



**REGIONE CALABRIA
GIUNTA REGIONALE**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA
SETTORE 1 - VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI**

Assunto il 04/09/2025

Numero Registro Dipartimento 1373

=====

DECRETO DIRIGENZIALE

“Registro dei decreti dei Dirigenti della Regione Calabria”

N°. 12613 DEL 08/09/2025

Oggetto: Conclusione del procedimento di verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 19 D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. – Progetto: Lavori di completamento del dragaggio del canale portuale di Gioia Tauro.

Pratica n. 267 (RC) sul sistema Calabria SUAP “Sportello Ambiente”.

Proponente: Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

Dichiarazione di conformità della copia informatica

Il presente documento, ai sensi dell'art. 23-bis del CAD e successive modificazioni è copia conforme informatica del provvedimento originale in formato elettronico, firmato digitalmente, conservato in banca dati della Regione Calabria.

IL DIRIGENTE DI SETTORE

VISTI:

- lo Statuto regionale;
- la legge regionale 13/05/1996, n. 7 recante “Norme sull’ordinamento della struttura organizzativa della G.R. e sulla dirigenza regionale” ed, in particolare, l’art. 28 che individua compiti e responsabilità del Dirigete con funzioni di Dirigente Generale;
- la Delibera di Giunta Regionale n. 2661 del 21/06/1999 recante “Adeguamento delle norme legislative e regolamentari in vigore per l’attuazione delle disposizioni recate dalla legge regionale n. 7/96 e dal Decreto legislativo n. 29/93 e ss.mm.ii.”;
- il Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 354 del 21/06/1999, recante “Separazione dell’attività amministrativa di indirizzo e di controllo da quella di gestione” e ss.mm.ii.;
- la Delibera di Giunta Regionale n. 665 del 14/12/2022 recante “Misure per garantire la funzionalità della struttura organizzativa della Giunta Regionale – Approvazione regolamento di riorganizzazione della struttura della Giunta Regionale – Abrogazione Regolamento Regionale 20 aprile 2022, n. 3 e ss.mm.ii.”;
- il Decreto del Presidente della Regione n. 138 del 29/12/2022 di conferimento dell’incarico di Dirigente Generale del Dipartimento Territorio e Tutela dell’Ambiente all’ing. Salvatore Siviglia;
- la Convenzione rep. n. 15072 del 01/3/2023 sottoscritta tra ARPACal e il Dipartimento Territorio e Tutela dell’Ambiente, quale designazione del rappresentante della medesima Agenzia Regionale in seno alla STV;
- il Decreto del Dirigente Generale n. 19983 del 22/12/2023 recante “L.R. 3 settembre 2012 n. 39 e Regolamento Regionale 5 novembre 2013 n. 10 e ss.mm.ii. Nomina dei componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI”;
- la Delibera di Giunta Regionale n. 4 del 23/01/2024 recante “Modifiche al Regolamento regionale 5 novembre 2013, n. 10 e s.m.i. <<Regolamento regionale di attuazione della legge regionale 3 settembre 2012, n. 39, recante: Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI>>”;
- il Decreto del Dirigente Generale n. 1769 del 13/02/2024 di nomina di ulteriori n. 3 componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI, L.R. 3 settembre 2012 n. 39 e Regolamento Regionale 5 novembre 2013 n. 10 e ss.mm.ii.;
- la Deliberazione di Giunta Regionale del 24 ottobre 2024, n. 572 recante “Misure per garantire la funzionalità della struttura organizzativa della Giunta Regionale – approvazione modifiche del regolamento Regionale n. 12/2022 e s.m.i.”;
- il Decreto del Dirigente Generale n. 15886 del 13/11/2024 recante “D.G.R. 572/2024. Dipartimento Ambiente Paesaggio e Qualità Urbana. Atto di micro organizzazione”;
- il Decreto del Dirigente Generale n. 15904 del 13/11/2024 recante “D.G.R. N. 572/2024. conferimento dell’incarico temporaneo di reggenza del Settore n. 1 “Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali” del Dipartimento “Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana” al Dott. Giovanni Aramini”;
- il Decreto del Dirigente Generale n. 18966 del 19/12/2024 recante “Proroga incarico dei componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI, L.R. 3 settembre 2012 n. 39 e Regolamento Regionale 5 novembre 2013 n. 10 e ss.mm.ii.”;
- il Decreto del Dirigente Generale n. 274 del 13/01/2025 recante “Nomina Vicepresidente Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI di cui alla L.R. 3 settembre 2012 n.39 e Regolamento Regionale 5 novembre 2013 n.10 e ss.mm.ii.”;
- la Deliberazione di Giunta Regionale n. 113 del 25/03/2025 avente ad oggetto: “Approvazione Piano Integrato di Attività e Organizzazione 2025/2027”;
- il Decreto del Dirigente Generale n. 5096 del 08/04/2025 di nomina del componente della Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI per il profilo “Difesa del suolo, geologia ed idrogeologia”;
- il Decreto Dirigenziale n. 8020 del 04/06/2025 di nomina dei componenti STV per i profili “Pianificazione urbana, territoriale e del paesaggio” e “Difesa del suolo, geologia ed idrogeologia”.

VISTI ALTRESÌ:

- il D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 - Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche;
- la legge 07/08/1990, n. 241 e ss.mm.ii., recante "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi";
- la legge regionale 3 agosto 1999, n. 20 di istituzione dell'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Calabria (ARPACAL), per ultimo modificata con legge regionale 16 maggio 2013, n. 24, chiamata ad operare per la tutela, il controllo, il recupero dell'ambiente e per la prevenzione e promozione della salute collettiva;
- la legge regionale n. 19 del 04/09/2001 recante "Norme sul procedimento amministrativo, la pubblicità degli atti ed il diritto di accesso. Disciplina della pubblicazione del Bollettino Ufficiale della Regione Calabria";
- il D.P.R. 12 marzo 2003, n. 120 - Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche;
- la legge regionale 14 luglio 2003, n. 10 recante "Norme in materia di aree protette";
- il Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii. avente ad oggetto "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137";
- il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 (Norme in materia ambientale) e s.m.i. ed in particolare l'art. 19 che prevede le modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale per i progetti di cui all'allegato IV parte seconda;
- il Regolamento Regionale 4 agosto 2008, n. 3 e ss. mm. ii., avente ad oggetto "Regolamento regionale delle procedure di valutazione di impatto ambientale, di valutazione ambientale strategica e delle procedure di rilascio delle autorizzazioni integrate ambientali";
- l'articolo 19 del suddetto decreto, disciplinante il procedimento di verifica a VIA di competenza regionale, laddove dispone, tra l'altro, che il Proponente trasmette all'Autorità Competente lo studio preliminare ambientale in formato elettronico redatto in conformità a quanto contenuto nell'All. IV-bis alla parte secondo nonché copia del pagamento del contributo ex art. 33;
- l'articolo 28 del d.lgs. 152/2006 disciplina le modalità di svolgimento della verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali contenute nel provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA;
- il Regolamento Regionale 4 agosto 2008, n. 3 e ss. mm. ii., avente ad oggetto "Regolamento regionale delle procedure di valutazione di impatto ambientale, di valutazione ambientale strategica e delle procedure di rilascio delle autorizzazioni integrate ambientali";
- la Legge Regionale 3 settembre 2012, n. 39 e ss.mm.ii., avente ad oggetto "Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI";
- il Decreto Legislativo n. 33 del 14 marzo 2013 "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni";
- il Regolamento Regionale 5 novembre 2013, n. 10 e ss. mm. ii., avente ad oggetto "Regolamento regionale di attuazione della L.R. 3 settembre 2012, n. 39, recante: "Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI"" e successiva modifica disposta con D.G.R. n. 147 del 31/03/2023;
- il Regolamento Regionale 9 febbraio 2016 n. 1 di modifica del R.R. n. 3/2008;
- la Legge 28 giugno 2016, n. 132 di istituzione del Sistema Nazionale a rete per la Protezione dell'Ambiente (SNPA);
- il Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica (QTRP), approvato con Delibera del Consiglio Regionale della Regione Calabria n. 134 del 01/08/2016;
- il Decreto Legislativo 16 giugno 2017 n. 104, avente ad oggetto "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati ai sensi degli artt. 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 144";
- il decreto-legge 17 ottobre 2024, n. 153, convertito con modificazioni dalla legge 13 dicembre 2024, n. 191, recante "Disposizioni urgenti per la tutela ambientale del Paese, la

razionalizzazione dei procedimenti di valutazione e autorizzazione ambientale, la promozione dell'economia circolare, l'attuazione di interventi in materia di bonifiche di siti contaminati e dissesto idrogeologico" ed in particolare l'art. 1 che modifica l'art. 19 del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.;

PREMESSO CHE:

- l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, in qualità di soggetto Proponente, ha presentato a questo Settore n. 1 "*Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali*" di questo Dipartimento regionale, Autorità Competente, domanda per l'avvio del procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., acquisito al prot. SUAP n. 236150 del 09/04/2025 per l'intervento in oggetto;
- il progetto in argomento prevede il dragaggio di 188.015 mc di sedimenti sabbiosi nel bacino interno del Porto di Gioia Tauro, con reimpiego di 68.928 mc finalizzati alla realizzazione di una barriera sommersa lunga circa 350 m, posta oltre il muro di recinzione portuale (da quota -2 m a -0,5 m l.m.m., pendenza 1:8).
- il citato intervento è finalizzato ad assicurare le profondità necessarie alla navigazione sicura e all'attracco delle navi, anche di nuova generazione, e ha come obiettivi complementari la difesa costiera, il ripascimento dell'arenile e la riduzione del moto ondoso;
- con nota prot. n. 250639 del 14/04/2025 questo Settore ha disposto la nomina del responsabile del procedimento, ai sensi degli artt. 5 e segg. della legge n. 241/1990, con indicazione dell'eventuale gruppo istruttore interno alla Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI di questo Dipartimento;
- con nota prot. n. 269437 del 22/04/2025 questa Autorità Competente ha reso pubblico, ai sensi dei commi 3 e 4 del citato art. 19, lo studio preliminare ambientale e la documentazione di progetto sul proprio sito internet (<https://www.regione.calabria.it/bandi/dragaggio-canale-portuale-gioia-tauro/>) - Pratica n. 267 (RC) sul sistema Calabria SUAP "Sportello Ambiente", comunicando contestualmente l'avvenuta pubblicazione a tutte le amministrazioni ed enti territoriali potenzialmente interessati per le eventuali osservazioni da rendere entro e non oltre i successivi 30 giorni;
- nel periodo di pubblicazione degli elaborati di progetto e dello studio preliminare ambientale (dal 22/04/2025 al 22/05/2025) non sono pervenute osservazioni né da parte del pubblico interessato né da parte degli enti e delle amministrazioni invitate a partecipare al procedimento;
- sulla scorta degli esiti riportati nel parere del 28/05/2025, recante prot. n. 408941 del 06/06/2025 della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI, è stato chiesto al Proponente di depositare entro trenta giorni, ai sensi dell'art. 19 comma 6 del D.Lgs. n. 152/06, integrazioni finalizzate alla non sottoposizione del progetto al procedimento di VIA di seguito sinteticamente esposte:
 - elaborato tecnico con dettagli e modalità per separazione granulometrica e lavaggio/estrazione biologica di contaminanti e metalli pesanti;
 - elaborato tecnico per soluzioni di isolamento (es. capping) dei sedimenti portuali con pericolo ecotossicologico medio, per evitarne lo spostamento e garantire futuri dragaggi/riutilizzi;
 - elaborato tecnico per panne antitorbidità o barriere analoghe contro la dispersione di materiali in sospensione;
 - programma delle interferenze con misure di prevenzione/riduzione dei rischi ambientali derivanti dall'interazione con altri interventi sottoposti a valutazioni ambientali da parte del MASE;
- il Proponente (prot. SUAP n. 503495 del 07/07/2025) ha risposto all'istanza tecnica precisando che:
 - il lavaggio e la separazione granulometrica non sono necessari, data la conformità normativa dei sedimenti (>90% in classe A);
 - per i sedimenti non idonei, l'unica opzione praticabile è la movimentazione interna in aree non soggette a futuri dragaggi, mentre il capping è escluso per incompatibilità con i pescaggi;
 - per la torbidità, è previsto un piano di monitoraggio con campionamenti, possibili panne antitorbidità e sospensione lavori in caso di anomalie;
 - quanto alle interferenze con altri progetti portuali, non si prevedono criticità, essendo questi in fasi diverse o senza dragaggi, e basterà una corretta programmazione dei lavori.

- questa Autorità Competente con nota prot. n. 510317 del 09/07/2025 ha prorogato al 09/09/2025 il termine di adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 comma 6-bis del D.Lgs. n. 152/06;
- nel rispetto del punto 2 del Vademecum Operativo di cui alla nota del Dirigente Generale recante prot. n. 3888776 del 07/09/2023, il Responsabile del procedimento di screening di VIA, con comunicazione interna a mezzo email del 26/08/2025, ha trasferito formalmente la pratica alla Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI, comunicando gli esiti positivi dell'istruttoria amministrativa;

CONSIDERATO CHE la Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI, nella seduta del 03/09/2025, giusto parere prot. n. 646846 del 03/09/2025, ha ritenuto che l'intervento in oggetto non deve essere assoggettato a ulteriore procedura di VIA;

DATO ATTO CHE il suddetto parere redatto in originale e regolarmente sottoscritto, risulta depositato agli atti del Settore n. 1 "Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali" di questo Dipartimento;

RILEVATO, altresì, che il presente provvedimento:

- non sostituisce altri pareri e/o autorizzazioni eventualmente previsti ai sensi delle normative vigenti;
- è, in ogni caso, condizionato alla legittimità dei provvedimenti e degli atti amministrativi connessi e presupposti, di competenza di altri enti pubblici a ciò preposti;

RITENUTO NECESSARIO dover:

- provvedere con la presa d'atto del citato parere espresso dalla Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI;
- adottare il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi art. 19 comma 6 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., unitamente alle disposizioni preliminari all'avvio dei lavori e sul rispetto delle condizioni ambientali ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- notificare il presente provvedimento, per i rispettivi adempimenti di competenza, al Proponente ed agli enti ed amministrazioni coinvolti nel procedimento regionale espletato.

DICHIARATA l'assenza di conflitto di interessi da parte dei sottoscrittori, ai sensi dell'art. 6-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, introdotto dalla legge 6 novembre 2012, n. 190;

ATTESTATO:

- che il presente provvedimento non comporta oneri a carico del bilancio annuale e/o pluriennale della Regione Calabria;
- che gli oneri istruttori versati dal proponente ai sensi della normativa regionale vigente, sono stati accertati nell'esercizio finanziario 2025 giusto Decreto di accertamento n. 6314 del 30/04/2025;
- che il procedimento in oggetto, esula dall'applicazione della L.R. 3 agosto 2018, n. 25 e ss.mm.ii., in quanto non afferente ad istanza autorizzativa o ad istanza ad intervento come definita dall'art. 2 della citata legge;
- sulla scorta dell'istruttoria effettuata, la regolarità amministrativa nonché la legittimità e correttezza del presente atto;

SU PROPOSTA del responsabile del procedimento che attesta la regolarità amministrativa, nonché la legittimità e correttezza del presente atto;

DECRETA

per le motivazioni espresse in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate:

- 1) **Di prendere atto** del parere espresso dalla Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI nella seduta del 03/09/2025, recante prot. n. 646846 del 03/09/2025, allegato al presente decreto per formarne parte integrante e sostanziale, e, per l'effetto, di escludere dalla ulteriore procedura di Valutazione di Impatto Ambientale il progetto per la realizzazione di lavori di completamento del dragaggio del canale portuale di Gioia Tauro - Pratica n. 267 (RC), presentato dal Proponente Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio tramite il sistema Calabria SUAP "Sportello Ambiente"; ai fini della prevenzione o riduzione di impatti ambientali significativi e negativi, il Proponente è tenuto, ai sensi dell'art. 28 comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. ad ottemperare alle misure e prescrizioni vincolanti (di seguito "condizioni ambientali") inerenti alle caratteristiche progettuali, come riportate nel citato parere;

- 2) **Di adottare** il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi art. 19 comma 6 del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii.;
- 3) **Di stabilire, ai sensi dell'art. 10 comma 10 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., che l'efficacia temporale per la realizzazione del progetto è pari a cinque anni**; decorso tale termine senza che l'intervento sia stato realizzato, il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA dovrà essere reiterato, fatta salva la concessione, su istanza del proponente corredata di una relazione esplicativa aggiornata che contenga i pertinenti riscontri in merito al contesto ambientale di riferimento e alle eventuali modifiche, anche progettuali, intervenute, di specifica proroga da parte dell'autorità competente;
- 4) **Di disporre** che il Proponente è tenuto ad ottemperare alle condizioni ambientali contenute nel presente provvedimento ai sensi dell'art. 28 (Monitoraggio) del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. trasmettendo sulla pratica SUAP n. 244 (CZ) la documentazione tecnica necessaria per la verifica di ottemperanza, secondo le indicazioni rese nel modulo allegato 7 reso disponibile alla pagina <https://www.calabriasuap.it/modulistica/modulistica-ambiente/>;
- 5) **Di disporre** che il Proponente dia preventiva comunicazione all'ARPACAL - Dipartimento Provinciale di competenza, della data di inizio dei lavori, previa trasmissione di copia digitale degli elaborati di progetto, ai fini degli adempimenti di monitoraggio e controllo, ai sensi dell'art. 14, comma 3, del Regolamento Regionale n. 3/2008 per come modificato dal Regolamento Regionale n. 5/2009;
- 6) **Di disporre** ai sensi citato art. 28 comma 7-bis che il Proponente, entro i termini di validità disposti dal presente provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, trasmetta a questa Autorità competente la documentazione riguardante il collaudo delle opere o la certificazione di regolare esecuzione delle stesse, comprensiva di specifiche indicazioni circa la conformità delle opere rispetto al progetto depositato e alle condizioni ambientali prescritte.
- 7) **Di dare atto** che qualora vengano accertati inadempimenti o violazioni delle condizioni ambientali, ovvero modifiche progettuali tali da rendere il progetto difforme rispetto a quanto sottoposto al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, si procederà con l'applicazione dell'art. 29 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- 8) **Di notificare** il presente provvedimento, per i rispettivi adempimenti di competenza, al Proponente ed agli enti ed amministrazioni coinvolti nel procedimento regionale espletato;
- 9) **Di provvedere** alla pubblicazione del provvedimento sul BURC ai sensi della legge regionale 6 aprile 2011 n. 11 e nel rispetto del Regolamento UE 2016/679;
- 10) **Di provvedere** alla pubblicazione sul sito istituzionale della Regione, ai sensi del d.lgs. 14 marzo 2013 n. 33 (laddove prevista) e ai sensi della legge regionale 6 Aprile 2011 n. 11 e nel rispetto del Regolamento UE 2016/679;
- 11) Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale da proporsi entro il termine di 60 giorni, ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, da proporsi entro 120 giorni dal ricevimento del presente atto.

Sottoscritta dal Responsabile del Procedimento
Luigi Gugliuzzi
(con firma digitale)

Sottoscritta dal Dirigente
Giovanni Aramini
(con firma digitale)



REGIONE CALABRIA
Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana
STRUTTURA TECNICA DI VALUTAZIONE
VAS – VIA – AIA – VI

Seduta del 03/09/2025

Oggetto: Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'Art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Progetto: Lavori di completamento del dragaggio del canale portuale di Gioia Tauro.

Pratica n. 267 (RC) sul sistema Calabria SUAP "Sportello Ambiente".

Proponente: Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

LA STRUTTURA TECNICA DI VALUTAZIONE VAS – VIA – AIA –VI

Nella composizione risultante dalle sottoscrizioni in calce al verbale stesso dichiara, ognuno per quanto di propria individuale responsabilità, l'insussistenza di situazioni di conflitto o di incompatibilità per l'espletamento del compito attribuito con i soggetti proponenti o progettisti firmatari della documentazione tecnica-amministrativa in atti.

Il presente parere tecnico è formulato sulla base di valutazioni ed approfondimenti tecnici eseguiti in forma collegiale nel corso delle precedenti sedute della Struttura Tecnica di Valutazione. La data di adozione del presente parere tecnico è quella della seduta plenaria sopraindicata. Tale data non coincide con quella di protocollazione, in quanto attività quest'ultima che, per ragioni tecniche del sistema in uso, non può essere contestuale alla discussione e all'approvazione del corrente documento di valutazione.

Per le medesime ragioni, il presente atto è redatto in duplice esemplare, di cui uno – originale - corredato dalle firme autografe dei componenti STV valutatori, conservato all'archivio della struttura; un altro – in copia – munito dell'indicazione in calce dei nominativi dei soggetti firmatari, da allegare ai provvedimenti e/o agli atti di notifica.

VISTI:

- la Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii., avente ad oggetto "Nuove norme sul procedimento amministrativo";
- il D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e ss.mm.ii. (D.P.R. n. 120/2003) avente ad oggetto "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche";
- il Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii. avente ad oggetto "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137";
- il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii. avente ad oggetto "Norme in materia ambientale";
- il Regolamento Regionale 4 agosto 2008, n. 3 e ss. mm. ii., avente ad oggetto "Regolamento regionale delle procedure di valutazione di impatto ambientale, di valutazione ambientale strategica e delle procedure di rilascio delle autorizzazioni integrate ambientali";
- la Legge Regionale 3 settembre 2012, n. 39 e ss.mm.ii., avente ad oggetto "Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI";
- il Regolamento Regionale 5 novembre 2013, n. 10 e ss. mm. ii., avente ad oggetto "Regolamento regionale di attuazione della L.R. 3 settembre 2012, n. 39, recante: "Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI"" e successive modifiche disposte con D.G.R. n. 421 del 09/09/2019 e con D.G.R. n. 147 del 31/03/2023;
- il D.M. Ambiente del 30/03/2015 n. 52 recante le Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (VINCA) adottate in data 28/11/2019 con Intesa tra Governo, regioni e Province autonome di Trento e Bolzano;
- la D.G.R. n. 64 del 28 febbraio 2022 recante: "Approvazione regolamento avente ad oggetto "Abrogazione regolamento regionale n.16 del 6.11.2009";
- la D.G.R. n. 65 del 28 febbraio 2022 recante: "Preso atto Intesa del 28.11.2019 (GURI n.303/2019), articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e

Bolzano sulle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (Vinca) "HABITAT";

- il Regolamento Regionale 9 febbraio 2016 n. 1 di modifica del R.R. n. 3/2008;
- il Decreto dirigenziale n. 6312 del 13/06/2022 recante "Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VinCA) - Direttiva 92/73/CEE "Habitat". Adozione elenchi "Progetti pre-valutati" e "Condizioni d'Obbligo";
- la Convenzione rep. n. 15072 del 1/3/2023 sottoscritta tra ARPACal e il Dipartimento Territorio e Tutela dell'Ambiente, quale designazione del rappresentante della medesima Agenzia Regionale in seno alla STV;
- il Decreto del Dirigente Generale n. 19983 del 22/12/2023 recante "L.R. 3 settembre 2012 n. 39 e Regolamento Regionale 5 novembre 2013 n. 10 e ss.mm.ii. Nomina dei componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI";
- la D.G.R. n. 4 del 23/01/2024 recante "Modifiche al Regolamento regionale 5 novembre 2013, n. 10 e s.m.i. <<Regolamento regionale di attuazione della legge regionale 3 settembre 2012, n. 39, recante: Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI>>";
- il Decreto del Dirigente Generale n. 1769 del 13/02/2024 di nomina di ulteriori n. 3 componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI, L.R. 3 settembre 2012 n. 39 e Regolamento Regionale 5 novembre 2013 n. 10 e ss.mm.ii.;
- il Decreto del Dirigente Generale n. 18966 del 19/12/2024 recante "Proroga incarico dei componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI, L.R. 3 settembre 2012 n. 39 e Regolamento Regionale 5 novembre 2013 n. 10 e ss.mm.ii.";
- il Decreto del Dirigente Generale n. 274 del 13/01/2025 recante "Nomina Vicepresidente Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI di cui alla L.R. 3 settembre 2012 n.39 e Regolamento Regionale 5 novembre 2013 n.10 ess.mm.ii.;
- il Decreto del Dirigente Generale n. 5096 del 08/04/2025 di nomina di un ulteriore componente della Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI;
- Il Decreto Dirigenziale n. 8020 del 04/06/2025 di nomina di ulteriori componenti STV per i profili "Pianificazione urbana, territoriale e del paesaggio" e "Difesa del suolo, geologia ed idrogeologia".
- il comma 5-bis dell'art. 184-quater del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. ed il comma 1-bis dell'art. 5-bis della legge n. 84/1994, inerenti l'utilizzo dei materiali di dragaggio di fondali di aree portuali;

PREMESSO CHE:

- l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, in qualità di soggetto Proponente, ha presentato al Settore n. 1 "*Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali*" di questo Dipartimento regionale, Autorità Competente, domanda per l'avvio del procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., acquisito al prot. SUAP n. 236150 del 09/04/2025 per l'intervento in oggetto;
- con nota prot. n. 250639 del 14/04/2025 del Dirigente del Settore n. 1 di questo Dipartimento regionale, si è proceduto alla nomina del responsabile del procedimento, ai sensi degli artt. 5 e segg. della legge n. 241/1990;
- con nota prot. n. 269437 del 22/04/2025 l'Autorità Competente ha reso pubblico, ai sensi dei commi 3 e 4 del citato art. 19, lo studio preliminare ambientale e la documentazione di progetto sul proprio sito internet (<https://www.regione.calabria.it/bandi/dragaggio-canale-portuale-gioia-tauro/>) - Pratica n. 267 (RC) sul sistema Calabria SUAP "Sportello Ambiente", comunicando contestualmente l'avvenuta pubblicazione a tutte le amministrazioni ed enti territoriali potenzialmente interessati per le eventuali osservazioni da rendere entro e non oltre i successivi 30 giorni;
- nel periodo di pubblicazione degli elaborati di progetto e dello studio preliminare ambientale (dal 22/04/2025 al 22/05/2025) non sono pervenute osservazioni né da parte del pubblico interessato né da parte degli enti e delle amministrazioni invitate a partecipare al procedimento;
- con parere del 28/05/2025, recante prot. n. 408941 del 06/06/2025, di questa Struttura tecnica, è stato chiesto al Proponente di depositare entro trenta giorni, ai sensi dell'art. 19 comma 6 del D.Lgs. n. 152/06, le seguenti integrazioni:
 - specifico elaborato tecnico, descrittivo e grafico, che definisca tutti i dettagli tecnici, le modalità di realizzazione e le operazioni necessarie per l'adozione **in situ o ex situ di una separazione granulometrica (particelle fini e particelle più grossolane) e di un lavaggio ed estrazione di contaminanti** dalla fase solida a quella liquida per mezzo di agente estraente di tipo biologico e dei relativi processi sequenziali di separazione dei composti contenenti metalli pesanti;
 - specifico elaborato tecnico, descrittivo e grafico, che definisca tutti i dettagli tecnici, le modalità di realizzazione e le operazioni necessarie per l'adozione di **soluzioni di isolamento quali ambienti conterminati in ambito portuale (es. capping ecc.) dei sedimenti portuali non idonei al ripascimento** risultanti con classe di pericolo ecotossicologico medio, diversamente localizzati nelle specifiche aree unitarie del bacino portuale, tali da escludere l'esecuzione del previsto spostamento in ambito portuale che

certamente comprometterà le future operazioni di dragaggio e riutilizzo del materiale di difesa costiera;

- specifico elaborato tecnico, descrittivo e grafico, che definisca tutti i dettagli tecnici, le modalità di realizzazione e le operazioni necessarie per l'adozione di **panne antitorbidità ovvero analoghe barriere di contenimento idonee ad evitare la dispersione di materiali in sospensione** nella fase di rilascio del materiale in ambito marino-costiero;
- specifico **programma di interferenze** che identifichi, valuti e definisca le misure per prevenire e ridurre i rischi ambientali che possono derivare dalla interazione del progetto in esame con tutte le altre opere rientranti nel progetto di resecazione banchine di ponente tratti "G-H-I" (approvato con ATF C.S.L.P. n. 48/2022) e con tutte le altre opere di progetto relativi alla ristrutturazione delle banchine RO-RO Tratto "E" e realizzazione del banchinamento a tergo del II RO-RO (approvato con ATF del C.S.L.P. n. 28/2024), sottoposti a verifica di assoggettabilità a VIA statale.
- il Proponente in data 07/07/2025 con prot. SUAP di acquisizione n. 503495, ha riscontrato la suddetta richiesta rilevando in sintesi quanto segue con puntuale riferimento all'istanza di questa Struttura tecnica:

<i>Richiesta STV</i>	<i>Riscontro Proponente</i>
Elaborato tecnico riferito all'adozione di operazioni in situ o ex situ di separazione granulometrica (particelle fini e particelle più grossolane) e di lavaggio ed estrazione di contaminanti dalla fase solida a quella liquida per mezzo di agente estraente di tipo biologico e dei relativi processi sequenziali di separazione dei composti contenenti metalli pesanti.	Il Proponente ritiene non necessario il lavaggio e la separazione granulometrica del materiale, in quanto attività costose, superflue e poco praticabile, dato il rispetto dei limiti normativi di caratterizzazione del materiale da dragare. Il materiale dragato è stato analizzato secondo l'allegato tecnico del DM 173/2016, risultando per oltre il 90% di classe A, quindi non contaminato dal punto di vista chimico ed ecotossicologico. Tuttavia il Proponente, al fine di minimizzare la dispersione della frazione fine in mare aperto e limitare la formazione di torbidità durante le operazioni di sversamento, espone le seguenti varianti progettuali: 1) Modifiche alla gestione del materiale: il ripascimento sommerso è ridotto dagli originari 149.400 m³ a 68.928 m³, impiegando solo materiale con bassa frazione fine ed il materiale con elevata frazione di pelite, pur adatto al ripascimento, sarà movimentato all'interno del bacino portuale. 2) Misure operative aggiuntive: si prevede l'adozione di una modalità innovativa di segregazione a bordo nave (TSHD), sfruttando la tracimazione della tramoggia per favorire la separazione naturale tra frazione fine e grossolana; tale tecnica, comunque ritenuta dallo stesso Proponente non consolidata né completamente efficace, è prevista solo sul materiale già selezionato con bassa frazione fine e destinato al ripascimento.
Elaborato tecnico riferito all'adozione di soluzioni di isolamento (es. ambienti conterminati in ambito portuale, capping ecc.) dei sedimenti portuali non idonei al ripascimento risultanti con classe di pericolo ecotossicologico medio, diversamente localizzati nelle specifiche aree unitarie del bacino portuale, tali da escludere l'esecuzione del previsto spostamento in ambito portuale che certamente comprometterà le future operazioni di dragaggio e riutilizzo del materiale	Il Proponente ritiene che la movimentazione interna del materiale non idoneo rappresenta l'unica opzione praticabile al momento, specificando che l'area di destinazione è stata scelta perché non soggetta a futuri dragaggi, in quanto posta a quote inferiori rispetto al piano dei pescaggi approvato. L'opzione capping è ritenuta, altresì, impraticabile perché richiederebbe uno spessore di copertura ≥ 50 cm, causando un innalzamento del fondale non compatibile con il piano dei pescaggi. Il Proponente evidenzia che su 75 campioni analizzati, 6 campioni sono in classe C (≈ 10.000 m³ da gestire in ambiente confinato) e 7.500 m³ sono in classe A ma non adatti al ripascimento. Sulla base della riduzione del materiale da utilizzare per il ripascimento (v. precedente punto) il volume totale da movimentare all'interno del porto, non rientrante nella presente valutazione, sarà di 119.087 m³. Il Proponente espone la seguente variante progettuale: l'area di destinazione è spostata in una zona dell'avamposto non servita da banchine, al fine di evitare la contaminazione di materiali destinati a futuri dragaggi, nonché al fine di non interferire con la navigazione e non compromettere il piano dei pescaggi.



<i>Richiesta STV</i>	<i>Riscontro Proponente</i>
per analoghe finalità di difesa costiera.	
Elaborato tecnico recante dettagli, modalità di realizzazione e operazioni necessarie per l'adozione di panne antitorbidità ovvero analoghe barriere di contenimento idonee ad evitare la dispersione di materiali in sospensione nella fase di rilascio del materiale in ambito marino-costiero.	Il Proponente evidenzia che, a fronte dell'utilizzo di sedimenti idonei al ripascimento, l'unico impatto previsto è l'aumento di torbidità, in ogni caso non interferente con i Siti Natura 2000; è redatto un elaborato "<i>A3 - Piano di monitoraggio ambientale</i>" che prevede un sistema di controllo per evitare intorbidimenti durante lo sversamento del materiale lungo la costa, in particolare durante la realizzazione della barra sommersa. Il Proponente dispone le seguenti misure: a) campionamenti periodici della colonna d'acqua per confrontare lo stato <i>ante operam</i> e in corso d'opera; in caso di variazione anomala dello stato di fondo, il Direttore dei Lavori (DL) potrà: - disporre l'uso di panne anti-torbidità; - sospendere temporaneamente i lavori fino al ripristino delle condizioni originarie. b) Integrazione del piano di monitoraggio e degli elaborati grafici (B.PG.05 Planimetria di cantierizzazione) con indicazione delle modalità di posizionamento delle panne anti-torbidità in modo da evitare la propagazione dei solidi sospesi in direzione Sud Ai fini della riduzione del rischio, il Proponente evidenzia che la variante progettuale sopra descritta di riduzione dello sversamento per ripascimento a 68.928 m³ di materiale con bassa percentuale di pelite, ridurrà ulteriormente il potenziale impatto derivante dalla torbidità.
Programma di risoluzione delle interferenze derivanti dalla interazione del progetto in esame con tutte le altre opere rientranti nel progetto di resecazione banchine di ponente tratti "G-H-I" (approvato con ATF C.S.L.P. n. 48/2022) e con tutte le altre opere di progetto relativi alla ristrutturazione delle banchine RO-RO Tratto "E" e realizzazione del banchinamento a tergo del II RO-RO (approvato con ATF del C.S.L.P. n. 28/2024), sottoposti a verifica di assoggettabilità a VIA statale.	Il Proponente evidenzia che non sono previste interferenze tra l'intervento in oggetto e altri progetti portuali, grazie a differenze nelle tempistiche autorizzative, finanziarie ed esecutive; in particolare la situazione dei progetti menzionati è la seguente: 1) "Reseazione banchine di Ponente – tratti G-H-I": - ancora in fase di progettazione definitiva; - non ha superato la Verifica di Assoggettabilità a VIA statale; - privo di finanziamenti e con esecuzione prevista dopo l'intervento attuale. 2) "Ristrutturazione banchine Ro-Ro tratto E" e "Realizzazione del banchinamento a tergo del II Ro-Ro": - hanno superato la Verifica di Assoggettabilità a VIA (decreto n. 234 del 02/05/2025); - non prevedono dragaggi nel bacino portuale; - il primo prevede solo infissione di pali ($\approx 1.000 \text{ m}^2$) in zone a gestione in ambito portuale con nessun rischio di contaminazione aggiuntiva; - il secondo riguarda interventi a terra. Ai fini della riduzione del rischio, il Proponente evidenzia che in caso di lavori contemporanei, sarà sufficiente una corretta programmazione e che il dragaggio nell'area del nuovo dente di attracco sarà eseguito prima dell'infissione dei pali per evitare interferenze.

- questo Dipartimento con nota prot. n. 510317 del 09/07/2025 ha prorogato al 09/09/2025 il termine di adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 comma 6-bis del D.Lgs. n. 152/06;

TENUTO CONTO, altresì:

- che, ai sensi del comma 5-bis dell'art. 184-quater del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., i materiali derivanti dall'escavo del fondale portuale possono essere riutilizzati in ambienti marino-costieri, al fine di promuovere investimenti a favore di progetto di economia circolare, di favorire l'innovazione tecnologica, nonché al fine di garantire la sicurezza del trasporto marittimo;
- che, ai sensi del comma 1-bis dell'art. 5-bis della legge n. 84/1994 riferito alle disposizioni in materia di dragaggio, per le medesime operazioni di dragaggio nelle aree portuali devono essere utilizzate le modalità e le migliori tecnologie finalizzate a mitigare i rischi di propagazione di contaminanti, ove presenti;



VISTI gli elaborati del progetto presentati ed integrati dal Proponente e di seguito elenca

- 1) B.PG.03 Plan. aree movimentazione portuale
Documento annullato il 07/07/2025 alle 16:54:09
- 2) B.PG.05_Planimetria di cantierizzazione
Documento annullato il 07/07/2025 alle 16:49:39
- 3) B.PG.04.1 Sezioni correnti barra sommersa 1 di 3
Documento annullato il 07/07/2025 alle 16:50:09
- 4) B.PG.04.2 Sezioni correnti barra sommersa 2 di 3
Documento annullato il 07/07/2025 alle 16:50:24
- 5) B.PG.04.3 Sezioni correnti barra sommersa 3 di 3
Documento annullato il 07/07/2025 alle 16:50:39
- 6) B.PG.01 Plan. generale e sez. tipologiche
Documento annullato il 07/07/2025 alle 16:53:39
- 7) A2 Relazione tecnica gestione dei sedimenti
Documento annullato il 07/07/2025 alle 16:49:09
- 8) A1 Relazione generale
Documento annullato il 07/07/2025 alle 16:49:54
- 9) C2 Capitolato Speciale d'appalto
Documento annullato il 07/07/2025 alle 16:53:54
- 10) A3 Piano di monitoraggio ambientale
Documento annullato il 07/07/2025 alle 16:49:24
- 11) Richiesta delle condizioni ambientali (art. 5, comma 1, lettera o-ter) del D.Lgs. 152/2006) - (Allegato 3.d) - Documento annullato il 17/04/2025 alle 15:13:39
- 12) Dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà (articolo 47 D.P.R. n. 445 del 28/12/2000) attestante la veridicità dei contenuti dell'istanza e della documentazione allegata, sottoscritta dal Proponente, dal Responsabile del progetto e dai Tecnici Progettisti/Esperti
Documento annullato il 17/04/2025 alle 15:14:09
- 13) Studio preliminare ambientale ovvero una relazione che, sulla base degli impatti ambientali attesi, illustra il piano di lavoro per l'elaborazione dello studio di impatto ambientale
Documento annullato il 07/07/2025 alle 16:54:39
- 14) B.SF.03 Rilievo batimetrico bacino portuale_
- 15) B.PG.03 Rev1 Plan. aree movimentazione portuale_14152 integrazione
Documento integrato il 07/07/2025 alle 16:52:39
- 16) B.SF.04 Evoluzione storica linea di riva
- 17) B.PG.02 Plan. di dragaggio
- 18) B.SF.01 Inquadramento territoriale
- 19) B.SF.02 Plan. generale di inquadramento
- 20) B.PG.01 Rev1 Plan. generale e sez. tipologiche [PER INTEGRAZIONI] integrazione
Documento integrato il 07/07/2025 alle 16:52:24
- 21) B.PG.04.1 Sezioni correnti barra sommersa 1 di 2 [PER INTEGRAZIONI] integrazione
Documento integrato il 07/07/2025 alle 16:52:54
- 22) B.PG.04.2 Rev1 Sezioni correnti barra sommersa 2 di 2 [PER INTEGRAZIONI] integrazione
Documento integrato il 07/07/2025 alle 16:53:09



- 23) B.PG.05 Rev1 Planimetria di cantierizzazione [PER INTEGRAZIONI] integra
Documento integrato il 07/07/2025 alle 16:53:24
- 24) C2 Rev1 Capitolato Speciale d'appalto [PER INTEGRAZIONI] integrazione
Documento integrato il 07/07/2025 alle 16:54:24
- 25) NOTA DI RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI EMERSE IN VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA
A VIA [PER INTEGRAZIONE] integrazione
Documento integrato il 07/07/2025 alle 16:50:54
- 26) A1 Rev1 Relazione generale [PER INTEGRAZIONE] integrazione
Documento integrato il 07/07/2025 alle 16:51:39
- 27) A3 Rev1 Piano di monitoraggio ambientale [PER INTEGRAZIONI] integrazione
Documento integrato il 07/07/2025 alle 16:52:09
- 28) E6 Quadro economico
- 29) A2 Rev1 Relazione tecnica gestione dei sedimenti [PER INTEGRAZIONI] integrazione
Documento integrato il 07/07/2025 alle 16:51:54
- 30) C3 Cronoprogramma dei lavori
- 31) Studio preliminare ambientale ovvero una relazione che, sulla base degli impatti ambientali attesi,
illustra il piano di lavoro per l'elaborazione dello studio di impatto ambientale [PER
INTEGRAZIONI] integrazione
Documento integrato il 07/07/2025 alle 16:54:54
- 32) Dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante il valore delle opere a firma del proponente
l'intervento e del/i progettista/i - (Allegato A)
- 33) Elenco delle Amministrazioni e degli Enti Territoriali potenzialmente interessati dal progetto (allegato
3.c)
- 34) Pagamento Oneri Istruttori (Importo derivante dall'allegato A)
- 35) Rapporto preliminare di sicurezza ovvero dichiarazione attestante che le modifiche non costituiscono
aggravio del preesistente livello di rischio di incidenti rilevanti, ai sensi dell'art.18 e dell'Allegato D al
D.Lgs. 105/2015 - (Allegato 3.a)
- 36) Certificazione di destinazione urbanistica e dei vincoli tutori e inibitori
- 37) Richiesta delle condizioni ambientali (art. 5, comma 1, lettera o-ter) del D.Lgs. 152/2006) - (Allegato
3.d) [PER INTEGRAZIONE] integrazione
Documento integrato il 17/04/2025 alle 15:13:54
- 38) Dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà (articolo 47 D.P.R. n. 445 del 28/12/2000) attestante la
veridicità dei contenuti dell'istanza e della documentazione allegata, sottoscritta dal Proponente, dal
Responsabile del progetto e dai Tecnici Progettisti/Esperti [PER INTEGRAZIONE] integrazione
Documento integrato il 17/04/2025 alle 15:14:24
- 39) Dichiarazione del professionista firmatario dello Studio Preliminare Ambientale certificazione
competenze e professionalità (Allegato 3.b)

PRESO ATTO dell'intera documentazione amministrativa e tecnica sopra elencata, la cui validità ed idoneità è di esclusiva responsabilità del Proponente, del responsabile del progetto e dei tecnici progettisti/esperti, che hanno redatto e sottoscritto la medesima documentazione, secondo i rispettivi profili di competenza;

ESAMINATA la predetta documentazione presentata dal Proponente si rileva quanto segue:

1. IDONEITA' DELLA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA

In esito alle verifiche previste dall'art. 19 delle norme in materia ambientale si dà atto che:

- la documentazione amministrativa presentata è conforme ai fini della verifica di assoggetta a VIA;
- lo Studio preliminare ambientale è conforme ai contenuti dell'allegato IV-bis Parte II del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. ed all'allegato G del DPR n. 357/97 e ss.mm.ii., nonché accompagnato da elaborati di rilievo del progetto definitivo.

Il porto di Gioia Tauro ricade nell'ambito di PSC del Comune di Gioia Tauro, quale "Porto Industriale", mentre l'arenile non risulta mappato.

Lo strumento di pianificazione vigente, costituito di fatto dal Piano Regolatore Territoriale ASI e relative varianti, e che assumono efficacia di "Piano regolatore portuale esistente" nelle more dell'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, ai sensi dell'art. 27 della Legge 84/94, non prevede alcuna zonizzazione per l'arenile oggetto di difesa costiera.

Detta area, oltre a rientrare in area ASI (Area di Scambio Integrata) sottoposta a vincolo idrogeologico, a pericolosità P3 (Pericolosità elevata) e a rischio R1 (Rischio moderato) nella mappatura delle aree a rischio alluvione da Piano di Gestione del Rischio Alluvioni, risulta a rischio R4 (Rischio Molto Elevato) nell'ambito del Piano Stralcio per l'Erosione Costiera (PSEC) dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale.

L'opera rientra tra gli indirizzi individuati dalle Disposizioni normative art. 14 del Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico, approvato con Delibera del Consiglio Regionale della Regione Calabria n. 134 del 01/08/2016, volti a garantire sia la riduzione della vulnerabilità degli elementi costitutivi delle infrastrutture di collegamento esistenti esposti al rischio antropogenico di erosione costiera, sia a garantire la connessione dei porti principali regionali con la Rete dei Porti del Mediterraneo in coerenza con il Masterplan per lo sviluppo della portualità calabrese.

2. DESCRIZIONE DELLE OPERE DI PROGETTO

Il progetto prevede lavori di dragaggio di 188.015 mc di sedimenti prevalentemente sabbiosi presenti nella parte più interna del bacino del Porto di Gioia Tauro antistante le banchine nord e successivo **sversamento per 68.928 mc finalizzato alla realizzazione di una barriera sommersa a mare**, lunga circa 350 mt, oltre il muro di recinzione del medesimo Porto, a partire dalla batimetrica -2 mt, con coronamento alla -0,5 mt l.m.m e pendenza della scarpata esterna di 1:8.

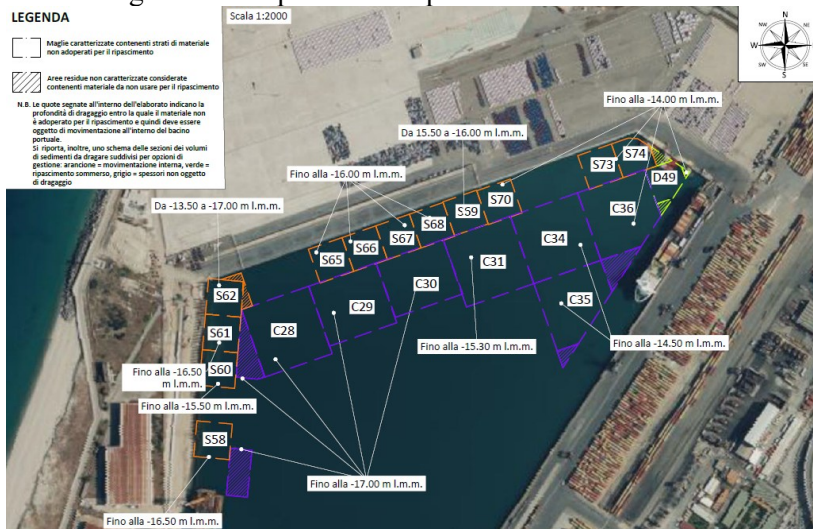
Il suddetto dragaggio è finalizzato al raggiungimento delle profondità volute dall'Autorità di Sistema Portuale per garantire la funzionalità e la navigazione in sicurezza del bacino, con obiettivo secondario, derivante dalla realizzazione della barriera sommersa, di difesa costiera, alimentazione dell'arenile, modifica del profilo originario e riduzione dell'energia del moto ondoso incidente.

Gli interventi di mantenimento e approfondimento dei fondali risultano, peraltro, indispensabili per consentire l'accosto in banchina delle navi, anche di ultima generazione, in assenza dei quali i sedimenti trasportati dal moto ondoso, si accumulerebbero impedendo nel tempo la navigabilità delle navi in porto.

Difatti, il progetto di escavazione rappresenta un importante passo per l'ammodernamento funzionale del porto di Gioia Tauro in quanto risultante **parzialmente attuativo del nuovo piano pescaggi approvato con voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 71 del 12/12/2023, recante "Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la banchina di Levante tratti A-B-C"** in cui sono state stabilite le quote dei fondali necessarie alla navigazione in sicurezza.

Gli elaborati ricomprendono gli esiti della caratterizzazione fisica, microbiologica, chimica e ecotossicologica dei sedimenti portuali e dell'area di deposito, condotta ad agosto 2024.

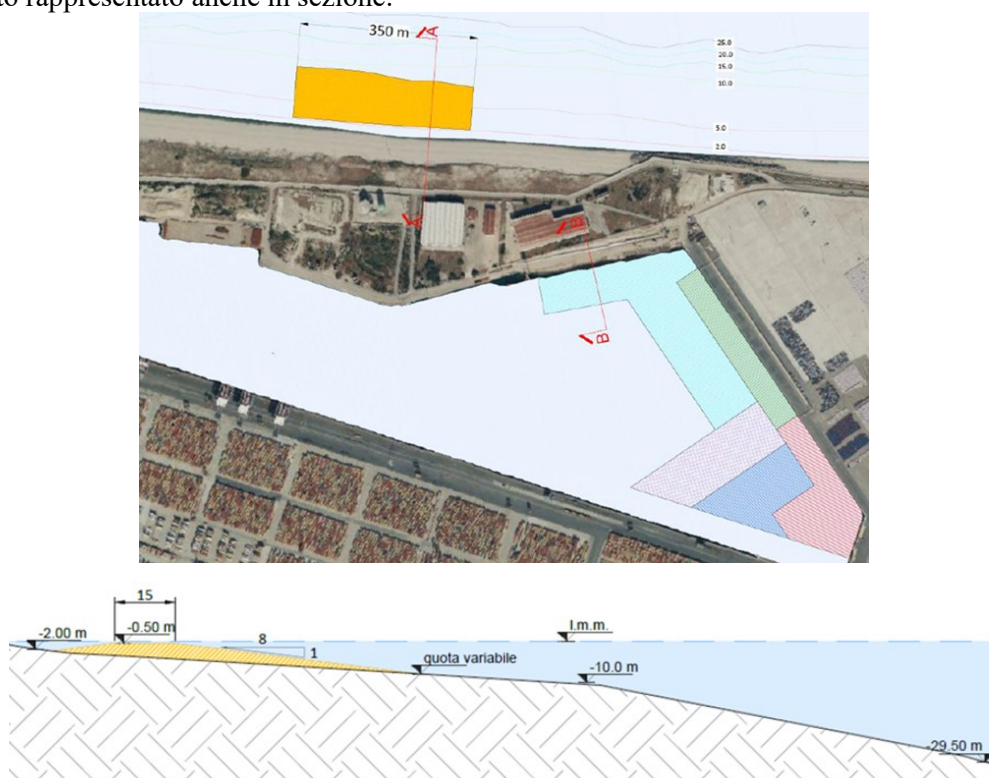
Di seguito si riportano estratti degli elaborati planimetrici per le aree interessate:



Sezione volumi sedimenti per opzioni di gestione



In particolare l'area da dragare risulta suddivisa in 5 sotto-aree aventi profondità e volumi di dragaggio differenti, come di seguito rappresentato anche in sezione:



ID Area	Colore	m ²	quota (mt)	m ³
1	azzurro	50.647,95	- 17,00	75.300,40
2	verde	17.585,83	-16,00	33.582,60
3	rosa	26.318,16	-15,30	23.005,30
4	blu	19.803,30	-14,50	34.660,50
5	rosso	24.445,38	-14,00	21.466,20
	Tot.			188.015,00

A fronte dei 68.928 mc da destinare al ripascimento a difesa della costa, il restante volume risultante non idoneo (classe di qualità “C” in presenza di classe di pericolo ecotossicologico medio) ed in parte idoneo al ripascimento, secondo gli esiti della caratterizzazione svolta, sarà oggetto di spostamento in ambito portuale nella zona di avamposto (v. area di destinazione perimetrata in rosso nella sottostante immagine denominata “area di sversamento materiale oggetto di movimentazione interna”).



Area di destino sedimenti non adoperati per il ripascimento

Il cantiere di durata prevista non oltre 60 giorni naturali e consecutivi, sarà totalmente localizzato in acqua e delimitato nell’area del previsto sversamento da un campo boe di segnalazione, con attività di dragaggio e di realizzazione della barriera sommersa che avverranno attraverso l’ausilio di draghe aspirante autocaricante autorefluyente (TSHD Trailing Suction Hopper Dredger).

Sebbene l’intervento di ripascimento sommerso si colloca all’interno di una consolidata prassi di sversamento del materiale idoneo ottenuto da scavi e dragaggi sull’arenile limitrofo al porto, con immissione di nuovo materiale all’interno della circolazione marina, il presente intervento costituisce, come peraltro confermato nello Studio Preliminare Ambientale, un caso unico di sottoposizione a verifica di assoggettabilità Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del punto 7 lett. n) All.IV Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. che vincola le “opere costiere destinate a combattere l’erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare” allo screening di VIA (art. 19 del medesimo decreto legislativo).

3. VALUTAZIONE DELL’IMPATTO COMPLESSIVO DEL PROGETTO SULL’AMBIENTE INDIVIDUATO NELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE.

Visto, esaminato e valutato lo Studio Preliminare Ambientale e tenuto conto della documentazione progettuale in atti, la verifica degli impatti ambientali significativi da parte della STV ricomprende le seguenti matrici ambientali sulle quali l’esercizio dell’impianto interagisce in maniera tale da rendere necessaria una valutazione:

- caratteristiche fisiche d’insieme del progetto;
- localizzazione del progetto e inserimento in aree geografiche con particolare sensibilità ambientale;
- componenti ambientali analizzate ai fini dell’eventuale impatto rilevante: impatto visivo; impatto acustico e vibrazioni; impatto da emissioni atmosferiche; impatti su flora e fauna; impatti su suolo e sottosuolo; impatti sulle acque superficiali e sotterranee.

Le *caratteristiche fisiche d’insieme del progetto di difesa costiera*, in relazione all’importanza delle opere complessive e della loro localizzazione, configurano un intervento di tipo “strutturale” (non manutentivo) finalizzato a garantire, mediante apporto di materiale su spiaggia sommersa, il suo ampliamento prioritariamente in relazione a fenomeni di erosione della costa.

Pur trattandosi di una opzione di mantenimento e miglioramento dello standard di protezione della spiaggia, quale prima linea di difesa del territorio dall’ingressione marina, la presente valutazione prende in considerazione l’origine di tale materiale. In particolare si rileva che l’attività di dragaggio dei fondali, in ragione dei volumi attesi da movimentare (188.015 mc, di cui 68.928 mc da riutilizzare per operazioni di ripascimento), è da considerarsi quale attività portuale rilevante soprattutto in rapporto al contesto territoriale in cui si inserisce, là dove la stessa legislazione in materia portuale (Legge n. 84/1994), identifica l’escavazione dei fondali tra le opere di grande infrastrutturazione, il cui progetto necessita dell’approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, previsto sulla maggiore infrastruttura portuale della Calabria, classificata categoria II – classe I, di rilevanza economica internazionale, altresì dotata di mezzi ed infrastrutture destinate ad accogliere navi transoceaniche in grado di movimentare diverse categorie merceologiche.

L’intervento ricade in una circoscrizione portuale demaniale priva di aree di particolari sensibilità ambientali, sebbene non sono da escludere alterazioni sulle acque e sulla biodiversità determinata dal reimpiego diretto dei sedimenti portuali nella filiera costiera, in ragione del loro assoggettamento ad impatto antropico diffuso e del noto dinamismo dell’ambiente marino, caratterizzato da un trasporto solito litoraneo Nord-Sud (50.000 mc/anno), situato

all'interno di una unità fisiografica compresa fra Capo Vaticano a Nord e la scogliera di moti ondososi provenienti da Sud-Sud Ovest e Nord-Nord Ovest.

Peraltro, considerate le notevoli distanze tra il sito di deposito dei materiali portuali, pari a 8-8,5 km rispettivamente dalla ZSC IT9350158 "Costa Viola e Monte S.Elia" e dalla ZSC IT9340091 "Zona costiera tra Briatico e Nicotera", in ragione della riduzione dei volumi da destinare a ripascimento (dagli originari 149.400 mc agli attuali 68.928 mc) in occasione delle integrazioni depositate dal Proponente, si escludono riverberi e disturbi ambientali rispetto alla presenza di queste zone marine tutelate latitanti.

Non sono da escludere impatti cumulativi determinabili da sovrapposizioni del progetto in esame con altri interventi previsti per la medesima infrastruttura portuale e per i quali risulta necessario un opportuno controllo in sede di verifica di ottemperanza delle prescrizioni stabilite con il presente atto. Difatti si rileva la presenza di:

- 1) **Un progetto definitivo di "Resecuzione banchine di ponente tratti G-H-I", approvato con Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 48/2022, non inserito nel Programma Operativo Triennale 2025-27, attualmente sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA statale per il quale il MASE non si è ancora espresso**, che interesserà i tratti di banchina denominati "G-H-I" situati nella parte settentrionale del canale portuale in prossimità dello stesso bacino di evoluzione. Tale intervento (v. immagine) prevede la demolizione, sia a terra sia subacquea, e successiva rimozione delle strutture in c.a. costituenti il corpo dei banchinamenti esistenti, con contestuale attuazione di un intervento di dragaggio di circa 1.000.000 mc dei fondali poste a tergo dei muri di sponda e di quelli antistanti la nuova banchina.



L'opera prevede la rettificazione degli allineamenti delle banchine esistenti, nonché un banchinamento del segmento finale verso Sud del tratto I, costituito attualmente da un'opera a scogliera, attraverso il salpamento parziale della scogliera esistente, la realizzazione di una berma di imbasamento e la posa di cassoni in c.a. prefabbricati a piè d'opera, completati da una sovrastruttura in c.a. gettata in opera (fondale a piede della banchina previsto a -6 mt dal l.m.m.).

I nuovi banchinamenti di ponente avranno uno sviluppo complessivo dei fronti di banchina pari a 949,30 mt, comprensivi di due risvolti di lunghezza di 35,00 mt ciascuno, ai quali sono da aggiungere 85,20 mt relativi ad una banchina per ormeggio rimorchiatori. La soluzione tipologica dei banchinamenti principali è costituita da una paratia in acciaio con elementi principali tubolari intervallati da palancole tipo AZ, ancorata in sommità con barre d'acciaio ad una robusta trave continua in calcestruzzo armato posta ad adeguata distanza.

- 2) **Un progetto definitivo inerente lavori di ristrutturazione delle banchine RO-RO Tratto "E" e realizzazione del banchinamento a tergo del II RO-RO, approvato con Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 28/2024, inserito nel Programma Operativo Triennale 2024-26, attualmente sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA statale per il quale il MASE non si è ancora espresso**, e che interessa tratti di banchina ubicati nella parte più interna del bacino portuale denominato "E-F" (v. immagine seguente) con realizzazione di un dente di attracco.



Per quanto sopra, pur avendo vagliato l'ipotesi di effettiva cantierizzazione su archi temporali diversi, la presente valutazione non può non tenere in debito conto i possibili impatti ambientali derivanti dall'interazione diretta delle opere in argomento con quelle previste nei due progetti sopra riepilogati, dal momento che l'area di intervento è certamente localizzata nello stesso contesto ambientale e territoriale, oltremisura in stretta adiacenza all'intervento di cui al precedente punto 1) e in parte corrispondente con la medesima area sottoposta all'intervento di cui al punto 2). In modo particolare è possibile annullare, per mezzo di prescrizione vincolante, ogni fattore di incremento del potenziale impatto cumulativo determinato dal rimescolamento che inevitabilmente si innescherà nella fase di movimentazione ed evoluzione idraulica dei sedimenti portuali per effetto degli altri due interventi previsti.

In relazione alla **localizzazione del progetto e inserimento in aree geografiche con particolare sensibilità ambientale** si rileva che:

- l'occupazione di territorio è vincolata alla necessità di utilizzo degli spazi indispensabili per assicurare la funzionalità del progetto complessivo di dragaggio e contestuale difesa costiera;



- in considerazione delle aree dove realizzare l'intervento di difesa costiera, non risultano necessitano di interventi di salvaguardia ambientale; tuttavia in ragione dei diversi interventi svolti negli anni passati (2007-2010-2015-2016-2017), per l'attuale intervento di difesa costiera, anche in ragione della riduzione dei sedimenti da utilizzare, si ritiene ridotto un accumulo stratificato di materiali portuali di origine antropogenica tale da incidere in minima parte sulla qualità e capacità di rigenerazione del corpo idrico marino;
- quanto alla capacità di carico dell'ambiente naturale, sulla base della documentazione di progetto e delle verifiche svolte, l'intervento di difesa costiera ricade necessariamente, in termini puntuali, in una zona la cui capacità di assorbire le pressioni indotte dalle attività previste è stata valutata come compatibile, in considerazione della limitata estensione spaziale delle opere, della natura dei sedimenti impiegati (non contaminati, classe A) e delle misure di mitigazione ambientale previste, tali da garantire - al netto di un controllo sul previsto incremento di torbidità delle acque - il mantenimento delle condizioni ecologiche e morfologiche preesistenti, senza compromettere gli equilibri dinamici costieri né la funzionalità degli ecosistemi marini interessati.

Aggiungasi che, pur considerata la rilevanza dell'intervento sotto l'aspetto della prevista crescita delle funzionalità del porto di Gioia Tauro, volta ad assicurarne la competitività rispetto agli altri sistemi portuali del mediterraneo, le opere di difesa costiera conseguenti alla movimentazione dei sedimenti necessitano di una elevata attenzione rispetto ai portatori di interessi per le attività turistiche ed economiche costiere.

L'analisi della qualità ambientale fa riferimento alle seguenti **componenti ambientali**:

- **Impatto visivo.**

Da una sommaria verifica degli esiti della caratterizzazione svolta, si rileva che i campioni prelevati all'interno del canale portuale sono compatibili in termini di granulometria e colore con quelli presenti sulla spiaggia emersa contigua all'ambito portuale oggetto di difesa costiera. Aggiungasi che la prevista barriera di sedimenti poiché sommersa rispetto allo specchio acqueo marino, rileva potenziali impatti visivi in fase di cantiere, da considerarsi reversibili anche in considerazione del fatto che i luoghi interessati si inseriscono all'interno di un contesto prevalentemente industriale e portuale, caratterizzato da elementi di naturalità modesti sebbene assoggettati a vincolo paesaggistico previsto dal D.Lgs. 42/02 art.136, D.M. 11/10/67 e art.142 comma 1 lett. a) per i territori costieri.

Nel contesto *post-operam*, immediatamente successivo allo sversamento dei sedimenti portuali, potrebbe quindi determinarsi una variazione cromatica della colonna d'acqua interessata, per effetto della torbidità provocata dalle dinamiche di deposizione dei sedimenti.

Le attese alterazioni a livello visivo rispetto alla situazione attuale, seppure temporanee e reversibili, si inseriscono in un ambito che potrebbe interessare l'intorno del perimetro della prevista barra sommersa, così da rendere necessaria l'adozione di misure e prescrizioni vincolanti al fine di minimizzare la dispersione della frazione fine in mare aperto e limitare la formazione di torbidità durante le operazioni di sversamento.

- **Impatti su flora, fauna e salute pubblica.**

La spiaggia emersa contigua al quella di deposito del materiale dragato è caratterizzata da vegetazione bassa e poco sviluppata, prevalentemente costituita da *Ammophila arenaria* e da *Elymus farctus*, e per il quale si escludono habitat prioritari e aree di pregio adatte alla crescita di specie protette. Analogamente, la spiaggia sommersa interessata dal deposito del materiale dragato non ricomprende aree con presenza di *Posidonia oceanica*, per come desunto dai dati di progetto comparati con quelli disponibili.

Si rileva che l'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA include aspetti specifici della determinazione degli inquinanti contenuti nei sedimenti portuali là dove è stata eseguita una caratterizzazione comprendente l'intera area interessata dal dragaggio con esiti sommariamente rassicuranti rispetto all'assenza di forme di contaminazione in ragione di una compatibilità ambientale tra i materiali dragati e gli ambienti marini di destinazione che si assesta al 90% (trattasi di istruttoria non oggetto di puntuale disamina nell'ambito della presente valutazione in quanto rinviata a successiva istruttoria tecnica nell'ambito procedura autorizzativa prevista dall'art. 109 D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. e dal Regolamento di cui al D.M. n. 173/2016).

Aggiungasi che l'utilizzo di sedimenti portuali opportunamente ridotti in termini di volumetria da sversare dagli originari 149.400 m³ a 68.928 m³, con impiego di solo materiale con bassa frazione fine, porta a ritenere l'intervento ambientalmente accettabile là dove risulta ulteriormente abbattuto il potenziale rischio di introduzione di contaminanti di natura antropica nei confronti della vita acquatica nell'ambiente marino circostante con particolare riferimento al biota.

L'utilizzo di criteri di sicurezza ambientali rispetto all'aumento della torbidità per effetto dei solidi sospesi, così come introdotti dal Proponente (v. successive misure e prescrizioni vincolanti) rendono circoscritti i potenziali impatti negativi sulla fauna marina.

- **Impatti su acque superficiali e sotterranee.**

L'intervento in esame non determina impatti sui corpi idrici superficiali e sotterranei, ad eccezione di quelli previsti sulle acque marine, dal momento che le operazioni di dragaggio potrebbero determinare, una variazione dei delicati equilibri chimici tra sostanze con tendenze di trasferimento degli inquinanti riscontrati nelle aree unitarie ad alto potenziale (Classe C - non idoneo al ripascimento), nelle diverse direzioni, incluse le aree unitarie riscontrate a basso potenziale (classe A - idonea al ripascimento).

Da rilevare che dal monitoraggio istituzionale svolto da ARPACAL sui parametri di balneazione per le stazioni di campionamento distribuite fra i Comuni di Gioia Tauro e San Ferdinando la qualità dell'acqua risulta variabile con stato eccellente/sufficiente nella porzione di territorio immediatamente a Nord del Porto (Comune di San Ferdinando) ma che subisce una riduzione a sufficiente/scarsa verso Sud, su 3/4 dei punti di campionamento, in parte con divieto alla balneazione causa riscontrato inquinamento. Tale tendenza è giustificata dalla già citata dinamica litoranea caratterizzata da correnti in direzione Nord-Sud e dall'influenza delle attività antropiche portuale interposte.

Le probabili alterazioni sulla qualità delle acque marine, data la sussistenza di caratteristiche inquinanti riscontrate nel bacino portuale, seppure parzialmente settorializzati, suggerisce la piena applicazione delle attività di monitoraggio delle attività di ripascimento in caso di autorizzazione favorevole rilasciata ai sensi dell'art. 109 del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. e del D.M. 173/2016.

Di seguito è esposto il quadro prescrittivi in capo al Proponente nell'ambito del presente procedimento di screening di VIA:

Misure / Prescrizioni vincolanti n. 1	
Contenuto	Descrizione
Macrofase	La prescrizione deve essere realizzata nel periodo: ante-operam (periodo che include le fasi precedenti l'inizio dei lavori e le attività di cantiere) corso d'opera (periodo che include le fasi di cantiere e di realizzazione dell'opera) post-operam (periodo che include le fasi di esercizio e dismissione dell'opera).
Fase	Per la macrofase " ante-operam ", la prescrizione deve essere realizzata nella fase precedente la cantierizzazione. Per la macrofase " corso d'opera ", la prescrizione deve essere realizzata nella seguente fase di cantiere (allestimento cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera). Per la macrofase " post-operam ", la prescrizione deve essere realizzata nella seguente fase di esercizio.
Ambito di applicazione	➤ Aspetti gestionali ➤ Componenti/fattori ambientali: - Ambiente idrico - Flora, fauna, vegetazione, ecosistemi - Salute pubblica ➤ Componenti/patrimonio culturale: - Paesaggio ➤ Mitigazioni/compensazioni ➤ Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	In coerenza con il documento <i>A3 - Piano di monitoraggio ambientale</i> che prevede un sistema di controllo per evitare intorbidimenti durante lo sversamento del materiale lungo la costa, in particolare durante la realizzazione della barra sommersa, dovranno essere disposte le seguenti misure: a) Campionamenti della colonna d'acqua per confrontare lo stato ante operam e in corso d'opera; in caso di variazione anomala dello stato di fondo, il Direttore dei Lavori (DL) dovrà: - disporre l'uso di panne anti-torbidità; - sospendere temporaneamente i lavori fino al ripristino delle condizioni originarie.



Misure / Prescrizioni vincolanti n. 1	
Contenuto	Descrizione
	Gli esiti di tale monitoraggio ambientale dovranno essere riportati in report specifico ed in una sintesi in linguaggio non tecnico. b) Integrazione del piano di monitoraggio e degli elaborati grafici (B.PG.05 Planimetria di cantierizzazione) con indicazione delle modalità di posizionamento delle panne anti-torbidità in modo da evitare la propagazione dei solidi sospesi in direzione Sud. c) Dimostrare documentalmente l'effettivo inizio delle attività progettuali esecutive dei lavori in oggetto nonché di realizzazione delle opere di "Resecuzione banchine di Ponente – tratti G-H-I", "Ristrutturazione banchine Ro-Ro tratto E" e "Realizzazione del banchinamento a tergo del II Ro-Ro"; la verifica formale del superamento delle eventuali interferenze determinata dalla coesistenza tra i suddetti progetti dovrà essere superata mediante specifica relazione risolutrice che comprendente modifiche tecniche e soluzioni gestionali finalizzate ad evitare danni ambientali cumulativi.
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Termine per la presentazione da parte del Proponente dell'istanza per l'attuazione e per l'avvio della procedura di verifica di ottemperanza: a) il campionamento della colonna d'acqua <i>ante operam</i> dovrà essere avviato e concluso entro 30 giorni dalla fase precedente alla cantierizzazione, mentre il campionamento in corso d'opera dovrà essere avviato e concluso durante la realizzazione della barriera sommersa; b) l'integrazione del piano di monitoraggio e degli elaborati grafici (B.PG.05 Planimetria di cantierizzazione) con indicazione delle modalità di posizionamento delle panne anti-torbidità dovrà essere avviato entro 30 giorni dagli esiti del monitoraggio di cui al precedente punto; le panne anti-torbidità dovranno pertanto essere utilizzate nella fase di realizzazione della barriera sommersa; c) la dimostrazione documentale dell'effettivo inizio delle attività progettuali esecutive dei lavori in oggetto nonché di realizzazione delle opere di "Resecuzione banchine di Ponente – tratti G-H-I", "Ristrutturazione banchine Ro-Ro tratto E" e "Realizzazione del banchinamento a tergo del II Ro-Ro", dovrà essere eseguita entro i termini di validità di cinque anni disposti dal provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA,
Ente vigilante competente per la verifica di ottemperanza	Regione Calabria – Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana.
Enti coinvolti nell'attuazione della prescrizione e relativi ruoli e attività di competenza	ARPACAL alla quale è attribuito il ruolo di Con competenza di

Non si rilevano impatti di natura elettromagnetica, transfrontaliera, impatti rilevanti da emissioni termiche, impatti da inquinamento luminoso. Quanto al rumore prodotto in fase di cantiere per lo più originato dalle operazioni di realizzazione delle opere di dragaggio e successivo sversamento del materiale, nonché dal funzionamento dei mezzi meccanici nelle singole aree di cantiere, si rileva che, trattandosi di intervento rientrante in ambito non caratterizzato da zone abitate e posto in posizione baricentrica, rimane confermata l'assenza di ogni tipo di aggravio.

Per quanto riguarda il fattore "vibrazioni", si evidenzia che la dimensione dell'emissione e la rilevante distanza dei recettori (anche dei più prossimi) rende del tutto trascurabile questo tipo di impatto.

Relativamente alla produzione di inquinamento atmosferico ed impatto da emissioni odorigene, si conferma l'assenza di aggravii del contesto ambientale esistente dal momento che l'area di intervento rientra di fatto nell'ambito portuale/industriale privo di ricettori sensibili.

Quanto agli impatti su suolo e sottosuolo, si rileva che i materiali oggetto di dragaggio non sono costituiti da materiale geologico indisturbato. Come detto, trattandosi di intervento che interessa i fondali di aree portuali soggetto ad impatto antropico diffuso, il potenziale impatto sul suolo e sul sottosuolo risulta difficilmente determinabile non potendosi distinguere agevolmente tra valore di fondo (contenuto naturale) pedogeochimico delle sostanze e valore di fondo delle stesse sostanze derivante dai processi geologici e pedologici comprendente anche



l'apporto di sorgenti diffuse. D'altra parte le opere di difesa costiera consentiranno il riequilibrio della forza erosiva del moto ondoso, intervenendo positivamente sui fenomeni che causano la perdita di suolo lungo la linea di riva.

TENUTO CONTO:

- che dovranno essere acquisiti prima dell'inizio dei lavori tutti i nulla-osta, autorizzazioni, pareri, concessioni e/o permessi previsti dalla normativa vigente ed i pareri da parte delle autorità competenti in merito ai vincoli presenti nell'area di riferimento;
- in particolare che, dal punto di vista della tutela ambientale, l'intervento è da sottoporre all'adempimento *ope legis* di acquisizione dell'autorizzazione ai sensi dell'art. 109 del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. prima dell'avvio dei lavori per mezzo di specifica istanza corredata dalla documentazione tecnica prevista dal D.M. n. 173/2016¹;
- che lo Studio Preliminare Ambientale prevede un monitoraggio ambientale che permette di rilevare l'effettivo manifestarsi delle previsioni di impatto e che può essere, altresì, coordinato con le attività di monitoraggio istituzionale in capo ad ARPACAL nel corso della procedura autorizzativa (art. 109 D.Lgs. n. 152/06);

RITENUTO, per tutto quanto sopra, che:

- il quadro di riferimento programmatico dello studio di impatto ambientale descrive il progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore e territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso, nonché descrive i rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori;
- il quadro di riferimento progettuale descrive l'intervento e le relative caratteristiche tecniche;
- il quadro di riferimento ambientale analizza le diverse componenti ambientali che caratterizzano l'area del sito oggetto di intervento nonché l'interazione con il progetto stesso;
- dall'analisi degli impatti potenziali dell'intervento proposto sulle componenti ambientali analizzate, questi risultano di entità trascurabile e circoscritti all'ambito del progetto, ad eccezione dei potenziali impatti visivi, su flora e fauna, salute pubblica, ambiente idrico, per in quali si raccomanda una rigorosa osservazione ed esecuzione delle misure e prescrizioni vincolanti sopra esposte;
- sulla scorta dei criteri pertinenti indicati nell'Allegato V alla Parte II del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii., delle osservazioni e dei contributi pervenuti, in considerazione delle mitigazioni previste nel progetto che si intendono vincolanti, effettuata una attenta valutazione del progetto su base ambientale e territoriale, non emergono elementi che possano far prevedere effetti negativi significativi sull'ambiente;
- l'intervento di difesa costiera, resta sottoposto al rispetto dei limiti, delle prescrizioni e del monitoraggio che potranno essere puntualmente definiti nelle successive fasi autorizzative (es. autorizzazione ai sensi dell'art. 109 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.);

VISTE la richiesta delle condizioni ambientali individuate dal Proponente al fine di minimizzare gli impatti potenziali, riportate nell'allegato n. 3d "Modulo per la richiesta delle condizioni ambientali da allegare all'istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA – Art. 19 D.Lgs. n. 152/2006", parte integrante del presente parere (Allegato 1);

CONSIDERATO CHE l'attività della STV si articola nell'attività (endoprocedimentale) di istruttoria tecnica interdisciplinare di merito da parte dei Componenti tecnici (anche tramite acquisizione e valutazione di tutta la documentazione presentata, ivi comprese le osservazioni, obiezioni, e suggerimenti inoltrati con riferimento alle fasi di consultazione previste in relazione al singolo procedimento) e nella successiva attività di valutazione di chiusura, in unica seduta plenaria;

ATTESO CHE, per tutto quanto sopra rappresentato, i Componenti tecnici della Struttura Tecnica di Valutazione danno atto di aver esaminato la documentazione presentata e di aver espletato, congiuntamente, in relazione agli aspetti di competenza, l'attività di istruttoria tecnica interdisciplinare di merito, sulla scorta della quale si ritiene che il progetto di cui in oggetto non deve essere assoggettato a Valutazione di Impatto Ambientale, subordinatamente al rispetto di specifiche misure e prescrizioni vincolanti.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Struttura Tecnica di Valutazione Ambientale

Nell'attività di valutazione in seduta plenaria - richiamata la narrativa che precede come parte integrante e sostanziale del presente atto - sulla scorta della predetta attività di istruttoria tecnica interdisciplinare di merito e per effetto della medesima, in relazione agli aspetti di specifica competenza ambientale - fatti salvi i diritti di terzi,

¹ V. pagina web istituzionale: <https://www.regione.calabria.it/dipartimento-territorio-e-tutela-dellambiente/settori-del-dipartimento/2-valutazioni-e-autorizzazioni-ambientali-sviluppo-sostenibile/autorizzazioni-alla-gestione-dei-sedimenti-marini/>



la veridicità dei dati riportati da parte del Proponente e/o del responsabile del progetto e altri vincoli non dichiarati di qualsiasi natura eventualmente presenti sull'area oggetto di intervento, ritiene che il progetto di difesa costiera incluso nei lavori di completamento del dragaggio del canale portuale di Gioia Tauro **non deve essere assoggettato a ulteriore procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.**

Al fine di evitare o prevenire impatti ambientali significativi e negativi, è necessario che il Proponente adempì all'obbligo sancito dall'art. 1 dell'art. 28 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. di ottemperare alle **misure e prescrizioni vincolanti** relative alle caratteristiche del progetto esposte nel presente parere.

Per quanto non espressamente indicato nel presente atto valgono, in ogni caso, le vigenti disposizioni normative in materia ambientale. Ove si rendesse necessaria variante sostanziale in corso d'opera, il Proponente deve chiederne la preventiva valutazione ai fini della compatibilità con il presente provvedimento.

Il presente atto attiene esclusivamente alla verifica di assoggettabilità a VIA relativa ai lavori da doversi effettuare e non ancora realizzati, esulando da qualsiasi altra procedura, quali titoli abilitativi relativi a sanatorie, cambio di destinazione d'uso o altri provvedimenti di ambito urbanistico-edilizio di competenza di altri uffici e/o enti.

Per la migliore tutela dell'interesse pubblico, anche per gli aspetti non strettamente connessi alla specifica competenza ambientale, il presente atto resta subordinato, altresì, all'acquisizione dei pareri necessari, sulla base della normativa vigente.

Qualunque difformità e/o dichiarazione mendace nella documentazione tecnica/amministrativa/progettuale presentata, da parte del proponente e/o del responsabile del progetto e dei tecnici progettisti/esperti (che hanno redatto e sottoscritto la medesima documentazione, secondo i rispettivi profili di competenza) e, altresì, la violazione delle prescrizioni impartite (per la fase esecutiva), inficiano la validità del presente atto.

Modulo per la richiesta delle condizioni ambientali da allegare all'istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA - Art.19 D.Lgs.152/2006

Spett.le
REGIONE CALABRIA – SETTORE VALUTAZIONI AMBIENTALI
Cittadella Regionale,
Località Germaneto,
88100 Catanzaro
PEC valutazioniambientali.ambienteterritorio@pec.regione.calabria.it

OGGETTO: Richiesta delle condizioni ambientali ai fini del procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.152/2006 relativa al progetto

LAVORI DI COMPLETAMENTO DEL DRAGAGGIO DEL CANALE PORTUALE E PORTO DI GIOIA TAURO

(inserire denominazione completa del progetto)

Il/La sottoscritto/a

Andrea Agostinelli

Nome e Cognome del DICHIARANTE

in qualità di legale rappresentante dell'Ente/Società

Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio

Denominazione e ragione sociale dell'Ente/Società

con sede legale in:

Gioia Tauro, Reggio Calabria, 89013, Contrada Lamia,
autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it

Comune/Stato, Provincia, C.A.P., indirizzo, telefono, indirizzo di posta elettronica certificata

richiede, ai fini dell'avvio del procedimento in oggetto, le seguenti condizioni ambientali formulate, coerentemente a quelle riportate nello Studio Preliminare Ambientale¹:

Si riporta un estratto dello Studio Preliminare Ambientale:

9 MISURE DI PREVENZIONE E PROTEZIONE DAGLI IMPATTI AMBIENTALI

Tenuto conto delle indicazioni derivanti dalle analisi effettuate nell'ambito delle singole tematiche ambientali, al fine di:

- contenere gli impatti ambientali prodotti dagli interventi proposti;
- ottimizzare l'inserimento degli stessi nel contesto ambientale e territoriale;
- riequilibrare eventuali scompensi indotti sull'ambiente,

è indispensabile individuare le idonee misure di mitigazione applicabili alla fase di cantiere quanto a quella di esercizio.

Esse sono distinguibili in due tipologie:

1. misure modificative del progetto o di ottimizzazione progettuale che intervengono direttamente sulle scelte progettuali (gestionali, tecniche, estetiche);
2. misure collegate agli impatti, finalizzate alla minimizzazione degli stessi (interventi attivi, che agiscono direttamente sulla sorgente d'impatto e passivi, che agiscono direttamente sul ricettore dell'impatto o sulle vie di propagazione allo stesso).

Nel caso in esame non si ritiene necessario prevedere misure di compensazione ambientale.

Queste ultime sono generalmente finalizzate al riequilibrio del sistema ambientale, per compensare gli impatti residui, nei casi in cui gli interventi di mitigazione non riescano a coprire completamente gli stessi; ciò non accade nel progetto in esame.

9.1 Scelte progettuali volte alla mitigazione

A carico del progetto non sono previsti particolari impatti ambientali significativi e negativi.

In particolare, nella FASE DI ESERCIZIO è atteso un impatto positivo sulla componente territoriale, poiché il progetto garantisce un miglioramento significativo nell'utilizzo dell'infrastruttura portuale e una riduzione del fenomeno erosivo ad un basso impatto sulle varie componenti.

Per quanto sopra, non sussistono particolari accorgimenti mirati alla mitigazione degli impatti in fase di esercizio, che non siano insiti nella stessa impostazione progettuale dell'opera.

La componente ambientale maggiormente interessata dal progetto è quella del suolo a causa delle attività di escavo subacqueo e movimentazione del materiale. Il riutilizzo di circa l'80% del materiale per l'attività di ripascimento rappresenta già di per sé una mitigazione degli impatti collegata a fasi di trasporto/smaltimento.

9.2 Mitigazione in fase di cantiere

➤ SUOLO

In fase di cantiere, considerando la tipologia di opere da realizzare, non si prevedono interferenze negative con la componente Suolo e Sottosuolo.

Per quanto riguarda il rischio di contaminazione dei suoli durante le lavorazioni, non si prevede la possibilità di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti a terra. Qualora poi in cantiere fosse necessario utilizzare sostanze inquinanti per effettuare lavorazioni particolari, le stesse saranno conservate in luogo idoneo, pavimentato, delimitato con possibilità di raccolta di eventuali sversamenti, e le lavorazioni svolte adatteranno opportune tutele (teli impermeabili, ecc.).

➤ ACQUA

Per quanto riguarda la componente acqua si prevedono impatti dovuti all'aumento della torbidità e allo sversamento accidentale di liquidi. In fase di realizzazione si dovrà:

- a) porre particolare attenzione alla manutenzione dei mezzi durante lo svolgimento dei lavori, minimizzando il verificarsi di malfunzionamenti o rotture accidentali che possano portare alla fuoriuscita di combustibili e olii; utilizzare olii lubrificanti per le macchine operatrici di cantiere che rispettino i criteri esposti al cap. 2.7.5.1 e 2.7.5.2 dell'Allegato al D.M. 11.10.2017 (Criteri Ambientali Minimi);
- b) dotare il cantiere di mezzi (quali ad esempio panne) da impiegarsi per tamponare eventuali fuoriuscite e limitare il propagarsi dei plume di torbida; tali attrezzature verranno scelte in modo da garantirne la loro efficacia e applicabilità in tutti i casi dove si presentino fuoriuscite di oli, idrocarburi, sia sul suolo che in acqua;
- c) adottare ulteriori precauzioni durante le operazioni di manutenzione, di rifornimenti di carburante, di rabbocco di lubrificanti, di ingrassaggio mezzi; a tal proposito le aree di cantiere presso cui eventualmente saranno eseguiti tali interventi verranno attrezzate con superfici pavimentate o telonature di protezione

ed i depositi di oli e carburante verranno realizzati con strutture prefabbricate dotate di vasca di raccolta degli sversamenti conformi alla normativa ambientale vigente;

➤ BIODIVERSITÀ

Per gli aspetti di biodiversità si può affermare che l'area oggetto dei lavori non interferisce con risorse naturali significative non sono pertanto previste misure di mitigazione se non quelle previste dal piano di monitoraggio ambientale.

➤ ARIA

Gli impatti sull'aria saranno dovuti unicamente ai mezzi adoperati per le attività previste. Occorre sottolineare come l'area di intervento sia esclusivamente un'area industriale priva di ricettori sensibili.

Relativamente all'impatto sull'aria si renderà necessario:

- a) *utilizzare mezzi che rientrano nella categoria EEV nel rispetto delle attuali norme antinquinamento;*
- b) *installare un impianto di vaporizzazione nelle aree di cantiere durante tutte le fasi di movimentazione dei materiali pulverulenti;*
- c) *installare un impianto per il lavaggio delle ruote dei mezzi in prossimità dell'uscita del cantiere in modo da non sporcare la viabilità locale.*

➤ RUMORE

Il contesto è quello di un'area portuale, fortemente antropizzata e proprio in virtù della localizzazione gli impatti acustici non appaiono significativi. Gli impatti saranno causati unicamente dai mezzi adoperati in fase di realizzazione pertanto si dovrà:

- a) *adottare un rigido programma di manutenzione e verifica del corretto funzionamento di ogni attrezzatura;*
- b) *impiegare macchine e attrezzature che rispettino i limiti di emissione sonora previsti, per la messa in commercio, dalla normativa regionale, nazionale e comunitaria, vigente entro i tre anni precedenti la data di esecuzione dei lavori;*
- c) *utilizzare unità silenziate sia per i mezzi che per i compressori e generatori di corrente.*

➤ POPOLAZIONE E SALUTE UMANA

Si può affermare che alle opere oggetto della presente relazione, non sono associati potenziali rischi per la salute umana non si rilevano infatti particolari problematiche attinenti inquinamento o contaminazione di aria, acqua e suolo.

Per ciò che concerne gli impatti sulla sicurezza e salute pubblica verrà redatto uno specifico piano per il coordinamento della sicurezza.

L'applicazione di buone pratiche di gestione del cantiere e di un adeguato piano per la sicurezza consentirà di mitigare al massimo gli impatti e ridurre il rischio degli incidenti.

➤ RIFIUTI

Per i possibili rifiuti di tipo industriale, essenzialmente costituiti dagli olii minerali connessi all'impiego di mezzi meccanici vige l'obbligo di raccolta e smaltimento secondo la normativa vigente.

Il/la professionista firmatario/a
 dello Studio Preliminare Ambientale⁵

 Marco Pittori

Il proponente⁷

 Andrea Agostinelli

Firmare digitalmente

⁵ Numero progressivo della condizione ambientale (es. 1, 2.a, 2.b).

⁶ Macrofase in cui deve essere realizzata la condizione ambientale (utilizzare la terminologia riportata nella Tabella 1).

⁷ Ambito di applicazione della condizione ambientale:

- ✓ aspetti progettuali;
- ✓ aspetti gestionali;
- ✓ componenti/fattori ambientali:
 - atmosfera;
 - ambiente idrico;
 - suolo e sottosuolo;
 - radiazioni ionizzanti e non ionizzanti;
 - rumore e vibrazioni;
 - flora, fauna, vegetazione, ecosistemi;
 - salute pubblica;
 - paesaggio e beni culturali.
- ✓ Mitigazioni;
- ✓ monitoraggio ambientale;
- ✓ altri aspetti.

La medesima condizione ambientale può essere riferita a più ambiti di applicazione

⁸ Testo della condizione ambientale (sintetico ed efficace deve contenere una corretta descrizione della finalità e delle attività da svolgere).

⁹ Digitare Nome e Cognome.

¹⁰ Digitare Nome e Cognome.



Oggetto: Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi 152/2006 e ss.mm.ii.

Progetto: Lavori di completamento del dragaggio del canale portuale di Gioia Tauro.

Pratica n. 267 (RC) sul sistema Calabria SUAP “Sportello Ambiente”.

Proponente: Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

La STV

Componenti Tecnici			
1	Componente tecnico (Dott.)	Antonio LAROSA (*)	ASSENTE
2	Componente tecnico (Dott.ssa)	Rossella DEFINA (*)	
3	Componente tecnico (Dott.)	Simon Luca BASILE	
4	Componente tecnico (Dott.)	Raffaele PAONE	
5	Componente tecnico (Dott.)	Nicola CASERTA	
6	Componente tecnico (Dott.ssa)	Paola FOLINO	
7	Componente tecnico (Dott.ssa)	Maria Rosaria PINTIMALLI	ASSENTE
8	Componente tecnico (Ing.)	Francesco SOLLAZZO (*)	
9	Componente tecnico (Dott.)	Antonino Giuseppe VOTANO	
10	Componente tecnico (Ing.)	Costantino GAMBARDELLA	
11	Componente tecnico (Geom. - Rappr. A.R.P.A.CAL)	Angelo Antonio CORAPI	
12	Componente tecnico (Dott.ssa)	Annamaria COREA	ASSENTE
13	Componente tecnico (Ing.)	Giovanna PETRUNGARO (*)	
14	Componente tecnico (Ing.)	Fabrizio Bruno GALLI	
15	Componente tecnico (Dott.ssa)	Eleonora ALBANESI	
16	Componente tecnico (Dott.)	Santino GUZZI	ASSENTE

(*) Gruppo Istruttore

Vice-Presidente
 Dott. Giovanni Aramini

Il Presidente
 Ing. Salvatore Siviglia