



Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale
e Ionio

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO

PORTO DI GIOIA TAURO

APPROFONDIMENTO E CONSOLIDAMENTO DEI FONDALI DEL CANALE
PORTUALE LUNGO LA BANCHINA DI LEVANTE TRATTI A-B-C

CIG: 9493369FEA - CUP: F52B19000050005

ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE

DESCRIZIONE

RELAZIONE GENERALE

CODICE ELABORATO

PR-101-00-GEN

SCALA

Rev.	Data	Descrizione
0	Settembre 2023	EMISSIONE

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Ing. Maria Carmela De Maria

RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI PROFESSIONISTI

CAPOGRUPPO-MANDATARIA



Ing. Paolo Contini

COLLABORATORI:
Ing. Giancarlo Milana
Ing. Fabio Mondini
Ing. Giuseppe Vella
Geom. Marco Corinaldesi

MANDANTE



SEACON s.r.l.

Ing. Lucio Abbadessa

COLLABORATORI:
Ing. Corrado Montefoschi
Ing. Fabio S. Mainero Rocca
Ing. Riccardo Intonti

MANDANTE



Ing. Marco Pittori

COLLABORATORI:
Arch. Francesca Romana Monass
Ing. Giulia Zanza
Ing. Anna di Gialleonardo

MANDANTE



Ing. Alessandro Vita

COLLABORATORI:
Ing. Alessio Gerboni
Ing. David Segato

MANDANTE



Geol. Pierfederico De Pari

Progettista Responsabile dell'integrazione
tra le varie prestazioni specialistiche :

Ing. Massimo Vitellozzi

STUDI E RELAZIONE GEOLOGICA :

Geol. Pierfederico De Pari (Geoservizi S.r.l.)






**LAVORI DI APPROFONDIMENTO E CONSOLIDAMENTO DEI FONDALI DEL CANALE
PORTUALE LUNGO LA BANCHINA DI LEVANTE TRATTI A-B-C**


ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE

RELAZIONE GENERALE

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN</p> <p>Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
--	---	--

INDICE

1. PREMESSA	3
2. STATO DELLA PIANIFICAZIONE PORTUALE VIGENTE	4
3. STATO DEI LUOGHI	11
3.1 Inquadramento del Porto di Gioia Tauro	11
3.2 Ubicazione e descrizione del sito di intervento.....	12
3.3 Rilievo fotografico	14
4. MOTIVAZIONI ALLA BASE DELLA ATTRIBUZIONE DELLA FATTISPECIE DI ATF	22
5. PROPOSTA PROGETTUALE DI ATF	23
5.1 Modalità delle lavorazioni e caratterizzazione dei sedimenti.....	27
6. OTTEMPERANZA PRESCRIZIONI CSLLPP – FASE PREISTRUTTORIA	32
7. COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE	36
7.1 Strumenti di pianificazione a livello regionale	36
7.1.1 Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico (QTRP)	36
7.1.2 Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	39
7.1.3 Piano Gestione Rischio Alluvioni dell’Appennino Meridionale (PGRA).....	40
7.1.4 Piano Assetto Idrogeologico (PAI)	42
7.2 Strumenti di pianificazione a livello provinciale.....	43
7.2.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)	43
7.3 Strumenti a livello comunale.....	45
7.3.1 Piano Strutturale Comunale (PSC).....	45
7.3.2 Piano Regolatore Territoriale ASI (PRT) e Piano Regolatore Portuale (PRP).....	47
8. SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE	47

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p align="center">PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p align="center">ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

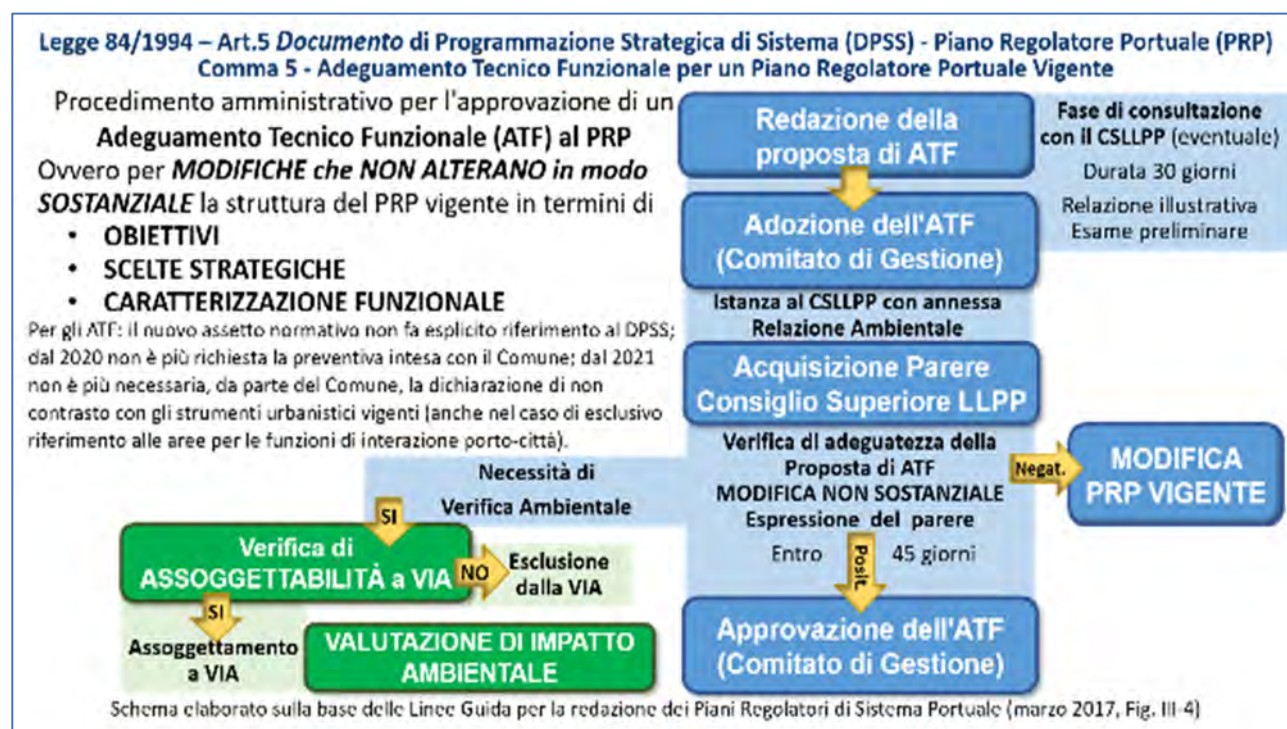
1. PREMESSA


La presente Relazione generale riguarda la proposta di **Adeguamento Tecnico Funzionale** (ATF) del Piano Regolatore Portuale di Gioia Tauro relativa all'intervento configurato come *“Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la banchina di Levante – Tratti A-B-C”* 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”*, e dalle indicazioni acquisite in fase di consultazione.

Essa fornisce uno strumento di verifica della “non sostanzialità” delle modifiche previste nell' ATF sul quale si pronuncia il CSLP per l'espressione del parere ai sensi dell'art.5. comma 5, della legge n.84/1994 *“Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP 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, 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.”*

Si riporta di seguito una scheda che sintetizza l'iter procedurale:



 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

2. STATO DELLA PIANIFICAZIONE PORTUALE VIGENTE

Si riporta di seguito una disamina relativa allo strumento di pianificazione vigente (Piano Regolatore Portuale) su cui interviene l'ATF.

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 1e Figura 2).

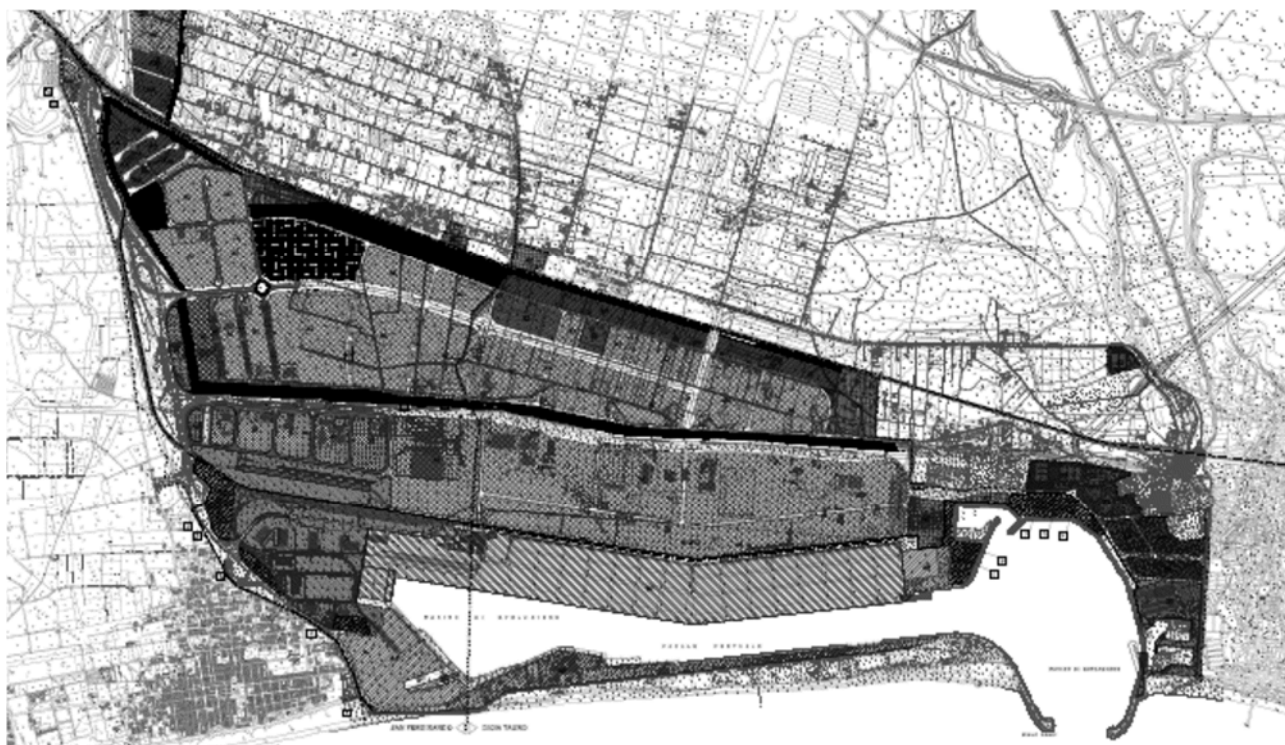



Figura 1 Piano Regolatore Territoriale Consortile approvato nel 1997

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato:</p> <p>PR-101-00-GEN</p>
		<p>Relazione generale</p>
		<p>Data: Settembre 2023</p>

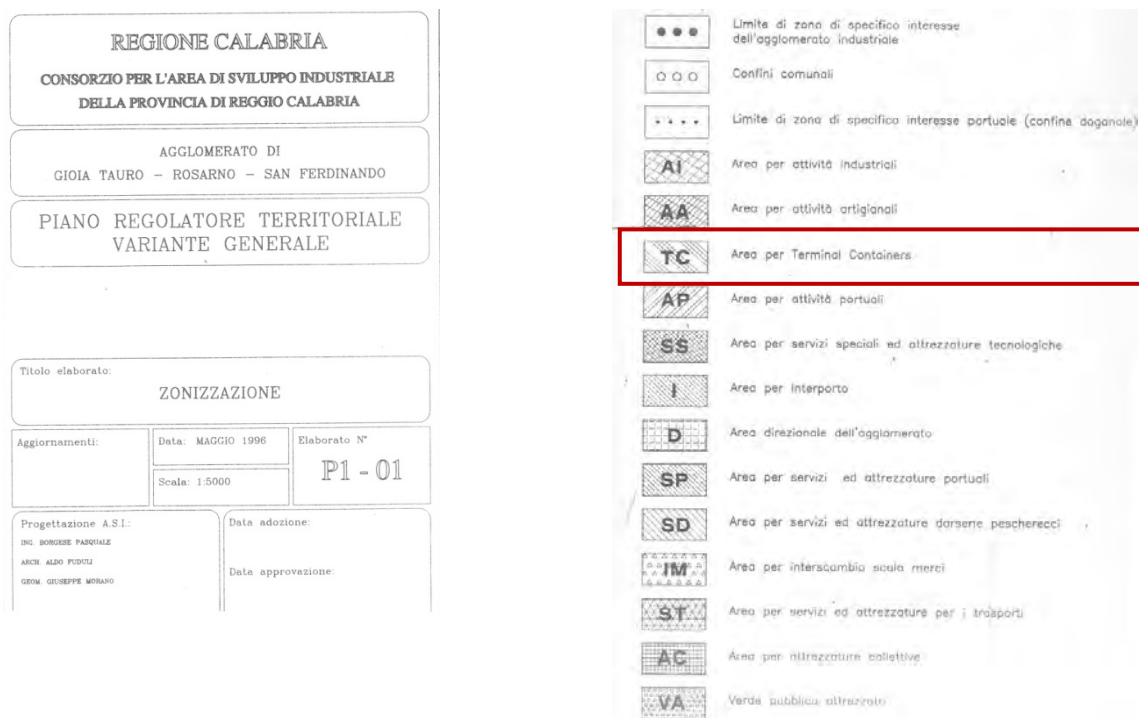
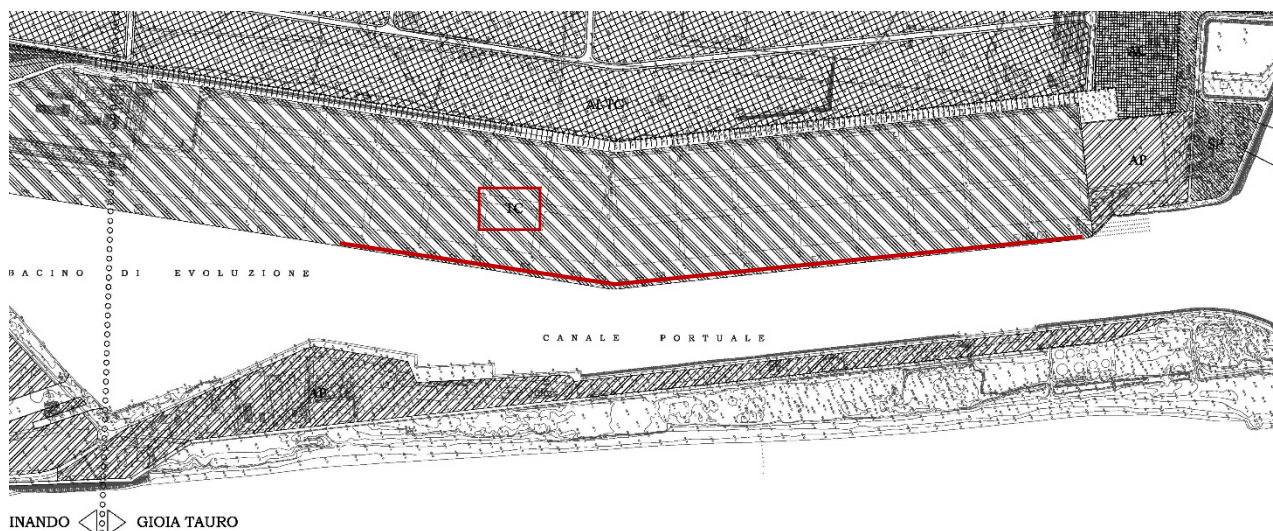



Figura 2 Stralcio di PRT approvato nel 1997 inerente le banchine di progetto

l'Art.12 delle Norme di Attuazione del P.R.T attinenti le Aree per terminal container così le disciplina:

Articolo 12
Area per terminal containers

In questa area saranno ammessi tutti quei servizi ed edifici (varchi doganali di ingresso, capannoni, cabine elettriche, serbatoi, ecc.), oltre a tutto quanto possa occorrere (uffici, ristoro pubblico, ecc.) connessi al buon funzionamento del terminal, per una ottimale utilizzazione di tutte le strutture dell' area e che saranno di volta in volta valutati ed autorizzati dal Comitato Direttivo del Consorzio.

Figura 3 Stralcio Norme di Attuazione P.R.T. 1997

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

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 4 e Figura 5).

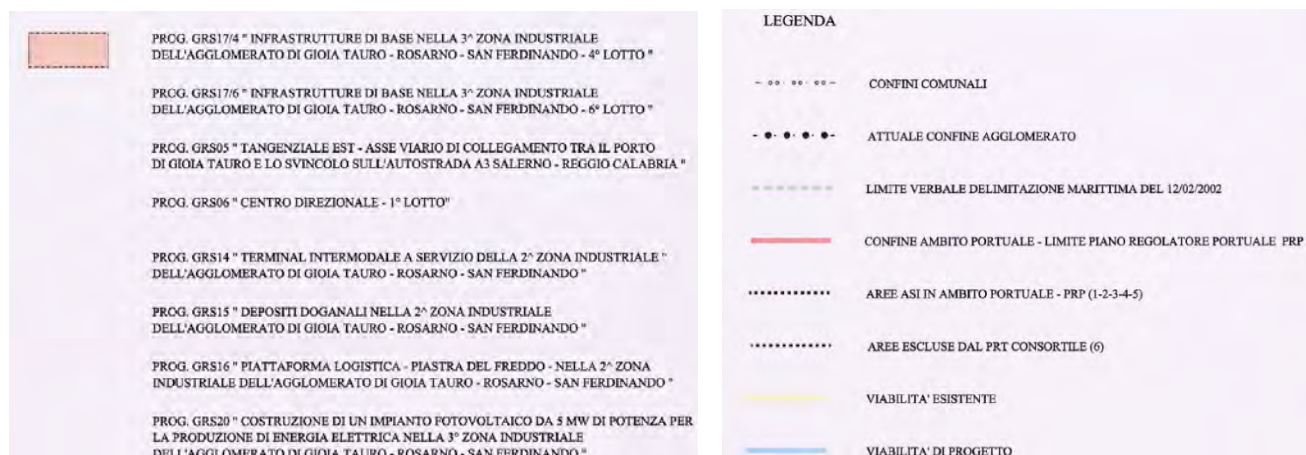
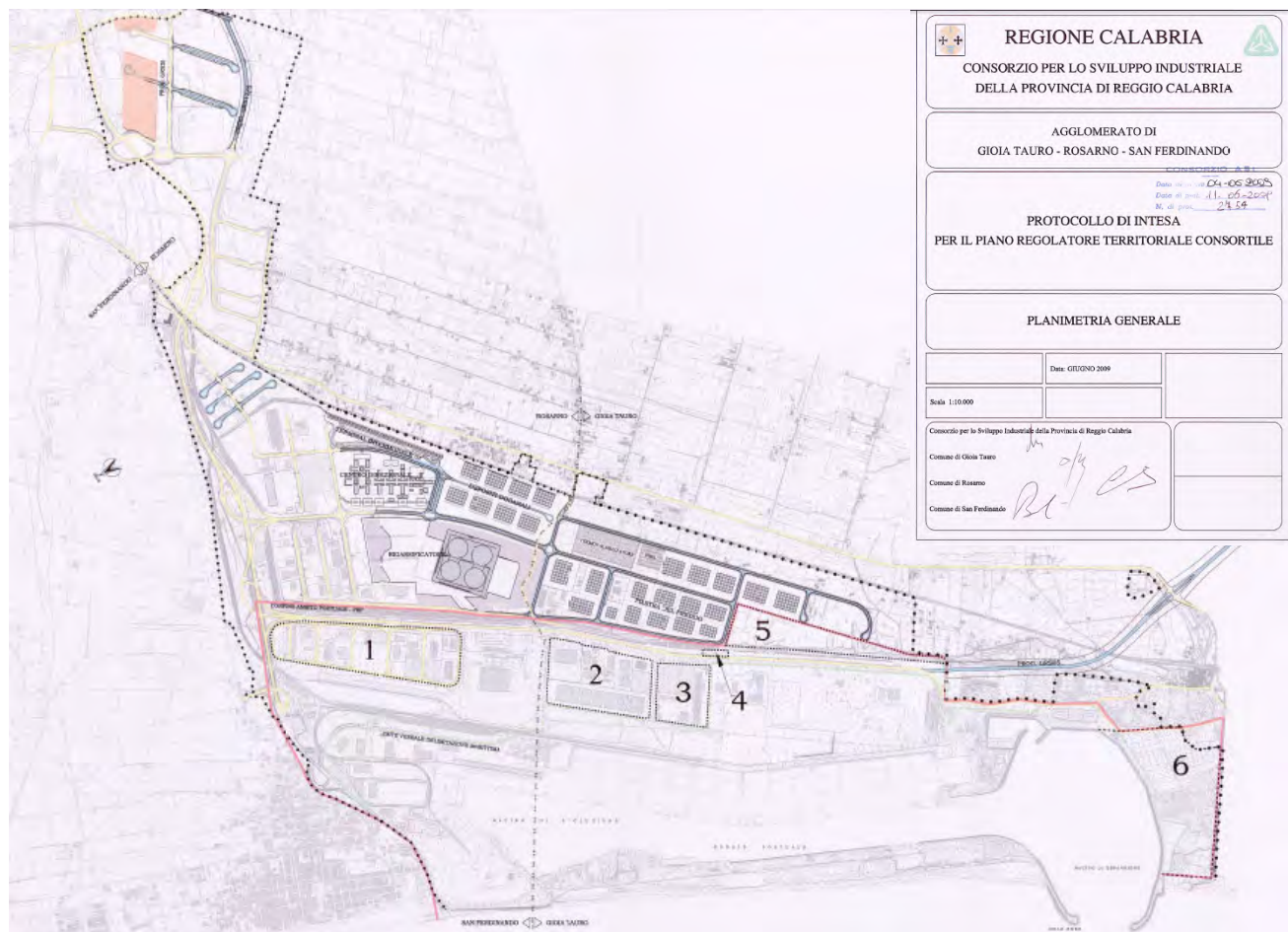



Figura 4 Protocollo di Intesa per il Piano Regolatore Territoriale Consortile del 2009

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

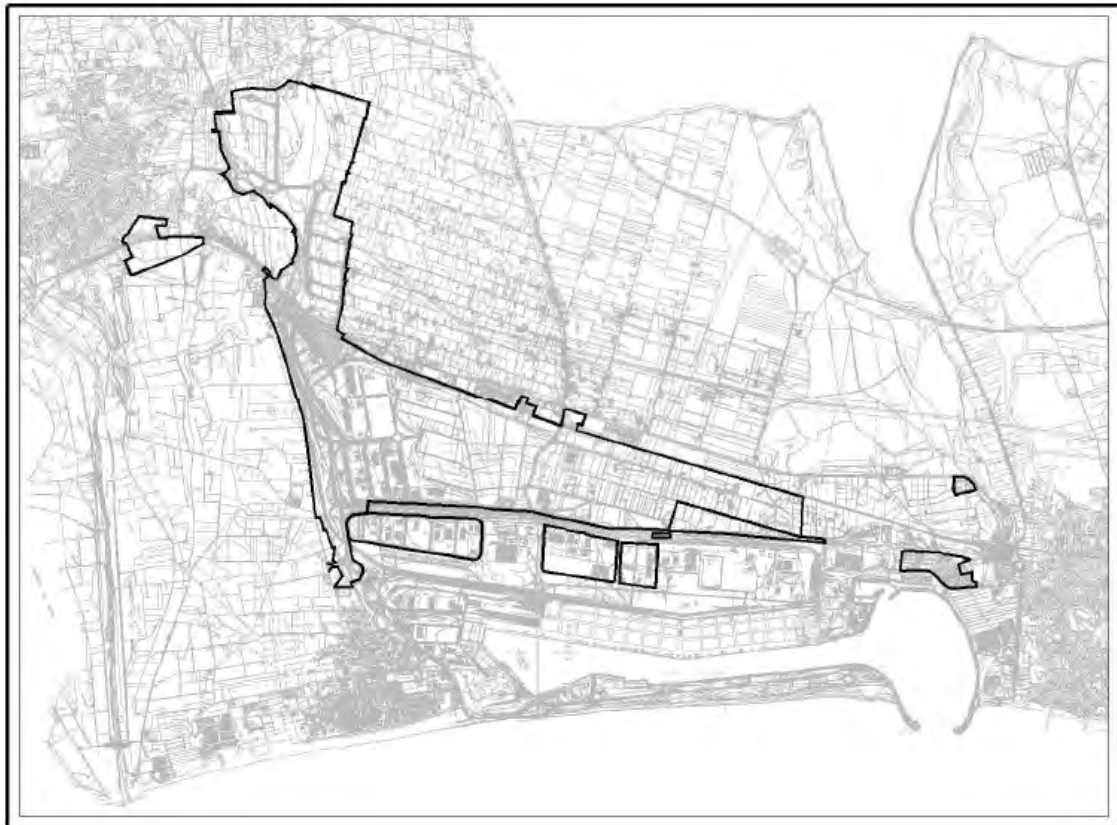
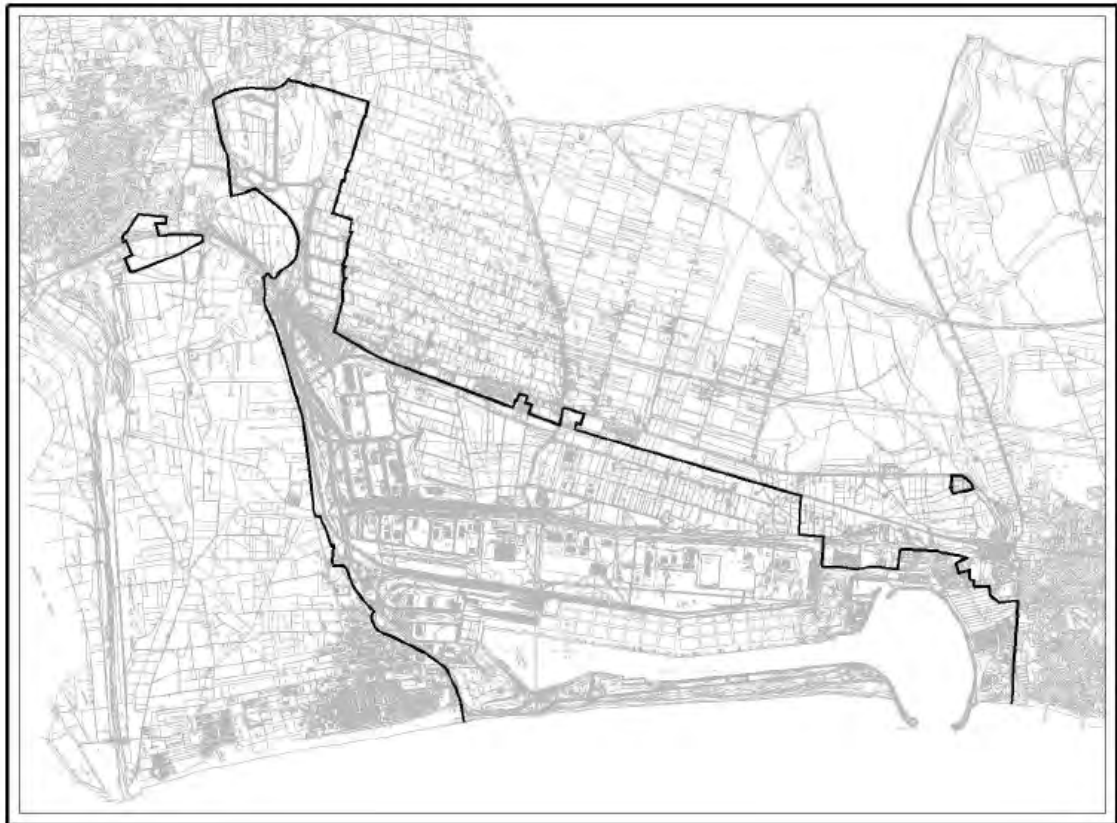



Figura 5 Assetto delle aree interessate dal Piano ASI prima e dopo la variante 2010

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

Il Piano Regolatore Territoriale consortile è stato integrato da n. 4 Adeguamenti Tecnici Funzionali (ATF), poi confluiti nella planimetria di Piano Regolatore Portuale del 2010(ad esclusione dell'ATF n.4).

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.

ATF n.4 Approvato con voto Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 48/2022

Oggetto: Resezione banchina di Ponente tratto GHI.

I primi tre ATF, adottati ed approvati dal 2002 al 2005, confluiti nella planimetria di Piano Regolatore Portuale del 2010 riportata nella seguente Figura 6, hanno riguardato modifiche dei fondali.

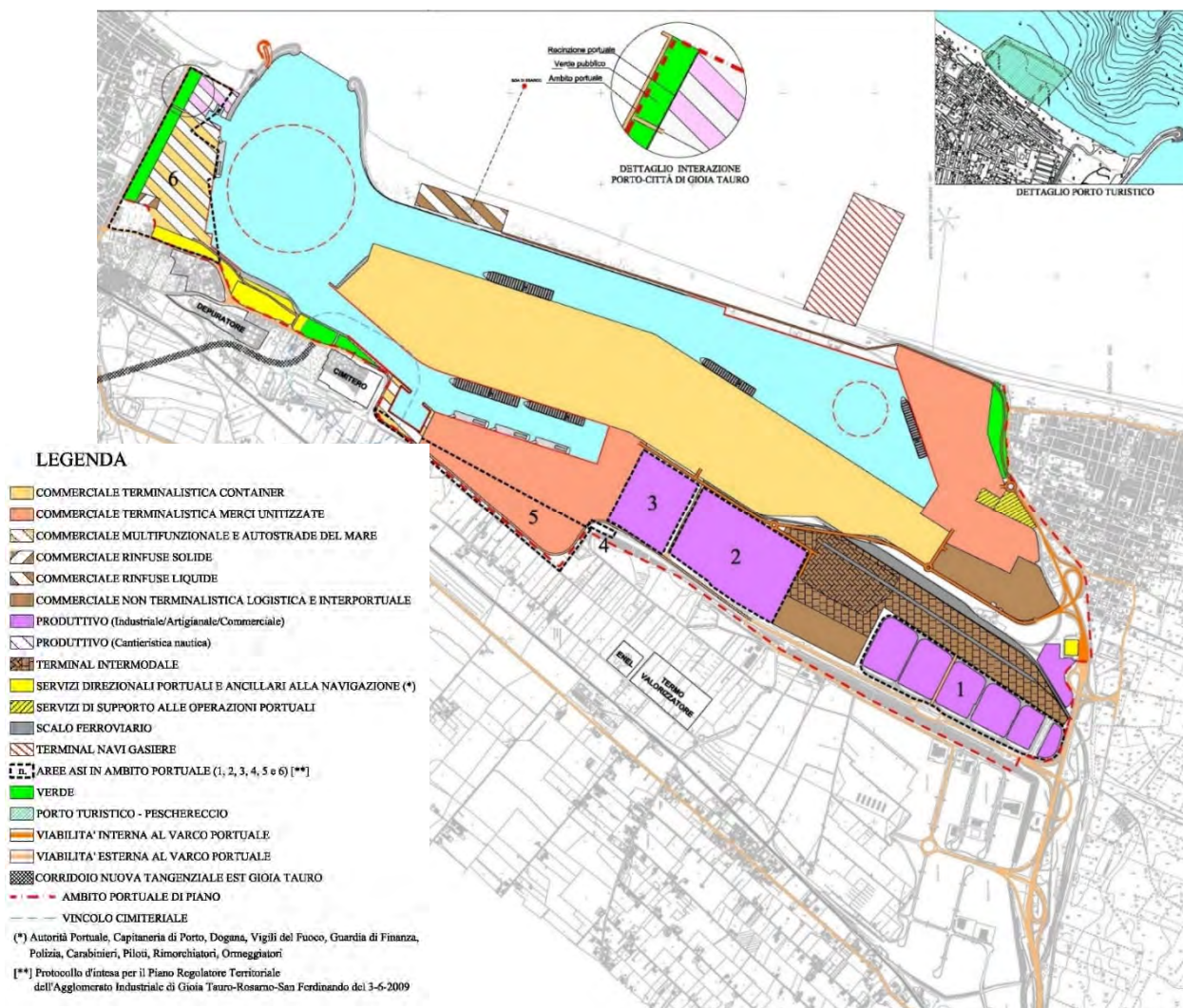



Figura 6 Planimetria Piano Regolatore Portuale inserita a completamento delle aree ASI di variante di piano

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p align="center">PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p align="center">Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p align="center">ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	--	---

Nella seguente Figura 7 la **planimetria del piano pescaggi** allegata al terzo ATF approvato con voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n.14 del 04.05.2005, in cui sono stabilite le quote dei fondali che è necessario adeguare ed approfondire ulteriormente nell'ambito dell'ATF in epigrafe.

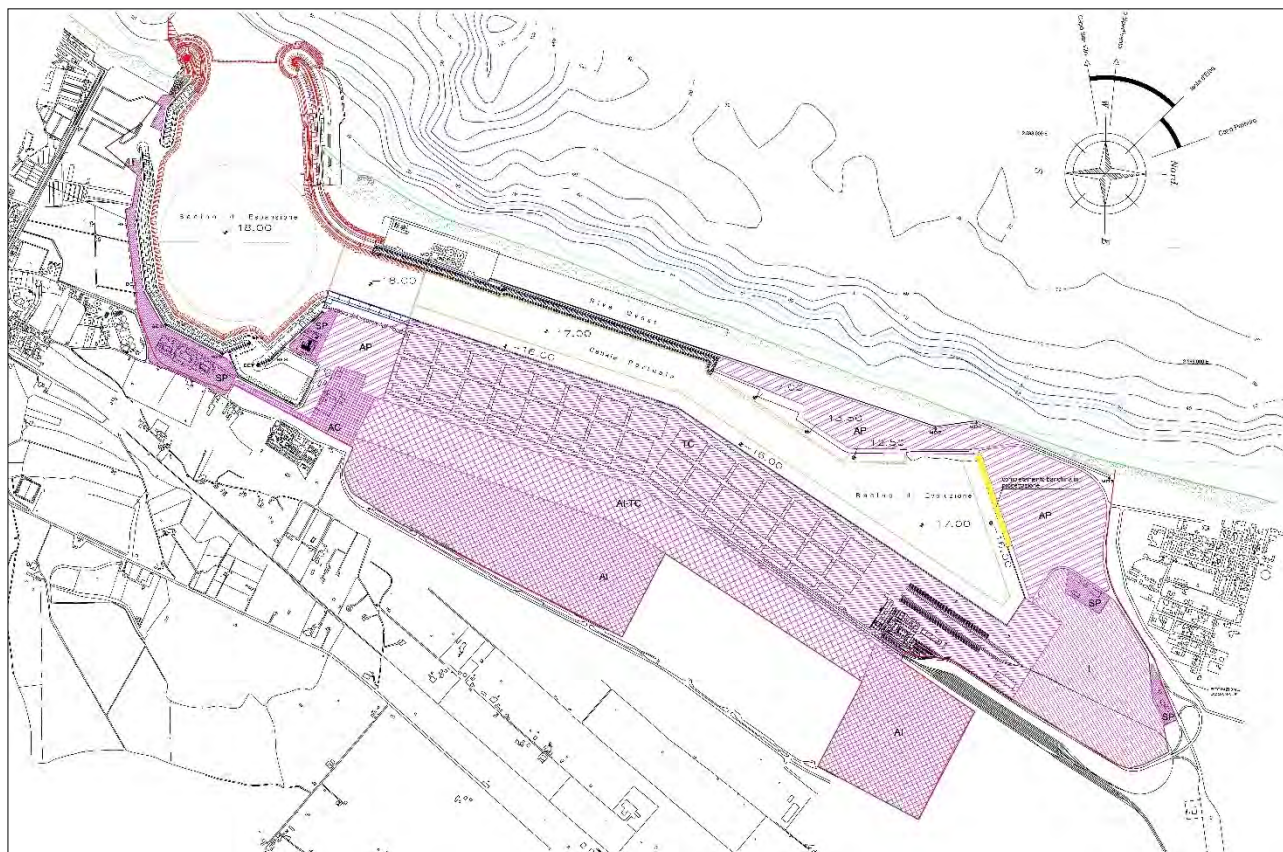



Figura 7 Stralcio ATF 2005 – Planimetria piano pescaggi

Ulteriori interventi di approfondimento dei fondali sono inoltre stati previsti:

- nell'ambito del progetto *“Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale, adeguamento strutturale banchine e realizzazione terza via di corsa nel tratto “D” della banchina di levante”* approvato con voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n.110 del 05.10.2011 , per il tratto D1 (lunghezza 650 m) della banchina di Levante;
- nell'ATF n. 4 approvato con voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 48 del 21.06.2022 *“Resezione Banchine di Ponente – Tratti G-H-I”*.

Sin dagli inizi la tematica dell'approfondimento dei fondali portuali per adeguarli ad un futuro sviluppo della flotta che si indirizzava verso maggiori dimensioni era stato pertanto oggetto di interesse e di successivi ATF, giudicando che il piano dei pescaggi portuali non era sufficiente a supportare le esigenze del porto.

L'intervento di approfondimento dei fondali antistanti i tratti ABC della Banchina di Levante, pur risultando congruente con le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree portuali previste dal vigente P.R.T./P.R.P risulta difforme dal Piano Pescaggi del Porto ad oggi definito dall'ATF n.3 del PRP (e successive modifiche) per i tratti in oggetto e pertanto deve essere oggetto di un nuovo Adeguamento Tecnico Funzionale .

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

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).

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

3.2 Ubicazione e descrizione del sito di intervento

Il contesto è quello del porto terminal container di Gioia Tauro, il più grande terminal per il transhipment presente in Italia e uno dei più importanti hub del traffico container nel bacino del Mediterraneo. L'infrastruttura portuale è classificata categoria II - classe I di rilevanza internazionale.

L'intervento si colloca nell'ambito di un processo di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale e del bacino di espansione.


Come già detto in premessa, i tratti di approfondimento dei fondali sono quelli antistanti i tratti ABC della banchina di Levante.



Figura 9 Foto aerea dei tratti di banchina interessati dall'approfondimento dei fondali

Sono così distinti:

- tratto A, di lunghezza 783 m, in cui il fondale attuale si trova alla quota di -16 m
- tratto B, di lunghezza 457 m, in cui il fondale attuale si trova alla quota di -16m
- tratto C, di lunghezza 645 m, in cui il fondale attuale si trova alla quota di -16m


 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

Le banchine del canale portuale interessate dall'intervento di "Approfondimento fondali tratto A-B-C banchina di Levante" si sviluppano per una lunghezza complessiva di 1.895 m; contestualmente all'intervento di adeguamento dei fondali lungo il fronte di banchina, al fine di rendere idonee le attuali strutture di banchina alle sollecitazioni indotte dall'incremento del tirante d'acqua al piede delle stesse, queste saranno oggetto di specifici interventi di adeguamento geotecnico/strutturale che non modificano la configurazione planimetrica delle opere interne portuali

Le navi che attualmente scalano il porto di Gioia Tauro sono le così dette "Navi Madri" che hanno la necessità di fondali profondi dai 15.50 a 16.50.

Gioia Tauro è l'unico porto del mediterraneo che ha ospitato contemporaneamente tre navi madri. Attualmente le nuove misure di sicurezza richieste dagli armatori impongono un franco di sicurezza tra il fondo nave e il fondale marino variabile da 1m. a 1,5 m.

Quindi al fine di mantenere lo scalo all'utilizzo attuale si è reso necessario approfondire i fondali nei tratti A – B – C dotando il porto di fondali adeguati ai nuovi standard di sicurezza al fine di consolidare il transhipment.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

3.3 Rilievo fotografico

Si riporta un rilievo fotografico atto ad illustrare lo stato dei luoghi.

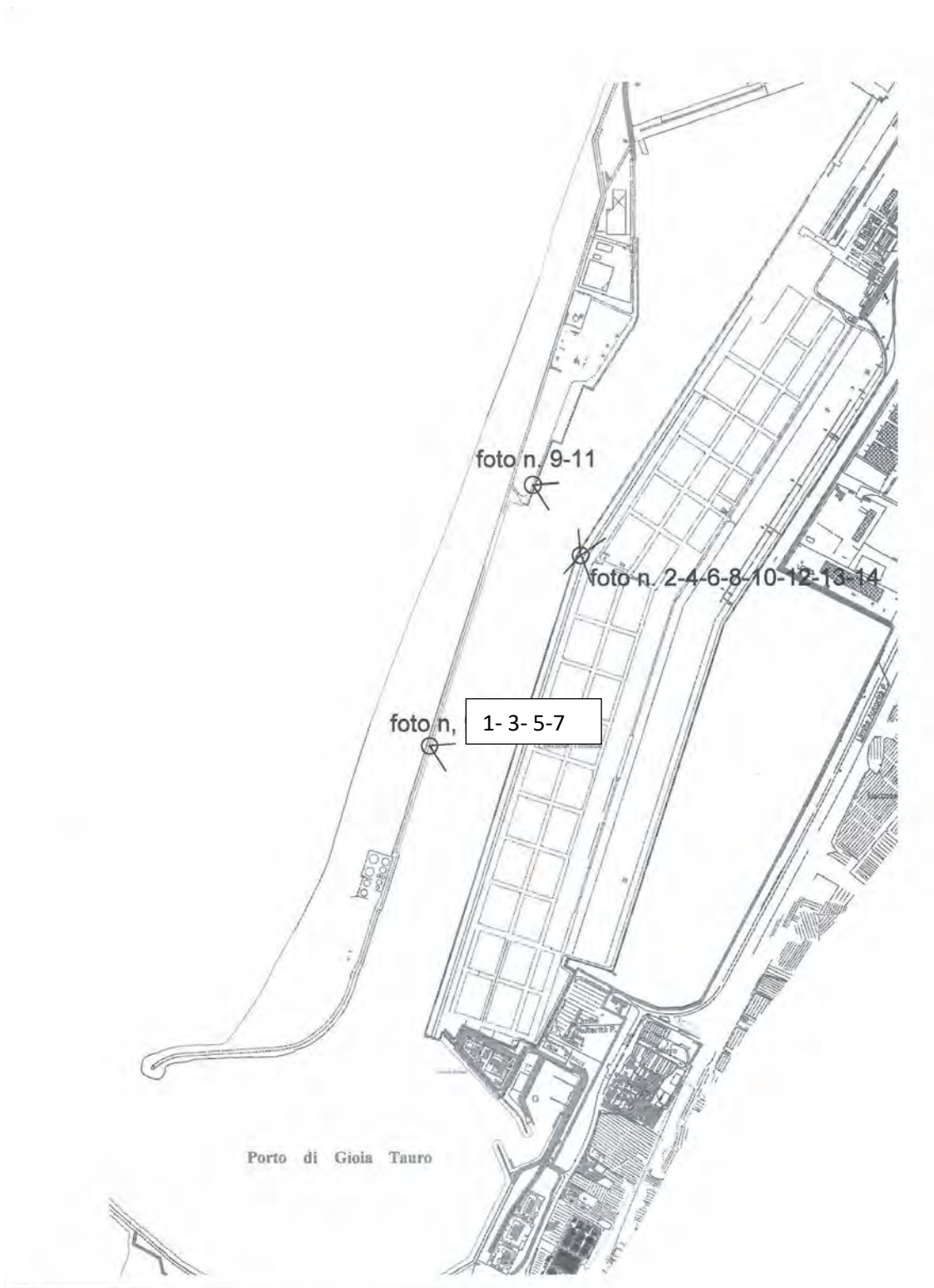


Figura 10 Key plan fotografico


 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---



Figura 11 Vista 1



Figura 12 Vista 2


 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---



Figura 13 Vista 3

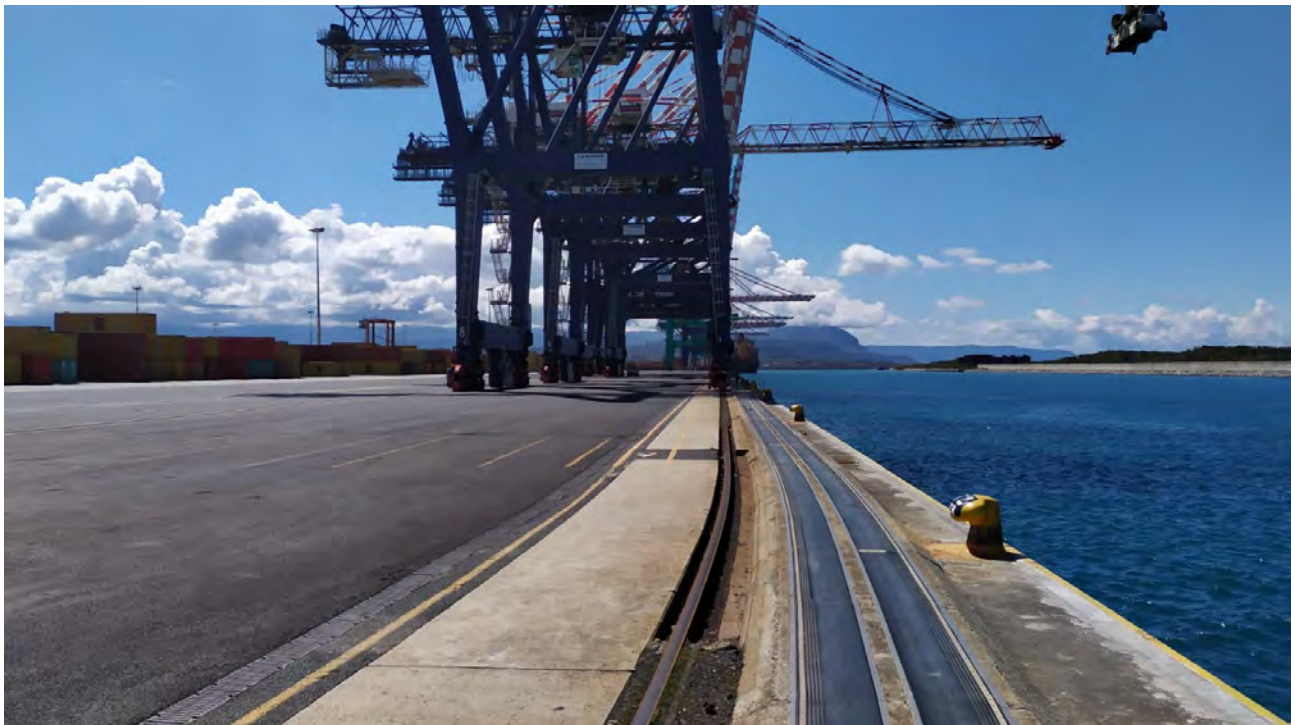


Figura 14 Vista 4


 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---



Figura 15 Vista 5

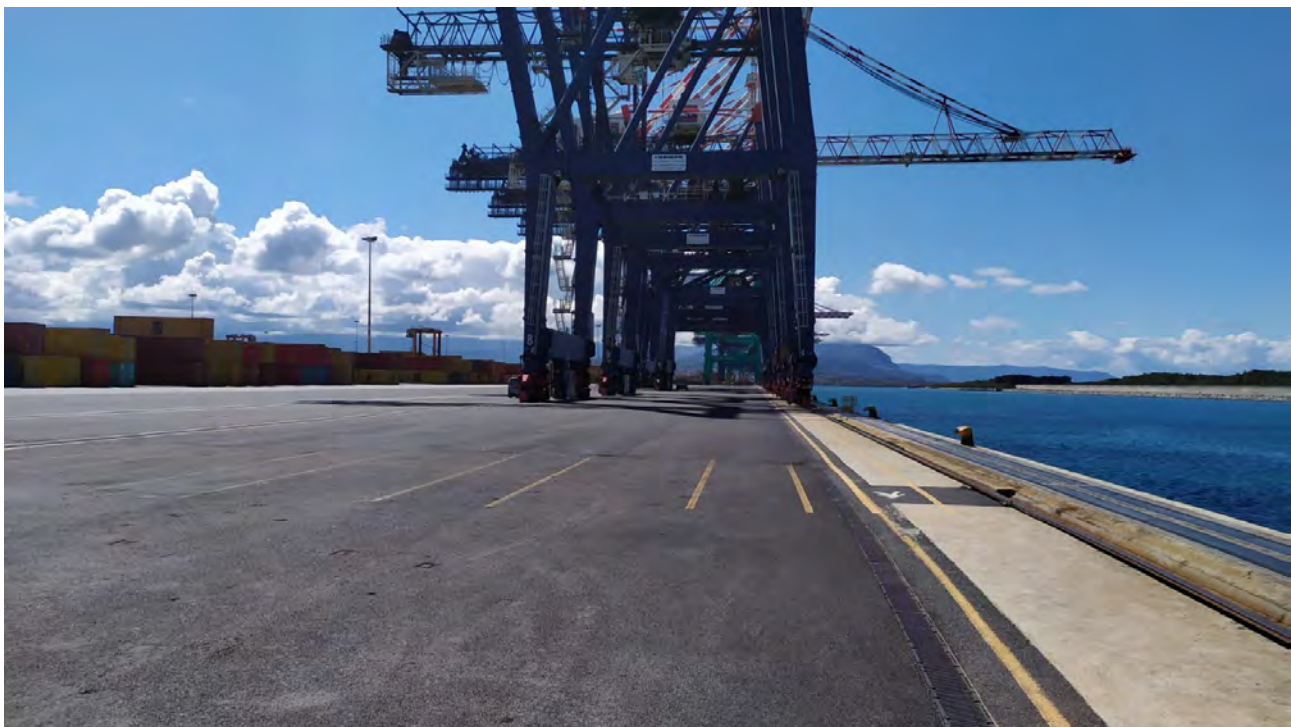


Figura 16 Vista 6


 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---



Figura 17 Vista 7

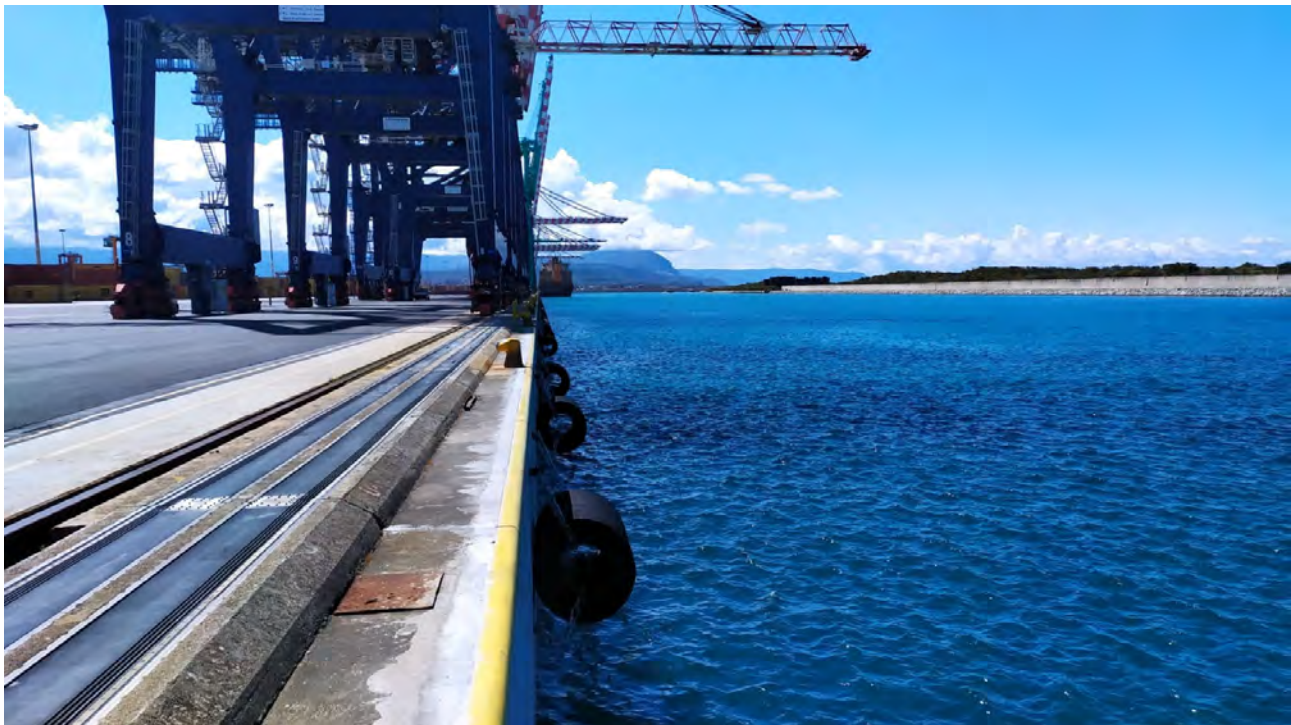


Figura 18 Vista 8


 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---



Figura 19 Vista 9

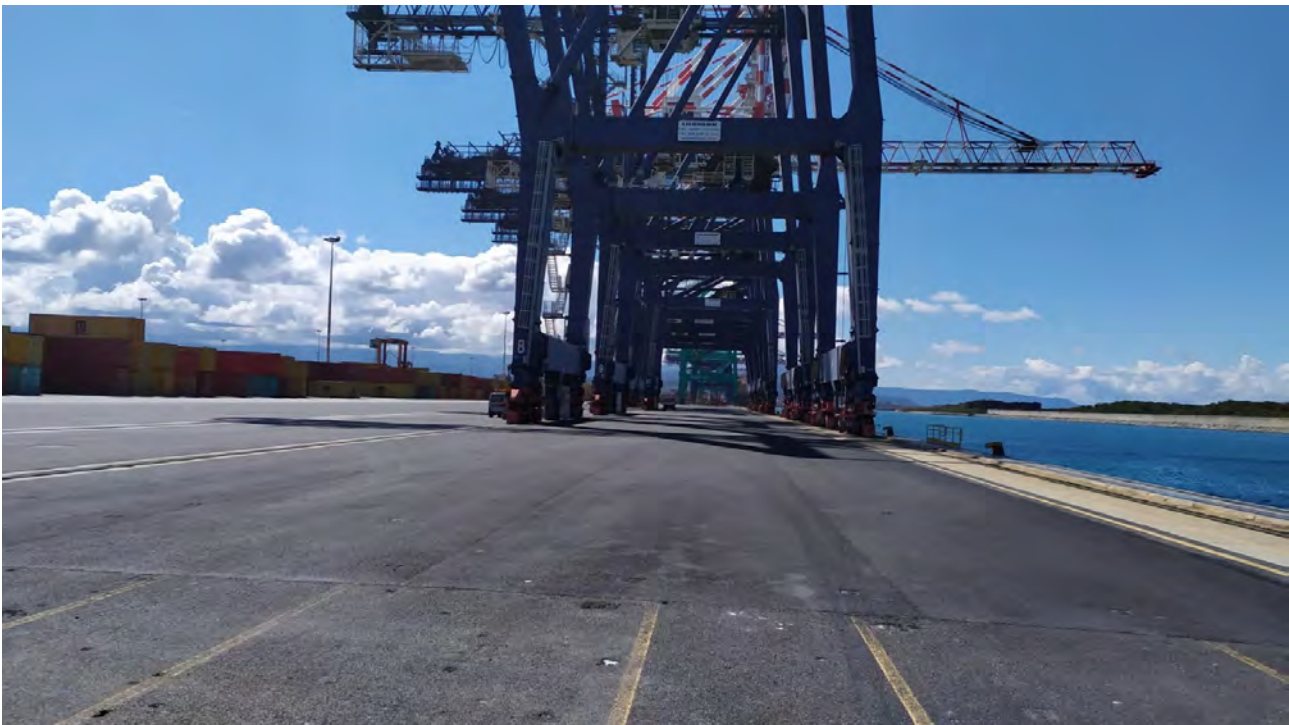



Figura 20 Vista 10

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

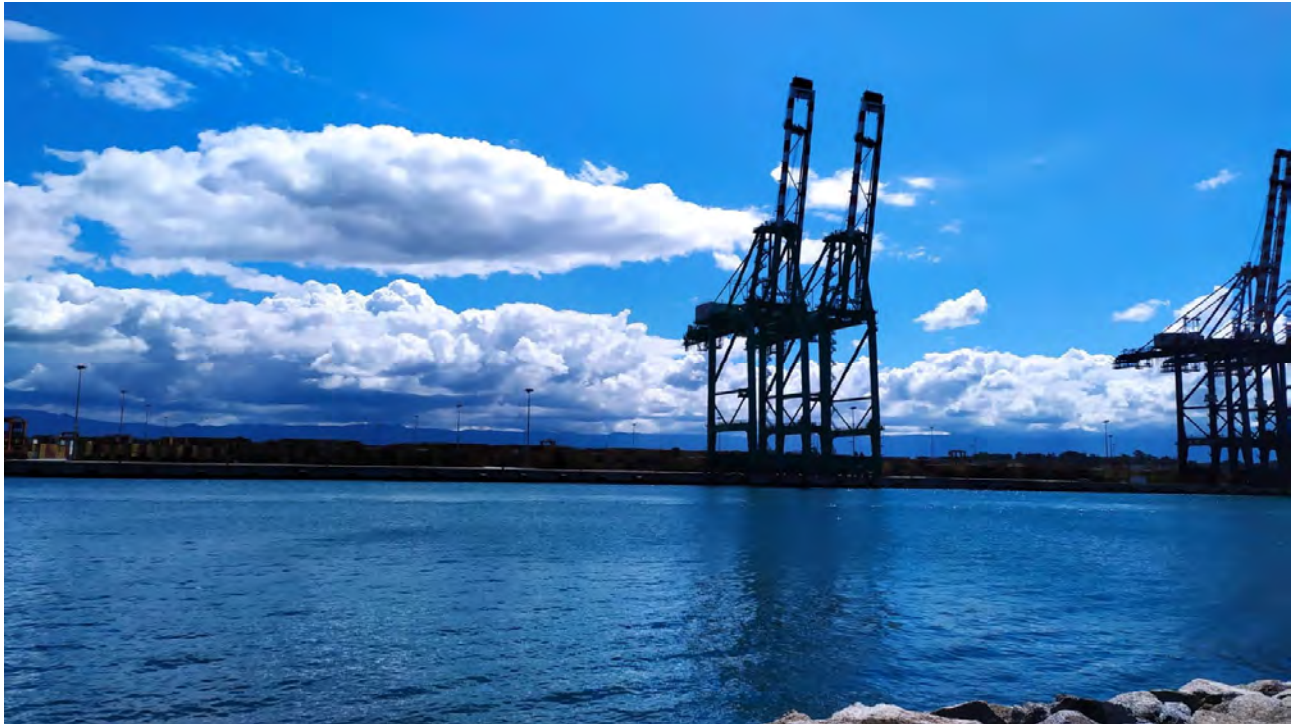


Figura 21 Vista 11

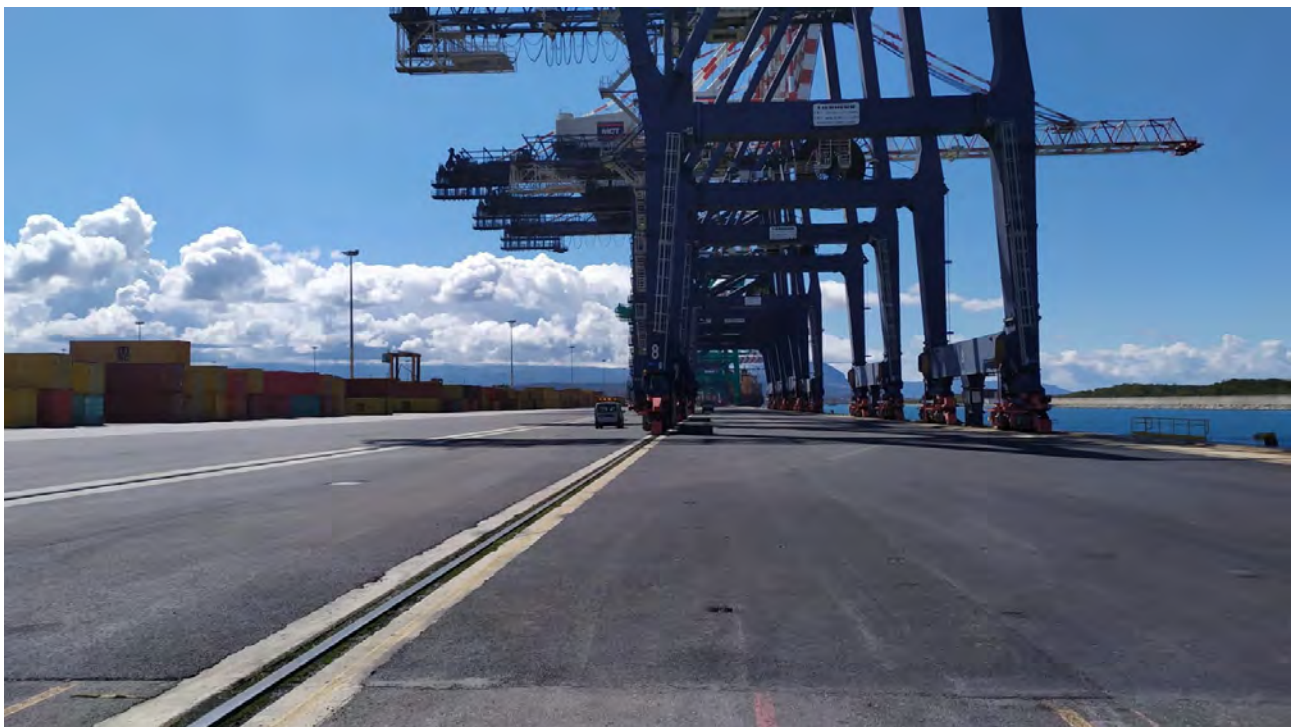


Figura 22 Vista 12



 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---



Figura 23 Vista 13



Figura 24 Foto 14

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

4. MOTIVAZIONI ALLA BASE DELLA ATTRIBUZIONE DELLA FATTISPECIE DI ATF

La scelta dell'ambito procedurale entro cui sviluppare il presente studio si fonda, in primo luogo, sul fatto che le opere di approfondimento dei fondali proposte sono congruenti con le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree portuali previste dal vigente P.R.T./P.R.P., con gli obiettivi del piano stesso e con quanto già realizzato traducendosi in un adeguamento del piano pescaggi del porto.

Le opere di adeguamento tecnico-funzionale proposte di approfondimento dei fondali rispettano uno dei criteri direttori contenuti nelle Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale.

Nello specifico, l'art. 6 del *D.Lgs. 169/2016 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., definisce che:

“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 quelle relative agli interventi di approfondimento dei fondali:


- **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 nascono “... dettate da cause contingenti, sopravvenute, non prevedibili, a priori all’atto della redazione del PRP”).

Con il presente progetto di approfondimento dei fondali, ci si prefigge l’obiettivo di conferire maggiore e piena funzionalità allo scalo marittimo generale di Gioia Tauro, agevolando il traffico delle “navi madri” **per aumentare quindi 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.**

L’ipotesi di intervento, pertanto, è in linea con la programmazione delle attività di ammodernamento dello scalo portuale in buona parte già attuate e con tutti gli interventi di approfondimento dei fondali già eseguiti.

Nel caso in esame, il riconoscimento della fattispecie di adeguamento tecnico funzionale dell’intervento previsto si attua fondamentalmente attraverso:

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

- **la non introduzione di variazioni significative nelle norme di attuazione del piano** in quanto il progetto **prevede una destinazione d'uso già presente**;
- **la non modificazione degli obiettivi di piano e del generale assetto strategico del porto**, sia in termini infrastrutturali che funzionali trattandosi di un intervento di approfondimento dei fondali in linea con quelli già eseguiti.

5. PROPOSTA PROGETTUALE DI ATF

Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C

In merito ai lavori di approfondimento dei fondali antistanti i tratti A_B_C della banchina di Levante, **questo intervento si è rende necessario per adeguare i fondali alle nuove esigenze di navigazione ed alle mutate dimensioni della flotta.**

Infatti, le navi che attualmente scalano il porto di Gioia Tauro sono le così dette “Navi Madri” che hanno la necessità di fondali profondi dai 15.50 a 16.50. Gioia Tauro è l'unico porto del mediterraneo che ha ospitato contemporaneamente tre navi madri.

Attualmente le nuove misure di sicurezza richieste dagli armatori impongono un franco di sicurezza tra il fondo nave e il fondale marino variabile da 1m. a 1,5 m.


Quindi al fine di mantenere lo scalo all'utilizzo attuale si è reso necessario approfondire i fondali nei tratti A – B – C modificando il piano pescaggi del porto approvato con voto n.288 del 15.12.2004 che prevedeva fondali alla -16 per una fascia di 60 m dal piede delle banchine e fondali alla -17 al centro del canale di navigazione.

Inoltre al fine di rendere idonee le opere di banchina alle sollecitazioni indotte dall'incremento del tirante d'acqua al piede, esse saranno oggetto di interventi di adeguamento geotecnico/strutturale, che non modificano la configurazione planimetrica delle opere interne portuali.

L'intervento di approfondimento dei fondali prevede:

- 1 Dragaggio dei fondali **da -16m a -18m per una larghezza dal piede di banchina pari a 60m** così distinto:
 - tratto A, di lunghezza 783 m;
 - tratto B, di lunghezza 457 m;
 - tratto C, di lunghezza 645 m;
 per una lunghezza complessiva di 1895m.
- 2 Dragaggio dei fondali portuali **da -17m a -18m** come da planimetria allegata per uniformare i fondali del canale portuale
- 3 Dragaggio dei fondali portuali **da -17.40 a – 18** in parte dell'area interessata dall'ATF 2022

Il volume di dragaggio è pari a:

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

- 1) $1895 \text{ m} \times 60 \text{ m} = 113.700 \text{ m}^2 \times 2 \text{ m} = 227.400 \text{ m}^3$
- 2) $285.520 \text{ m}^2 \times 1 \text{ m} = 285.520 \text{ m}^3$
- 3) $33.600 \text{ m}^2 \times 0,6 \text{ m} = 20.160 \text{ m}^3$

per **un totale complessivo di circa 533.000 m³**.

Si riportano di seguito il piano pescaggi vigente allegato allo strumento di pianificazione ed il piano pescaggi così come modificato a seguito della proposta di ATF.

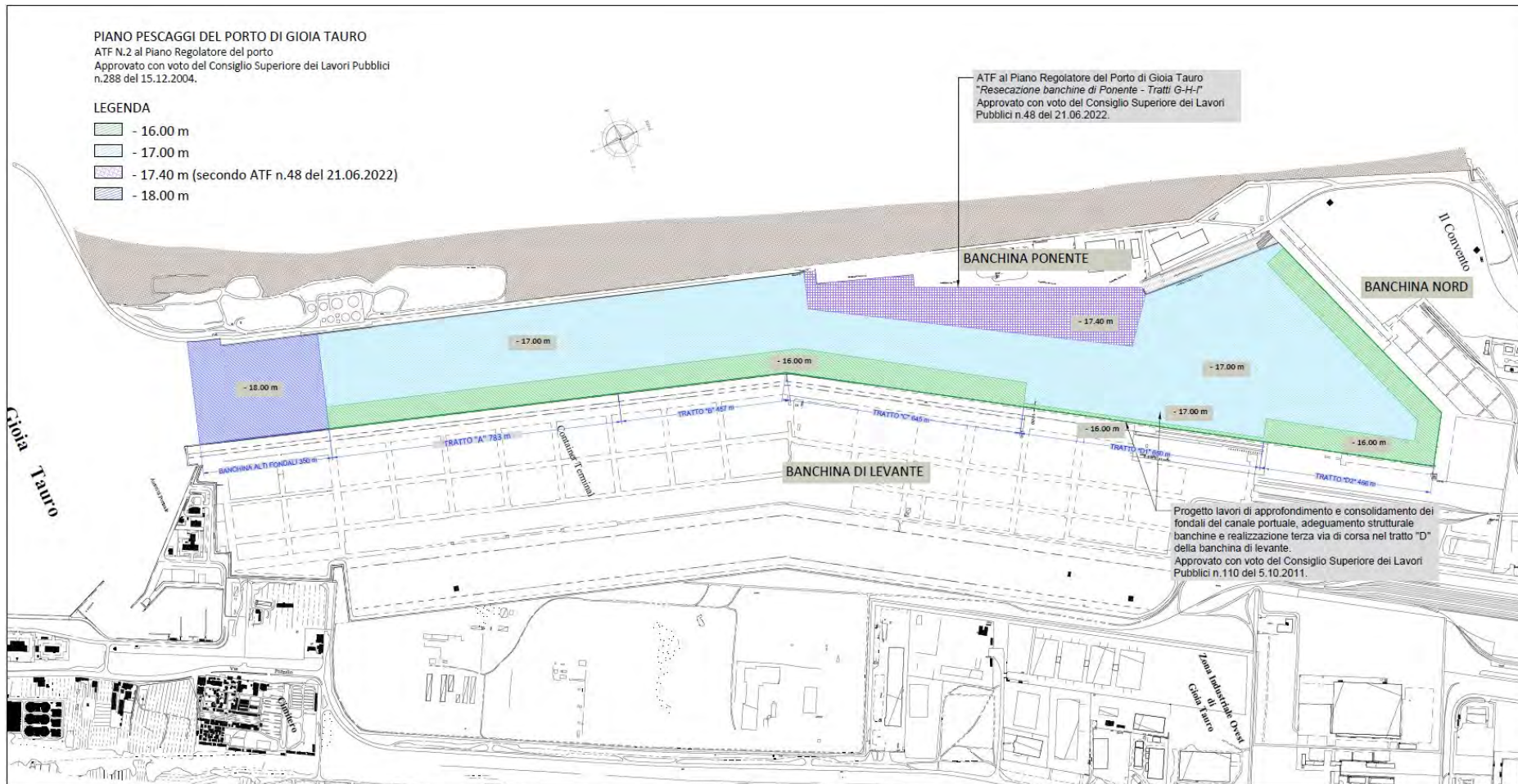



Figura 25 Planimetria stato dei luoghi – Piano pescaggi approvato con voto n.288 del 15.12.2004

 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN</p> <p>Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
--	---	--

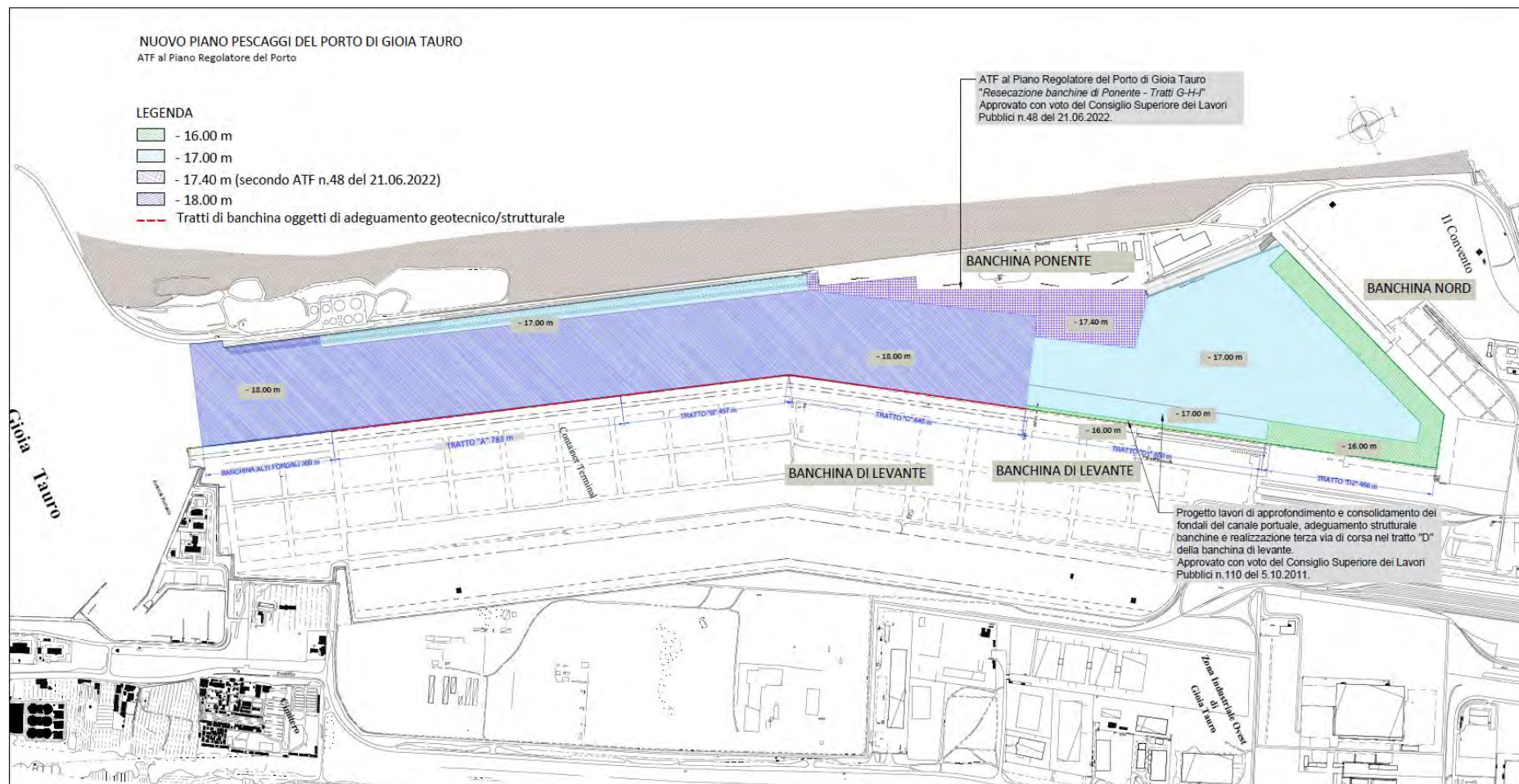



Figura 26 Proposta di ATF con nuovo piano pescaggi

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

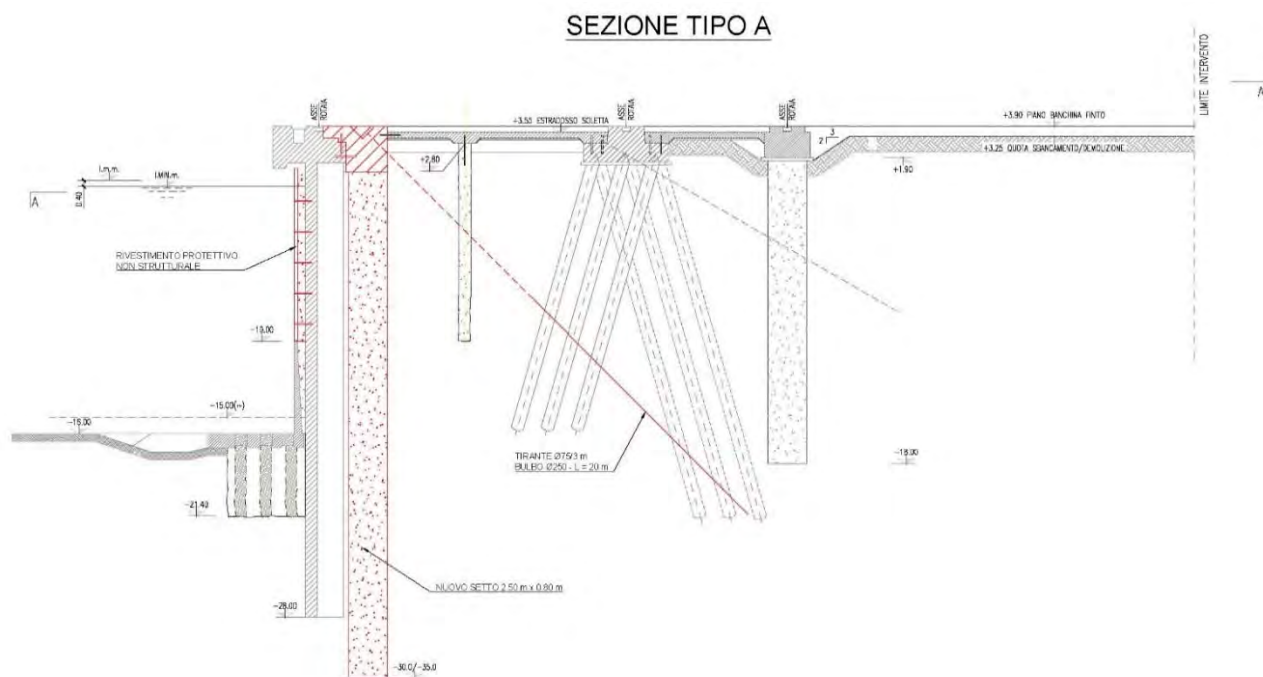


Figura 27 Sezione tipologica tratti ABC oggetto di futuri interventi di adeguamento geologico/strutturale

5.1 Modalità delle lavorazioni e caratterizzazione dei sedimenti

Il dragaggio verrà effettuato con draga aspirante e refluyente e 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 a ripascimento della spiaggia antistante il porto al fine di ripristinare gli equilibri costieri.

La caratterizzazione dei sedimenti è finalizzata a determinare le principali caratteristiche fisiche, chimiche, microbiologiche ed ecotossicologiche delle sabbie degli arenili e dei fondali di dragaggio oggetto di intervento.

Nel corso della primavera 2021 l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha affidato all'ATI costituita da Ambiente & Sicurezza S.r.l. e Prisma S.r.l. il servizio di *"Caratterizzazione dei fondali del porto Canale di Gioia Tauro"* propedeutico all'esecuzione dei lavori di *"Escavazione, livellamento fondali e successivo ripascimento della spiaggia emersa antistante il porto canale"*.

L'indagine è stata eseguita su 230 maglie di campionamento, come rappresentate nella planimetria dell'immagine seguente, con un numero di campioni prelevati per ciascuna maglia variabile in funzione della profondità del fondale.


 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN</p> <p>Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	--



Figura 28 Planimetria esiti campionamento campagna di caratterizzazione maggio 2021

Le figure seguenti riportano uno stralcio planimetrico con la rappresentazione dei risultati della caratterizzazione inerenti i tratti di banchina interessati dall'intervento.


 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---



Figura 29 Particolare aree di indagini 2021 tratto A-B

Gli esiti delle attività analitiche svolte secondo il capitolato fornito dalla Stazione Appaltante ed in accordo con quanto previsto dal D.M. 173/2016 sono riportate in una relazione tecnica che definisce anche le corrette opzioni di gestione dei sedimenti oggetto di indagini.

Su un totale di 323 campioni analizzati, 313 sono risultati in classe A, 8 in classe B e 2 in classe C. In definitiva, solo il 3% circa dei sedimenti (classi B e C) non è impiegabile per ripascimento.

Per quanto attiene ai lavori inerenti la banchina di Levante tratti A-B-C di cui al presente progetto, la campagna di caratterizzazione già condotta ha caratterizzato tutti i fondali prospicienti le banchine in oggetto individuando tutti sedimenti di Classe A.


 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---




Figura 30 Particolare aree di indagini 2021 tratto C

AREA OGGETTO DI RIPASCIMENTO CON SABBIE DRAGAGGIO

Come già detto si prevede il conferimento delle sabbie dragate a ripascimento della spiaggia antistante il porto al fine di ripristinare gli equilibri costieri.

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

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

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

La spiaggia è formata in prevalenza da sabbie fini a cui si mescolano localmente ciottoli e ghiaie di dimensioni variabili. Fino al 1940 la linea di riva ha conosciuto un progressivo ampliamento dovuto alla scarsa antropizzazione della costa, a considerevoli interventi di bonifica e sistemazione idraulica degli argini e dall'apporto considerevole di carichi solidi provenienti dai bacini imbriferi.

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

Dal 1940 ad oggi, si è assistito ad una progressiva evoluzione della linea di riva che ha evidenziato un arretramento di circa 30m, che in prossimità delle foci delle aste fluviali è stimato di circa 80m.

Tali fenomeni sono da imputare all'antropizzazione delle aree costiere, e dei corsi d'acqua.

Si veda la carta dell'erosione costiera che individua la fascia costiera antistante il porto con pericolosità molto elevata.

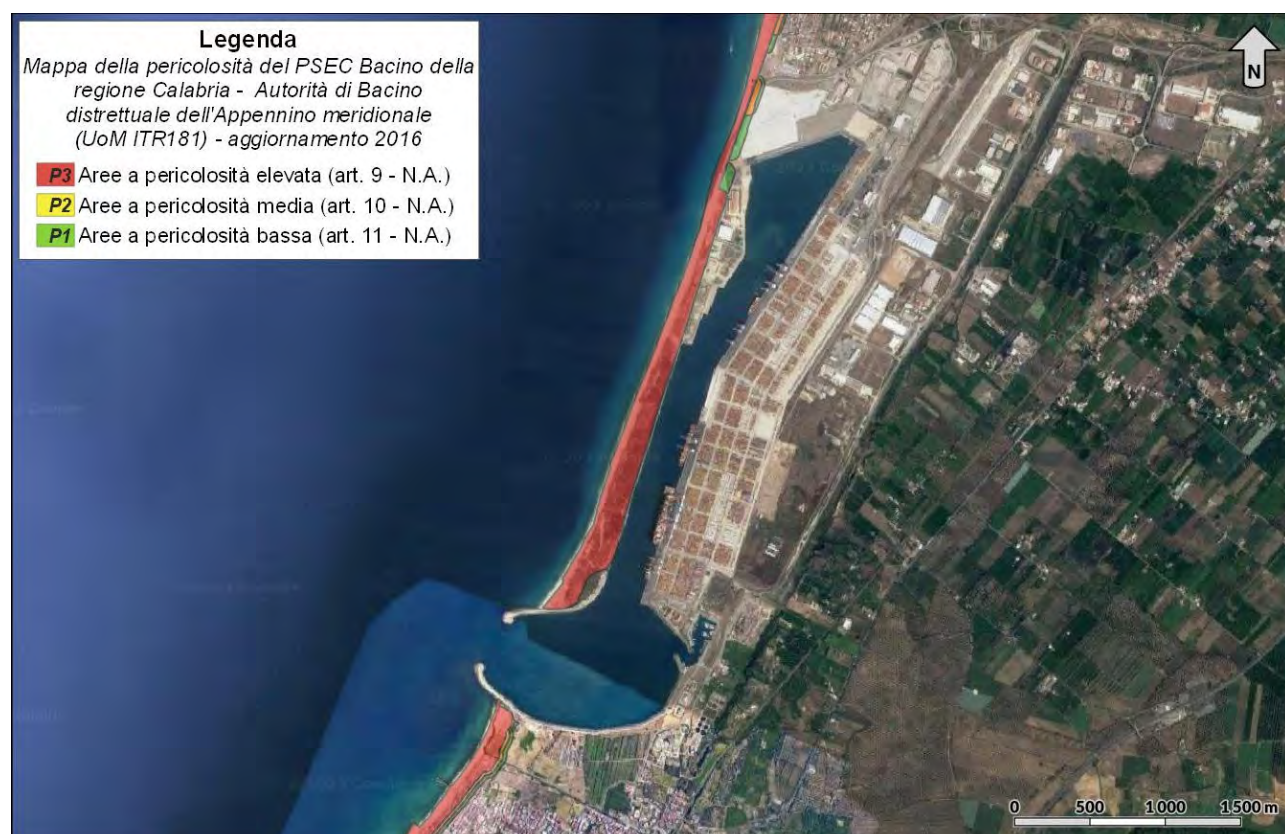



Figura 31 – Stralcio della Carta del rischio dell'erosione Costiera dell'autorità di bacino distrettuale dell'Appennino meridionale della Regione Calabria (UoM ITR181).

Pertanto, si è proceduto già da tempo con interventi di ripristino, salvaguardia e riqualificazione del litorale compreso nell'unità fisiografica di Gioia Tauro, tenendo conto della possibilità di riuso degli ingenti quantitativi di sabbia provenienti dai lavori di dragaggio del porto con interventi di ripascimento morbido sul litorale.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

L'intervento proposto è infatti a minor impatto ambientale e maggiori economie di scala rispetto a quello possibile con spiagge sostenute da barriere soffolte e ripascimento, perché abbinato con i lavori di dragaggio del porto.



Figura 32 – Stralcio della Carta del ripascimento dell'autorità di bacino distrettuale dell'Appennino meridionale della Regione Calabria (UoM ITR181)


6. OTTEMPERANZA PRESCRIZIONI CSLPP – FASE PREISTRUTTORIA

In ottemperanza a quanto previsto dall'iter procedurale, prima della presentazione dell'istanza di rilascio del parere sulla proposta di ATF del PRP, si è proceduto all'avvio di una fase di consultazione con il CSLP al fine di definire la portata delle informazioni ed il relativo livello di dettaglio della documentazione relativa all'ATF. La richiesta di avvio del procedimento di consultazione è stata formulata con nota n.11001 del 29.05.2023 ed acquisita in atti al prot. n. 6787 del 30.05.2023.

La fase di preistruttoria si è conclusa con parere favorevole del CSLP n.7990 del 27.06.2023 della fase preistruttoria con l'osservanza di alcune prescrizioni.

Di seguito si riporta punto per punto l'elenco delle prescrizioni contenute nel citato parere e le misure adottate per ottemperare.

- 1) *In relazione al tema "Ripascimento del materiale dragato" si evidenzia la necessità di verificare che il materiale dragato sia opportunamente caratterizzato e, inoltre, sia riscontrata l'effettiva possibilità*

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

di un suo riutilizzo, incentivandone preferibilmente il riuso per il ripascimento delle spiagge ubicate nelle immediate vicinanze del porto.

Nel corso della primavera 2021 è stata eseguita una *“Caratterizzazione dei fondali del porto Canale di Gioia Tauro”* finalizzata all’esecuzione dei lavori di *“Escavazione, livellamento fondali e successivo ripascimento della spiaggia emersa antistante il porto canale”*.

L’indagine, che ha interessato tutto il porto, ha evidenziato che su un totale di 323 campioni analizzati, 313 sono risultati in classe A, e dunque idonei al ripascimento, mentre solo 8 in classe B e 2 in classe C non reimpiegabili.

Come già detto è previsto il conferimento delle sabbie dragate a ripascimento della spiaggia antistante il porto al fine di ripristinare gli equilibri costieri, essendo il tratto soggetto ad intensa erosione.

Questa operazione di reimpiego degli ingenti quantitativi di sabbia provenienti dai lavori di dragaggio del porto con interventi di ripascimento morbido sul litorale, viene attuata periodicamente già da anni.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda a quanto riportato al Paragrafo 5.1 *Modalità delle lavorazioni e caratterizzazione dei sedimenti* della presente ed al **par.** della Relazione Ambientale Sintetica.


- 2) *È opportuno, inoltre, mettere in evidenza le relazioni tra il progetto in esame ed il progetto di “Resezione banchine di Ponente - tratti G-H-I” attualmente in corso di verifica di assoggettabilità a VIA presso il Ministero dell’Ambiente, in relazione agli effetti cumulativi sia in fase di cantiere, che in termini di future funzioni portuali.*

In merito ai possibili impatti cumulativi dovuti ad una eventuale sovrapposizione del progetto in oggetto con il progetto *“Resezione banchine di Ponente-tratti G-H-I”* (inerente la resecazione delle banchine di Ponente) si fa presente come quest’ultimo per il quale è stato approvato un ATF con Voto Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 48/2022, si trova attualmente nella fase di verifica di assoggettabilità a VIA per la quale è stata trasmessa istanza per l’avvio della procedura in data febbraio 2023.

I due progetti seguono iter procedurali con tempistiche diverse, considerando inoltre la diversa localizzazione (banchina Ponente e Levante) e la diversità degli interventi.

Nel primo caso il tema principale è l’intervento di resecazione, un intervento terrestre ove il dragaggio è limitato ad un esiguo tratto antistante, mentre nel caso in esame l’intervento è prettamente marittimo interessando il canale portuale ed i fondali antistanti le banchine ABC.

Ove si dovesse verificare una sovrapposizione degli interventi si stima che sia per un periodo molto limitato e verranno presi gli opportuni accorgimenti in fase di cantiere.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

In merito a possibili impatti in termini di future funzioni portuali, si rappresenta come gli interventi di entrambi i progetti non comportano una intensificazione degli attuali flussi di traffico portuali ma sono rivolti ad una più razionale gestione degli spazi di manovra con conseguente miglioramento delle attività portuali ed aumento dei livelli di sicurezza e della navigabilità interna.

Sono infatti rivolti alle cosiddette “navi madri” che sono già ospitate nel porto e che hanno la necessità di fondali profondi dai 15.50 a 16.50 mt.

Gioia Tauro è l’unico porto del mediterraneo che ha ospitato contemporaneamente tre navi madri ed attualmente le nuove misure di sicurezza richieste dagli armatori impongono un franco di sicurezza tra il fondo nave e il fondale marino variabile da 1m. a 1,5 m.

Il progetto di resecazione della banchina di Ponente, consistente nella resecazione della banchina G-H-I modificando la sagoma prevista dal PRP attraverso la rettificazione degli allineamenti delle banchine esistenti, si è reso necessario proprio per rendere possibile il sorpasso nel canale di navigazione delle navi “madi” in presenza nella banchina operativa di levante lato nord di navi portacontainer di grandi dimensioni.

Parimenti, considerando che le navi madri e le navi di grandi dimensioni necessitano di fondali con batimetria a -17.40 è stato previsto un adeguamento dei fondali alle nuove esigenze di navigazione.


La medesima motivazione di adeguamento dei fondali portuali ai nuovi standard di sicurezza al fine di consolidare il transhipment esistente ha determinato il presente ATF lungo i tratti antistanti le banchine A-B-C.

- 3) *Per quanto riguarda l’aspetto urbanistico, pur non avendo l’intervento un riflesso diretto, lo potrebbe avere in maniera indiretta poiché l’aumento del traffico, pur migliorando significativamente l’automazione delle operazioni di carico/scarico, richiederebbe un maggior numero di servizi, con possibili riflessi in parte anche in termini occupazionali dei dipendenti e conseguentemente anche sui flussi di lavoratori in entrata/uscita dall’area del porto e, di conseguenza, su eventuali opere retroportuali da implementare o da migliorare, o su una diversa organizzazione dello spazio portuale. Si chiede pertanto di valutare questi flussi e la capacità delle connessioni esistenti ad assorbirli, nonché come potrebbe modificarsi organizzativamente l’uso delle banchine.*

In merito all’aspetto urbanistico si veda quanto già riportato al “punto 2”.

L’intervento non comporterà aumenti dei traffici navali ma è orientato ad agevolare il transito del transhipment esistente (navi madri) adeguando i fondali ai nuovi standard di sicurezza per navi di quelle dimensioni.

Non è previsto inoltre un aumento in termini occupazionali o di servizi, considerando un orientamento sempre crescente verso la completa automazione delle operazioni portuali.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

- 4) *L'aspetto sopra riportato è altresì connesso a quello paesaggistico, perché l'aumento del traffico delle navi, la loro grandezza, i container, le nuove gru, ecc. possono dar luogo ad un impatto visivo significativo sul contesto modificando i coni ottici in funzione della distanza dal porto.*
Si richiede pertanto di sviluppare uno studio sintetico supportato da delle immagini che simulino l'effetto visivo che si avrebbe con il nuovo assetto rispetto ai coni visivi attuali.

In merito ad eventuali impatti visivi si veda quanto già riportato al “punto 2”.

Il progetto non comporterà un aumento del traffico navale, in quanto le cosiddette “navi madri” scalano già attualmente il porto di Gioia Tauro, viceversa è orientato ad agevolarne il transito aumentando i livelli di sicurezza della navigazione.

Non è previsto inoltre il posizionamento di nuove gru.

Si riportano di seguito due viste, rispettivamente dall'arenile e da terra, da cui si evince come l'impatto visivo sia dato unicamente dalla presenza delle gru, i cui bracci per ovvie ragioni legate alla movimentazione dei container sovrastano i castelli delle navi.



Figura 33 Vista dall'arenile verso il porto


 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---



Figura 34 Vista da terra verso il porto (cerchiato in rosso il castello della nave)

7. COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE


7.1 Strumenti di pianificazione a livello regionale

7.1.1 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.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

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:

- 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";
- 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;
- 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;
- 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

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

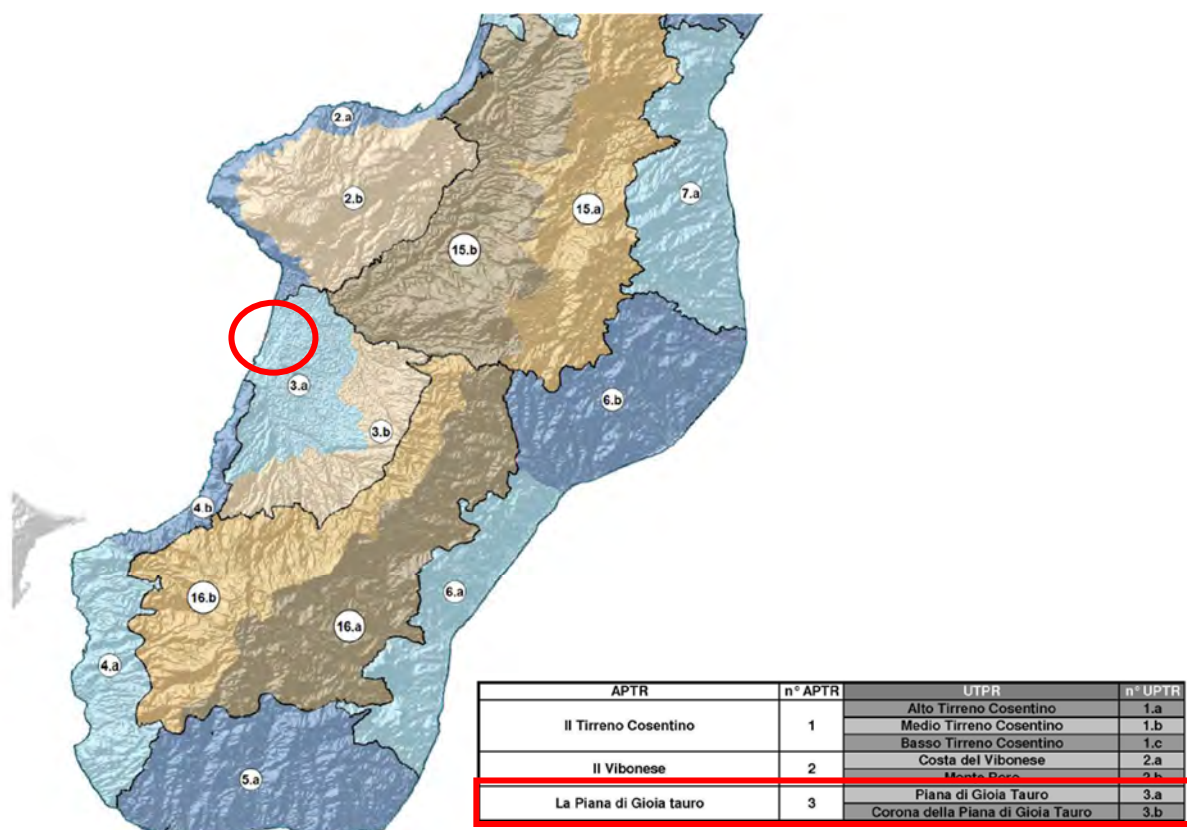


Figura 35 Estratto TOMO 3 QTRP – Carta delle Unità Paesaggistiche Territoriali Regionali

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.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

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: ulivi, 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 previsti nell'ATF risultano coerenti con il PTPR.

7.1.2 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)."

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale Data: Settembre 2023</p>
---	---	--

La carta dei vincoli (Figura 36) 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.

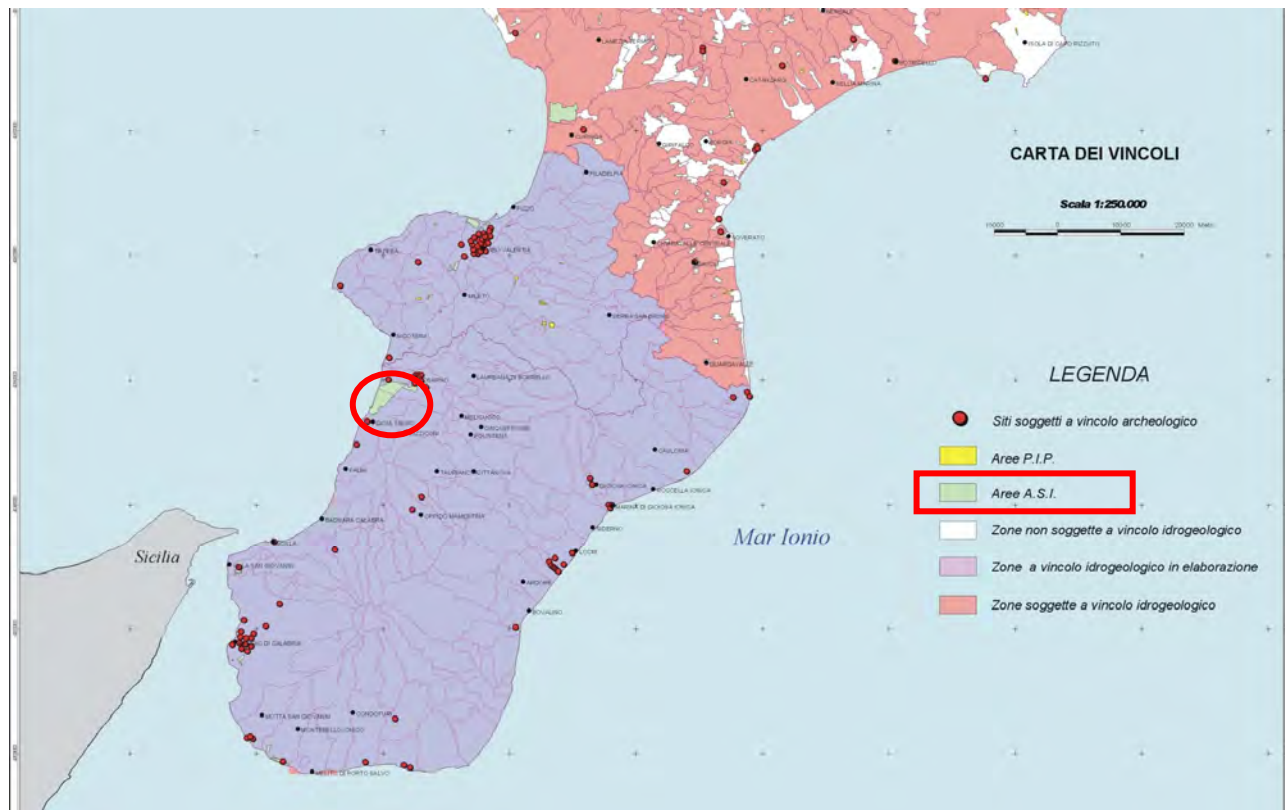


Figura 36 PAI Carta dei vincoli

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


7.1.3 Piano Gestione Rischio Alluvioni dell'Appennino Meridionale (PGRA)

Il primo **Piano di Gestione Rischio di Alluvioni del Distretto idrografico Appennino Meridionale (PGRA DAM)**, è stato adottato, ai sensi dell'art. 66 del D.Lgs 152/2006, con Delibera n. 1 del Comitato Istituzionale Integrato del 17 dicembre 2015, 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.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato:</p> <p>PR-101-00-GEN</p>
		<p>Relazione generale</p>
		<p>Data: Settembre 2023</p>

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

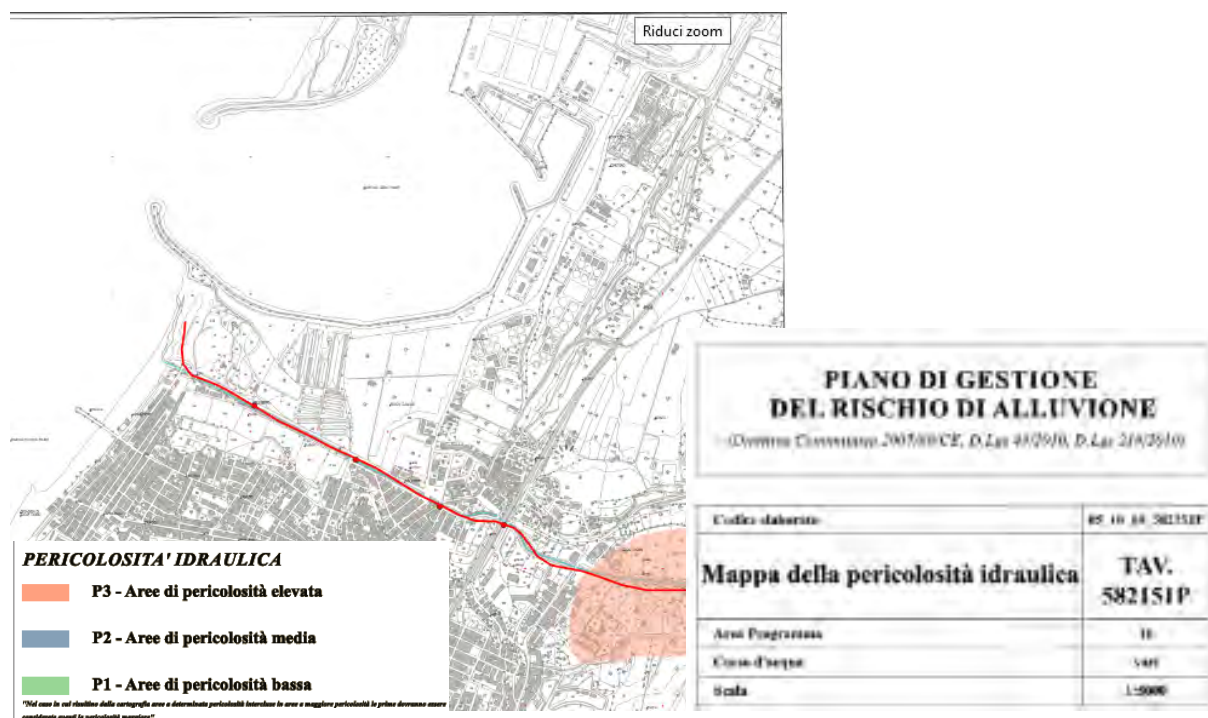



Figura 38 PGRA Pericolosità idraulica. Fonte sito web distretto idrografico Appennino meridionale

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p align="center">PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p align="center">Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p align="center">ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato:</p> <p>PR-101-00-GEN</p>
		<p>Relazione generale</p>
		<p>Data: Settembre 2023</p>

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 38 e Figura 39).

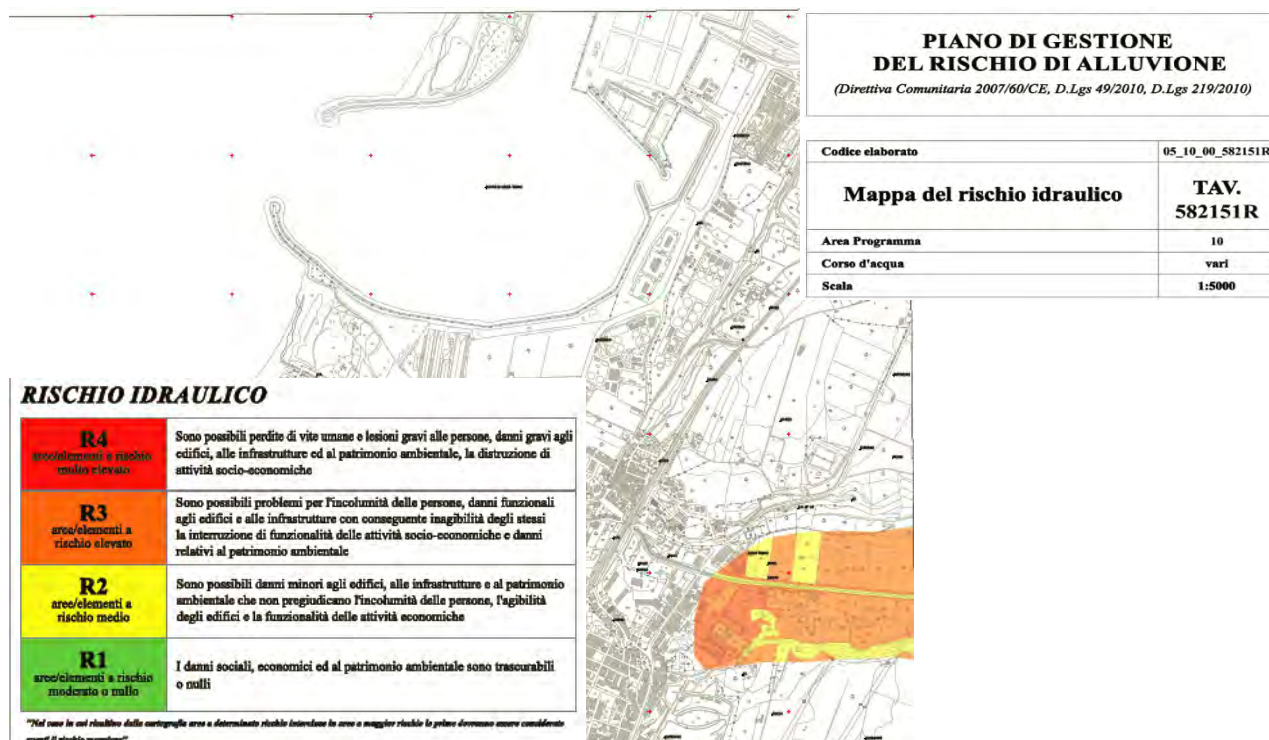


Figura 39 PGRA Rischio idraulico. Fonte sito web distretto idrografico Appennino meridionale


7.1.4 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, successiva 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 40) 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.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p align="center">PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p align="center">Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p align="center">ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	--	---

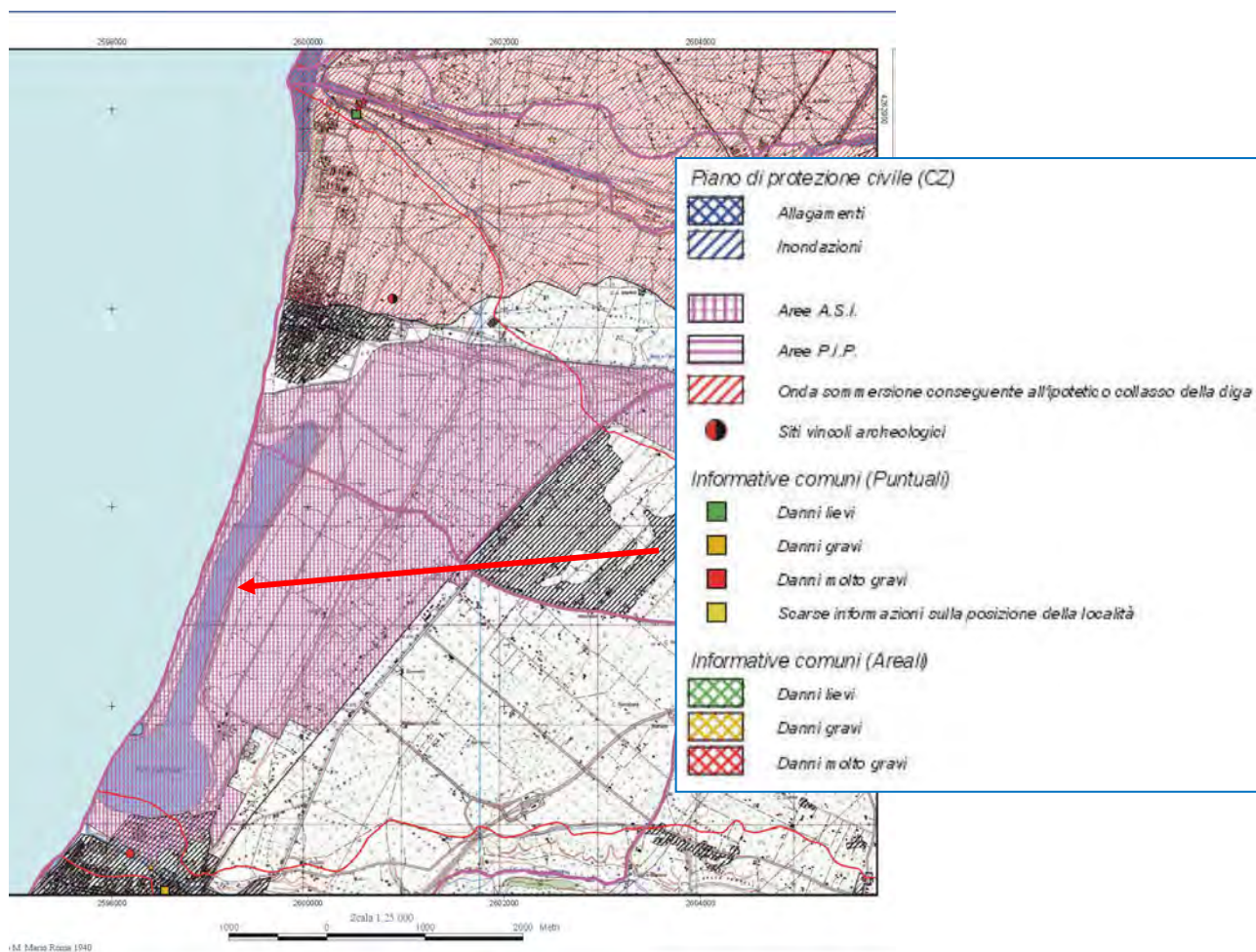


Figura 40 PAI Aree vulnerabili ed elementi a rischio. Fonte sito web distretto idrografico Appennino meridionale


7.2 Strumenti di pianificazione a livello provinciale

7.2.1 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.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

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".

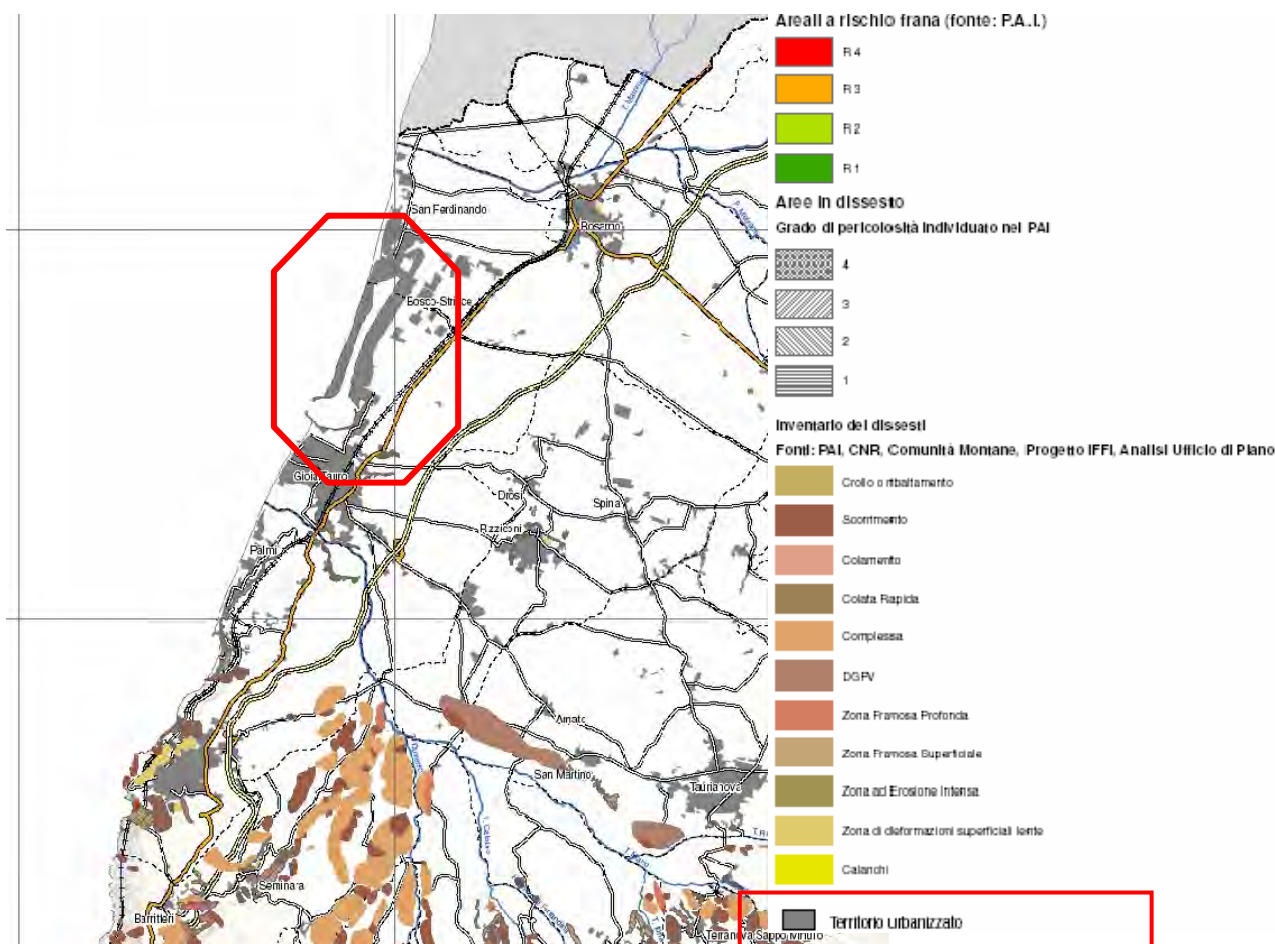


Figura 41 Stralcio tav. R5 del PTCP: Area in dissesto a rischio frana.


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.

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p align="center">PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p align="center">Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p align="center">ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	--	---

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

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

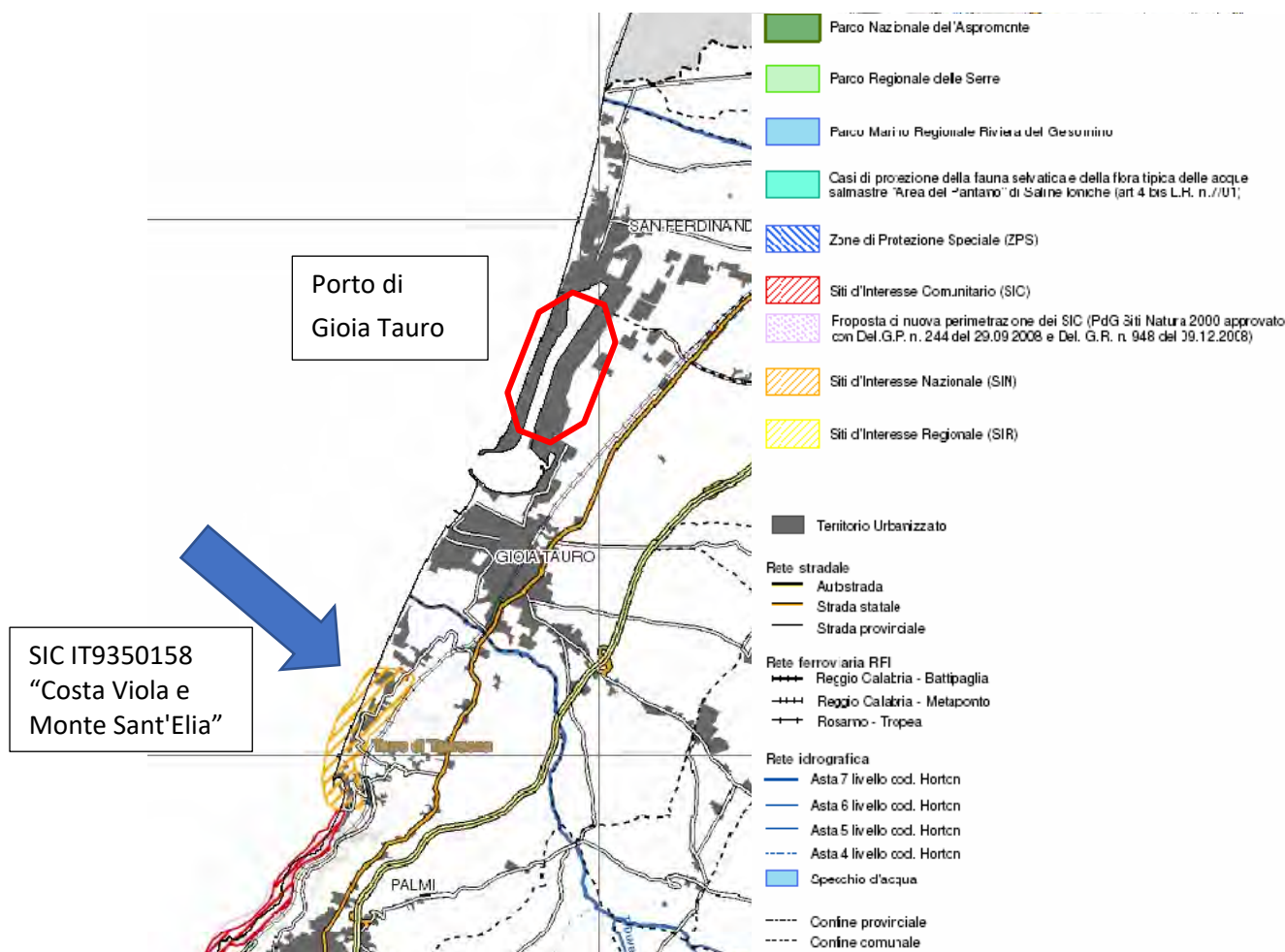


Figura 42 Stralcio tav. A5 del PTCP - Aree Naturali Protette


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.

7.3 Strumenti a livello comunale

7.3.1 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".

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p align="center">PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p align="center">Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p align="center">ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	--	---

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

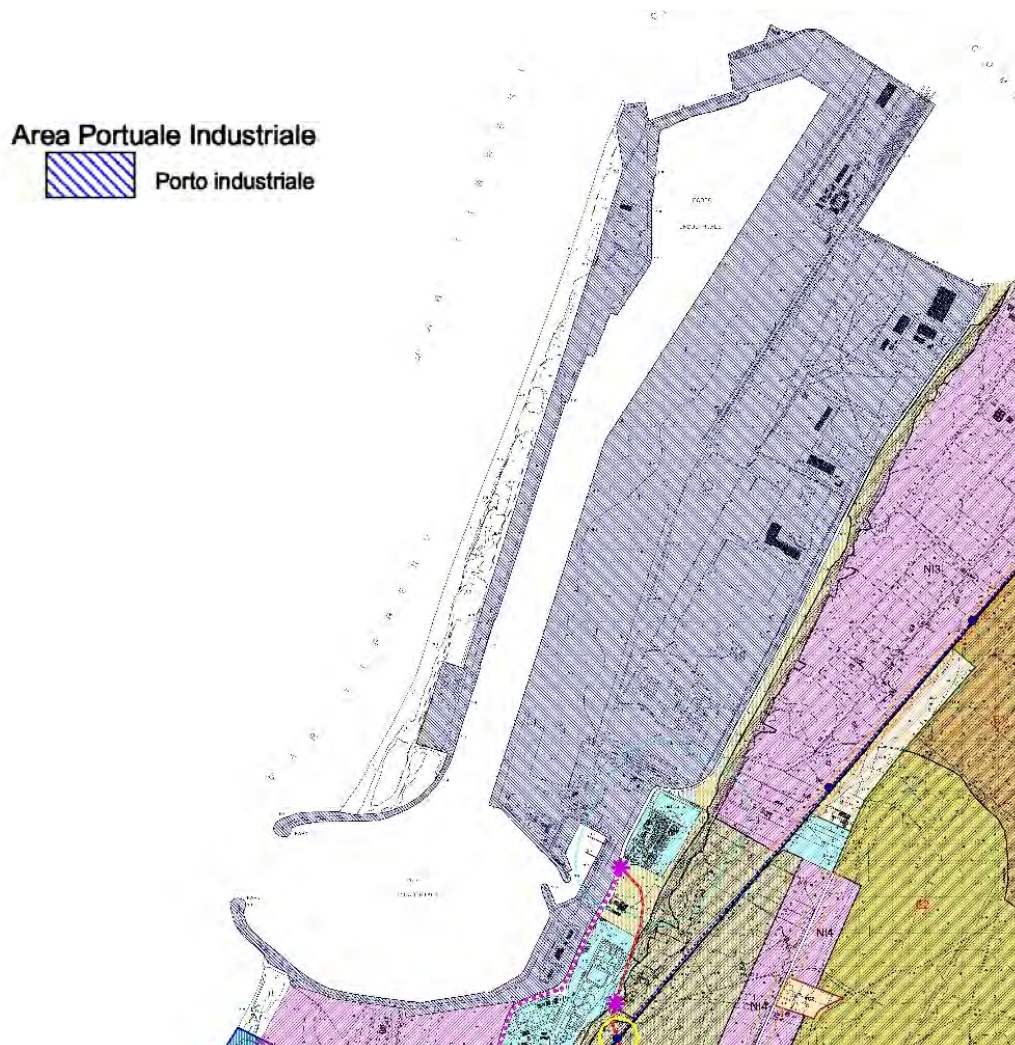



Figura 43 Estratto TAV. 5a Ambiti del territorio urbanizzabile e del territorio agricolo

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

 <p>Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio</p>	<p>PORTO DI GIOIA TAURO</p> <p>Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la Banchina di Levante tratti A-B-C</p> <p>ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP VIGENTE</p>	<p>Titolo elaborato: PR-101-00-GEN Relazione generale</p> <p>Data: Settembre 2023</p>
---	---	---

7.3.2 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*”.

8. SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Nell’ambito della proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale relativa all’approfondimento dei fondali antistanti i tratti ABC della banchina di Levante si fa presente che l’intervento si è reso necessario proprio per adeguarsi alle nuove esigenze della navigazione ed agevolare il transito delle navi madri aumentando il livello di sicurezza del porto.

Miglioramento dunque della sicurezza di navigabilità lungo tutto il porto canale del porto di Gioia Tauro attraverso la realizzazione di una uniformità di profondità di pescaggio lungo tutta la banchina di levante.