilizzo ai fini balneari e turistici.

Per quanto riguarda la circolazione ed il ricambio idrico, le caratteristiche delle opere da realizzare non avranno effetti significativi

Il progetto non prevede né in fase di cantiere né in fase di esercizio l'utilizzo delle risorse idriche superficiali o profonde del territorio. Le opere previste in progetto, per loro natura, inoltre, non comportano alcun disturbo all'eventuale presenza di falde sotterranee. È possibile affermare, quindi, che non sono previsti impatti sulla componente ambientale "acqua superficiale e profonda" né in fase di cantiere né in fase di esercizio dell'opera.

L'intervento è *compatibile* rispetto ai valori paesaggistici generali dei piani esistenti in quanto non vengono attuate modificazioni significative ed irreversibili allo stato dei luoghi e alle dinamiche naturali.

La *congruità* con i criteri di gestione dell'area è garantita dagli obiettivi di riequilibrio complessivo dell'area portuale e del litorale.

La *coerenza* con gli obiettivi di qualità paesaggistica è insita nel tipo di progetto che vuole ripristinare le caratteristiche paesaggistiche originarie agendo sui dissesti in atto

Le modificazioni della condizione percettiva dell'area di intervento, cioè della sua immagine visiva, sono realizzate nel rispetto delle qualità del paesaggio circostante. I materiali proposti appartengono alle tradizionali tecniche costruttive e sono stati scelti anche in relazione alla tipologia edilizia progettata.

Presupposto indispensabile alla progettazione è stato il considerare l'opera di progetto non solo come strumento di ripristino dell'accessibilità e funzionalità della struttura portuale ma anche di pianificazione.

Il progetto si caratterizza nel complesso per non avere un impatto negativo sull'ambiente circostante.

Tutte le operazioni di trasformazione sono state realizzate nel rispetto delle caratteristiche naturalistiche e geomorfologiche delle aree senza deturpare l'aspetto e comprometterne la stabilità.

Nell'insieme l'opera di progetto si inserisce nel paesaggio cercando di non modificare nella sostanza la natura del luogo, lascia quasi inalterata la sua struttura morfologica e non determina variazioni di densità volumetrica.

Il progetto, realizzato dopo un'attenta analisi delle caratteristiche del sito (supportata da rilievi plano-altimetrici e fotografici) e nel rispetto dei suoi valori paesaggistici, si sforza di dare maggiore valore e qualità non solo all'area interessata dal piano ma all'intero contesto.

Il progetto prescrive, in generale, che sia privilegiato l'uso di materiali naturali e locali. In particolare è previsto l'uso dei seguenti materiali:

- Sabbie per il ripascimento provenienti dal dragaggio;
- Materiale lapideo proveniente da cave locali;
- Riempimento delle celle del cassone con il materiale proveniente dal dragaggio;
- CIs di carattere strutturale per il cassone di testata e per la realizzazione dei massi del pennello trappola.

**STATO ANTE OPERAM**



**STATO POST OPERAM**



**STATO ANTE OPERAM**



**STATO POST OPERAM**



6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	
Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	Ministero della Transizione Ecologica
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Piani Regolatori Territoriali delle Aree e dei Nuclei di Industrializzazione</b>	Delibera del 2 novembre 1971, del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno – Commissione per i Piani Regolatori Territoriali delle Aree e dei Nuclei di Industrializzazione (voto n. 124 del 25.10.1971)

7. Iter autorizzativo del progetto proposto	
<i>Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:</i>	
Procedure	Autorità competente
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input type="checkbox"/> Paesaggistica D.lgs 42/2004 <input type="checkbox"/> Compatibilità del materiale dragato per ripascimento <input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> Sovrintendenza – Città Metropolitana di RC <input type="checkbox"/> ArpaCAL_____

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<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>	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	X		Il porto di Saline Joniche è situato tra le foci delle fiumare Falcone e S. Elia nel territorio del Comune di Montebello Ionico
2. Zone costiere e ambiente marino	X		Il porto di Saline Joniche è situato sul Mar Jonio pertanto su territorio costiero

<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

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<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>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
3. Zone montuose e forestali		X	
4. 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)	X		l'area in esame ricade in zona S.I.C.
5. 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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Non si registrano zone in cui applicabile
6. Zone a forte densità demografica		X	
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	X		L'area portuale è soggetta al vincolo ai sensi dell'art 142 del D.L. 42/2004 "territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battaglia"
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)		X	
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)		X	
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	X		L'area portuale ricade in zona a Tutela idrogeologica: Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI)
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	X		Il PAI (Piano per l'Assetto Idrogeologico) della Regione Calabria evidenzia che tutta la costa a Nord-Ovest del Porto di Saline risulta essere in forte erosione
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	X		Il territorio del comune di Montebello Jonico in cui è situato il porto di Saline Joniche è classificato <b>zona sismica 1</b>
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)		X	

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto prevede di intercettare il trasporto di materiale solido che causa l'insabbiamento dell'imboccatura portuale. Il dragaggio consentirà l'apertura dell'imboccatura portuale ed il successivo ripascimento per le aree soggette ad erosione. Modifica topografica		<i>Perché:</i> non si avranno alterazione dell'uso del suolo	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> saranno utilizzati durante la costruzione normali materiali di costruzione edile reperibili		<i>Perché:</i> l'opera in progetto non consuma risorse naturali	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> durante la costruzione non sarà previsto l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana. Il materiale dragato sarà utilizzato per il ripascimento solo dopo la compatibilità ambientale e le autorizzazioni di legge.		<i>Perché:</i> durante la costruzione non sarà previsto l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana.	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> durante la costruzione, il materiale proveniente dalla demolizione del cassone di testata sarà frantumato e portato a discarica autorizzata. Qualora le analisi e le leggi vigenti lo dovessero consentire, il materiale frantumato potrebbe essere utilizzato a riempimento delle celle del nuovo cassone.		<i>Perché:</i> durante la costruzione, il materiale proveniente dalla demolizione del cassone di testata sarà frantumato e portato a discarica autorizzata. Qualora le analisi e le leggi vigenti lo dovessero consentire, il materiale frantumato potrebbe essere utilizzato a riempimento delle celle del nuovo cassone.	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No



9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<i>Descrizione:</i> le uniche emissioni sono legate all'operatività dei mezzi di cantiere.		<i>Perché:</i> I rumori dei mezzi sono trascurabili rispetto alla viabilità della S.S. 106 nelle vicinanze dell'area portuale	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> in fase di cantiere sono da prevedersi rumori per i mezzi di cantiere. L'area portuale è distante dall'abitato.		<i>Perché:</i> le emissioni dei mezzi risultano trascurabili rispetto alla viabilità della S.S. 106 nelle vicinanze dell'area portuale.	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> il progetto non rilascia elementi inquinanti; è da prevedersi un intorpidimento momentaneo delle acque marine durante le attività di cantiere per il dragaggio, ripascimento e salpamento del materiale demolito.		<i>Perché:</i> l'intorpidimento delle acque marine, limitatamente a sporadici periodi della fase di cantiere, non è assimilabile ad un impatto ambientale significativo	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> i rischi d'incidente sono limitati a quelli normalmente presenti in qualsiasi cantiere edile.		<i>Perché:</i>	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area portuale è soggetta al vincolo ai sensi dell'art 142 del D.L. 42/2004 "territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia". L'area riade in una SIC - IT9350143 ma non in zona Z.P.S.		<i>Perché:</i>	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area portuale è soggetta al vincolo ai sensi dell'art 142 del D.L. 42/2004 "territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia". L'area riade in una SIC - IT9350143 ma non in zona Z.P.S..		<i>Perché:</i>	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Il porto di Saline Joniche è situato sul Mar Jonio, nell'estremità meridionale della Calabria, tra le foci delle fiumare Falcone e S. Elia nel territorio del Comune di Montebello Ionico. Nelle aree limitrofe vi sono le fiumare sopra citate, ma il progetto non interferisce con esse		<i>Perché:</i> Il porto di Saline Joniche è situato sul Mar Jonio, nell'estremità meridionale della Calabria, tra le foci delle fiumare Falcone e S. Elia nel territorio del Comune di Montebello Ionico. Nelle aree limitrofe vi sono le fiumare sopra citate, ma il progetto non interferisce con esse	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nelle aree limitrofe è presente la S.S. 106 i cui livelli di traffico sono solo un po' elevati durante la stagione estiva.		<i>Perché:</i>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area portuale oggi è in stato di abbandono. Nelle aree limitrofe è presente la S.S. 106.		<i>Perché:</i>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il porto è esistente e l'intervento è un adeguamento e messa in sicurezza. L'area è urbanizzata. Non vi sarà perdita di suolo		<i>Perché:</i>	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il porto è esistente e l'intervento è un adeguamento e messa in sicurezza.		<i>Perché:</i>	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> le aree limitrofe sono zone densamente poco abitate		<i>Perché:</i>	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> I ricettori sensibili sono presenti a distanze di qualche km, in nessun modo coinvolti dall'attività di cantiere		<i>Perché:</i>	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> sono presenti risorse di qualità ma non interessate dalla realizzazione del progetto;		<i>Perché:</i>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il territorio del comune di Montebello Jonico in cui è situato il porto di Saline Joniche è classificato <b>zona sismica 1</b> . la costa a Nord-Ovest del Porto di Saline risulta essere in forte erosione		<i>Perché:</i>	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	

## 10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Relazione generale e tecnica	-	1. RELAZIONE GENERALE E TECNICA SPECIALISTICA
2	Planimetria dello stato di fatto	1:1000	2_PLANIMETRIA STATO DI FATTO
3	Planimetria di progetto	1:1000	3_PLANIMETRIA DI PROGETTO

4	Corografia	1:25000	4_CARTOGRAFIA
5	Cartografia	1:1000	5_COROGRAFIA
6	Render Fotografico	-	6_RENDER FOTOGRAFICO
7	Stralcio carta dei vincoli	-	7_Stralcio carta dei vincoli

Il dichiarante

Il Commissario straordinario  
CA. (CP) Antonio Ranieri

*(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)<sup>4</sup>*

---

<sup>4</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.