



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

Seduta del 28/05/2025

Oggetto: Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'Art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. – Richiesta integrazioni sulle modalità di realizzazione dell'intervento ai fini della mitigazione dei rischi di propagazione di contaminanti.

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 e di acquisizione delle firme digitali dei componenti STV, in quanto attività che, per ragioni tecniche del sistema in uso, non possono essere contestuali 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: “Presa 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) – Direttiva 92/43/CEE “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 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 della Regione Calabria, Autorità Competente, domanda per l’avvio del procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA ai sensi dell’Art. 19 del D.Lgs. 152/2006 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 “*Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali*” di questo Dipartimento regionale, si è proceduto alla nomina del responsabile del procedimento, ai sensi degli artt. 5 e segg. della L. 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;

DATO ATTO che 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 da parte del pubblico interessato;

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 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;

CONSIDERATO CHE l'attività della STV si articola nell'attività (endoprocedimentale) di istruttoria tecnica interdisciplinare di merito da parte dei Componenti tecnici prevista dagli artt. 5 e 6 del R.R. n. 10/2017 – 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;

VISTI gli elaborati del progetto presentati dal Proponente nella Pratica n. 267 (RC) sul sistema Calabria SUAP “Sportello Ambiente”;

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;

RILEVATO CHE:

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 ed il successivo **sversamento per 149.400 mc finalizzato alla realizzazione di una barriera sommersa a mare**, lunga circa 800 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.



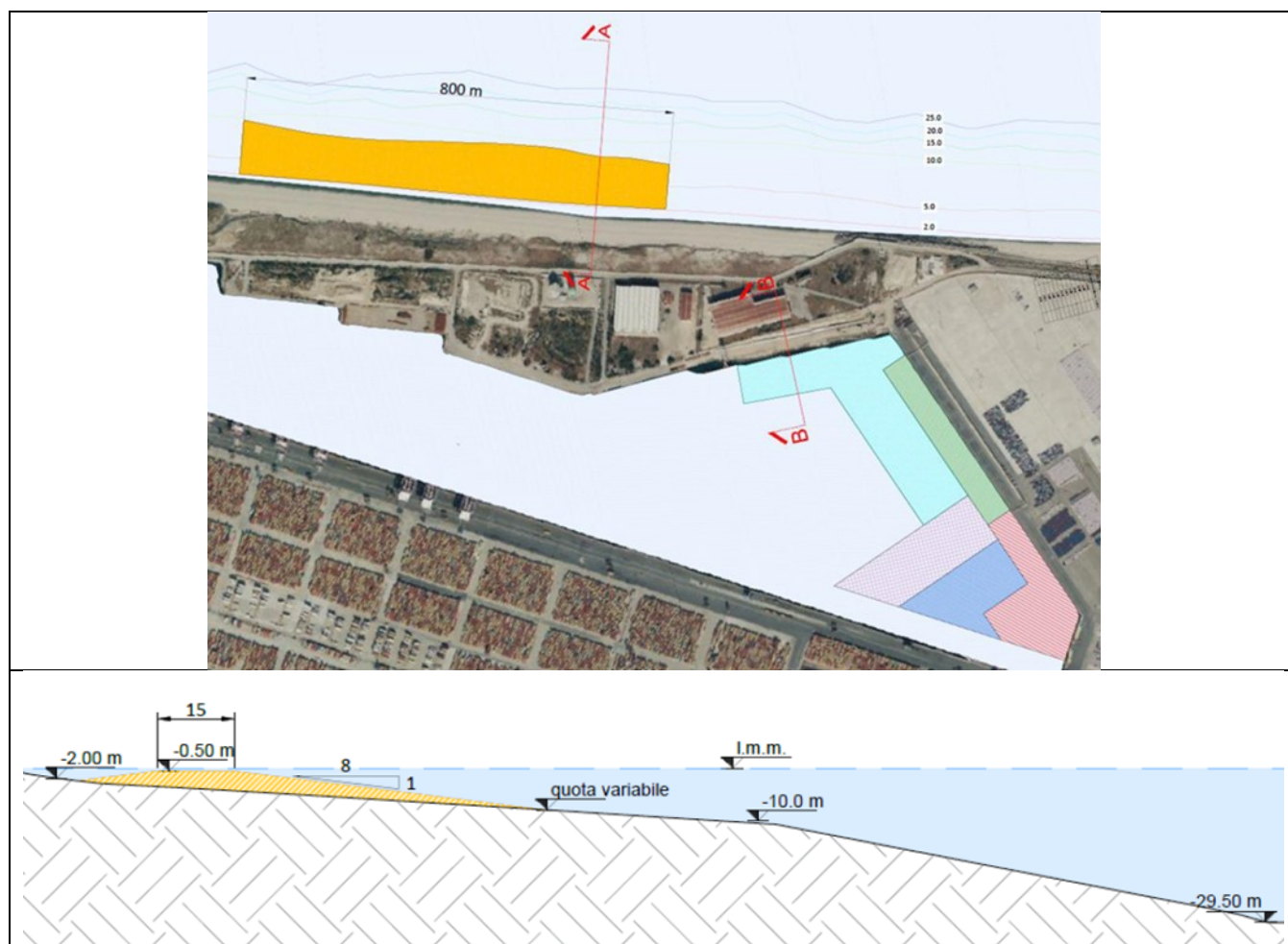
Il suddetto dragaggio è finalizzato al raggiungimento delle profondità volute dall'Autorità di Sistema Portuale per garantire la funzionalità e la navigazione in sicurezza del bacino, con obiettivo secondario, derivante dalla realizzazione della barriera sommersa, della messa in opera di un intervento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

Gli interventi di approfondimento dei fondali risultano 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, non essendo altresì l'unico previsto nella programmazione strategica dell'infrastruttura portuale, un importante intervento per l'ammodernamento funzionale del porto di Gioia Tauro dal momento che lo stesso intervento è **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, rinviata ad approfondita disamina nell'ambito del rilascio dell'autorizzazione ambientale ai sensi dell'art. 109 del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.

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:



La determinazione dei volumi di scavo è di seguito esposta per ogni singola sub-area:

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 149.400 mc indicati dal Proponente da destinare al ripascimento a difesa della costa, il restante volume di **38.600 mc, risultante non idoneo in quanto avente classe di qualità “C”, in presenza di classe di pericolo ecotossicologico medio** secondo gli esiti della caratterizzazione svolta, sarà oggetto di spostamento in ambito portuale (v. area di destinazione perimetrata in rossa nella soprastante immagine denominata “area di sversamento interno”).

Il cantiere di durata prevista non oltre 60 giorni naturali e consecutivi, sarà totalmente localizzato in acqua e delimitato, per ciò che riguarda il previsto sversamento, da un campo boe di segnalazione, con attività di dragaggio e di realizzazione della barriera sommersa da realizzare 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 risultante 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 SPA, un caso unico di sottoposizione a verifica di assoggettabilità Valutazione di Impatto Ambientale.

Difatti, ad eccezione dei lavori di realizzazione di un nuovo Terminal intermodale sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA (D.D.G. n. 4065 del 18/04/2017), tutti i precedenti interventi disposti negli anni 2007-2010-2015-2016-2017 molti dei quali caratterizzati da volumetrie movimentate importanti di 556.000 mc, 900.000 mc, fino ad un massimo di 1.300.000 mc, ancorché assoggettati ad autorizzazione ambientale (art. 109 D.Lgs. n. 152/06) non sono mai stati oggetto di istanza di parte alla verifica regionale nel quadro di attuazione definito al punto 7 lett.

n) All.IV Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. che vincola la sottoposizione delle “*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).

Per quanto sopra rilevato,

SI DA ATTO QUANTO SEGUE:

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 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, risulta opportuno prendere in debita considerazione l'origine del materiale da riutilizzare. Si rileva, difatti, che il dragaggio dei fondali costituisce un'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, prevista sulla maggiore infrastruttura portuale della Calabria, classificata categoria II – classe I, di rilevanza economica internazionale, ed altresì dotata di mezzi ed infrastrutture destinate ad accogliere navi transoceaniche in grado di movimentare diverse categorie merceologiche.

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 per quanto riguarda gli aspetti ambientali.

Difatti, diversi riferimenti internazionali in materia di gestione dei sedimenti portuali, oltre a suggerire, sulla scorta del vasto panorama offerto (Convenzione di Londra 2000, Linee Guida UNEP/MAP “*Management of dredged material*” 2000, Convenzione di Oslo-Parigi 2004,) **l'utilizzo di criteri di sicurezza ambientali per il reimpiego dei sedimenti portuali estratti**, indirizzano verso una limitazione rispetto alla possibilità di sversare a mare sedimenti dragati.

D'altra parte, ai sensi del comma 1-bis dell'art. 5-bis della legge n. 84/1994 riferito alle disposizioni in materia di dragaggio, per le stesse operazioni di dragaggio nelle aree portuali devono essere utilizzate le modalità e le migliori tecnologie finalizzate a mitigare i rischi di propagazione di contaminanti oggetto di accertamento scientifico nell'ambito del progetto esaminato.

Nel caso in esame, trattasi, peraltro di una reiterazione di analoghi interventi già eseguiti negli anni 2007-2010-2015-2016-2017, per la quale occorre tenere attualmente in debita considerazione la stratificazione storica di vari sversamenti di notevole importanza volumetrica avvenuti nel medesimo contesto ambientale e territoriale di riferimento.

Per quanto sopra, in applicazione del principio di precauzione, si rende necessario adottare misure preventive a protezione dell'ambiente marino a fronte di una potenziale amplificazione di disturbi ambientali connessi alla realizzazione dei lavori di sversamento dei sedimenti portuali.

Si rileva, peraltro, che tali misure preventive necessitano di una specificità progettuale in quanto non opportunamente ricomprese negli accorgimenti e nelle misure di prevenzione e protezione descritte al capitolo 9 dello Studio Preliminare Ambientale.

Aggiungasi, come già accennato che – sebbene la presente verifica di assoggettabilità a VIA non include aspetti specifici della caratterizzazione ambientale dell'area interessata dal dragaggio, finalizzata alla compatibilità ambientale tra i materiali dragati e gli ambienti marini di destinazione specificatamente rinviata al procedimento autorizzativo (art. 109 norme ambientali) – i sedimenti portuali, al di là dei volumi (38.600 mc) risultanti non idonei al ripascimento in ragione della riscontrata classe di pericolo ecotossicologico medio, possono costituire una massa inorganica di diversa composizione e reattività, per i quali non si escludono molecole di nuova sintesi di natura antropica molto persistenti oltre a idrocarburi del petrolio, policlorobifenili (PCB), IPA, policlorodibenzodiossine ecc. con rischio conseguente di immissione nell'ambiente marino circostante ed effetti sgraditi di bio-disponibilità. Difatti, sebbene l'intervento ricada in una circoscrizione portuale demaniale priva di aree di particolari sensibilità ambientali, non sono da escludere alterazioni, comunque mitigabili, 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 solido litoraneo Nord-Sud (50.000 mc/anno), situato all'interno di una unità fisiografica compresa fra Capo Vaticano a Nord e la scogliera di Palmi a Sud, soggetta a moti ondosi provenienti da Sud-Sud Ovest e Nord-Nord Ovest.

Le risultanze di cui sopra derivano da valutazioni di merito che riguardano il contesto post-operam, immediatamente successivo allo sversamento dei sedimenti portuali, là dove, altresì, è facilmente prevedibile una importante variazione cromatica della colonna d'acqua interessata, per effetto della torbidità provocata dalle dinamiche di deposizione dei sedimenti, con alterazioni che potrebbero, difatti, caratterizzare un impatto a livello visivo rispetto alla situazione attuale, seppure temporaneo e reversibile, in un ambito che interesserà l'intorno l'ambiente marino circostante alla prevista barra sommersa.

Nel concreto, considerate le 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", non possono escludersi riverberi anche rispetto alla presenza di queste zone marine tutelate latitanti.

Peraltro, il rimescolamento atteso nella movimentazione dei sedimenti portuali, nonché le modifiche dell'azione compressiva del corpo marino con contestuale recupero di contenuto di acqua, potrebbe accelerarne il rilascio e l'interazione con il mare, condizionarne lo stato di qualità ed influire altresì con le vicine aree destinate alla balneazione poste a distanza di 1-2 km in linea d'area.

Da rilevare che, dai dati del 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 è risultata 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 delle stazioni di campionamento, in parte caratterizzate da divieto alla balneazione. Tale tendenza è giustificata dalla nota dinamica litoranea caratterizzata da correnti in direzione Nord-Sud e dall'influenza delle attività antropiche portuale interposte.

Per quanto sopra rilevato, si rende necessario, acquisire sin da ora:

- 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 risultati non idonei al ripascimento** con classe (C) 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 per analoghe finalità 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.

Alle valutazioni sopra esposte si aggiunge un ulteriore elemento di non secondaria importanza nell'ipotesi di cumulabilità con altri interventi di analoga natura. Difatti, oltre all'intervento in esame, risultano pianificati altri due interventi di seguito riepilogati:

1) Un progetto definitivo di "Resezione 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 ulteriore intervento di dragaggio dei fondali portuali per circa 1.000.000 mc posti a tergo dei muri di sponda e di quelli antistanti la nuova banchina. L'opera prevede, in particolare, 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 sarà 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.**



Sulla scorta di quanto sopra esposto, trattandosi di interventi che interesseranno gli stessi specchi acquei portuali, è possibile rilevare potenziali impatti determinati dal rimescolamento che inevitabilmente si innescherà nella fase di movimentazione ed evoluzione idraulica dei sedimenti portuali, sia per effetto del singolo dragaggio in esame e sia per effetto degli altri due interventi sopra esposti qualora eseguiti in anticipazione o in contemporanea, tale da poter determinare:

- nelle diverse fasi di dragaggio, variazione dei delicati equilibri chimici tra sostanze con tendenze di trasferimento degli inquinanti riscontrati nelle aree unitarie ad alto potenziale di inidoneità (classe di qualità "C" in presenza di classe di pericolo ecotossicologico medio), nelle diverse direzioni, incluse le aree unitarie riscontrate a basso potenziale (classe A – idonea al ripascimento);
- nella fase di sversamento all'esterno del bacino portuale, incremento della migrazione delle sostanze contenute nei sedimenti estratti e conseguente rilascio nella colonna d'acqua.

Per quanto sopra, pur avendo il progetto vagliato l'ipotesi di effettiva cantierizzazione su archi temporali diversi, la presente valutazione non può non tenere in debito conto dei possibili impatti ambientali derivanti dalla citata 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).

Per quanto sopra, si rende necessario, acquisire sin da ora uno **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.

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, la veridicità dei dati riportati da parte del Proponente e/o del responsabile del progetto e del tecnico progettista e altri vincoli non dichiarati di qualsiasi natura eventualmente presenti sull'area oggetto di intervento, chiede al Proponente di depositare le seguenti integrazioni finalizzate alla non sottoposizione del progetto al procedimento di VIA, assegnando al medesimo un termine non superiore a trenta giorni:

- 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 per analoghe finalità 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.

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.

Oggetto: Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'Art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. – Richiesta integrazioni sulle modalità di realizzazione dell'intervento ai fini della mitigazione dei rischi di propagazione di contaminanti.

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

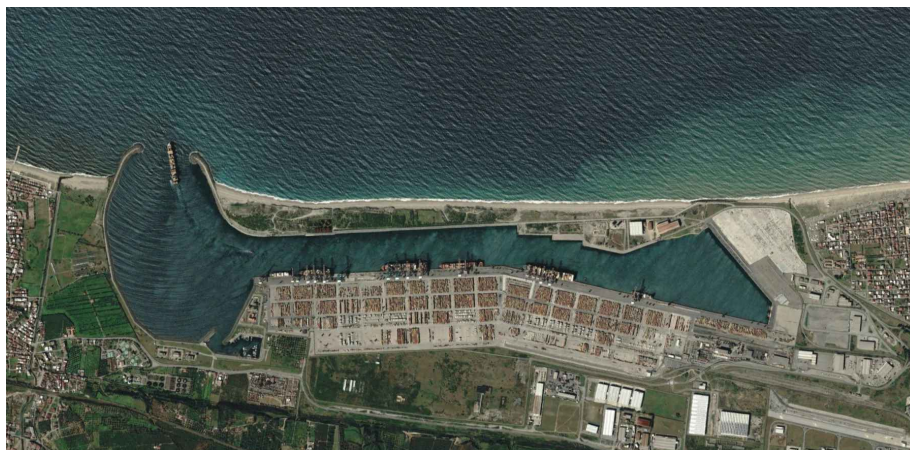
(*) Relatore/Istruttore coordinatore

Vice-Presidente
Dott. Giovanni Aramini

Il Presidente
Ing. Salvatore Siviglia



PROGETTO ESECUTIVO



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

PROGETTISTA:

ing. Marco Pittori

COLLABORAZIONI:

ing. Anna Di Gialleonardio, ing. Stefano Miliani, ing. Giulia Zanza

		NOTA DI RISPOSTA OSSERVAZIONI VERIFICA AD ASSOGGETTABILITÀ VIA		SCALA	
				DATA DICEMBRE 2024	
Doc. 14158					
Rev. n°	DESCRIZIONE	DATA	REDATTORE	APPROVATO	
00	Emissione	Lug. 25	ing. S. Miliani	ing. M. Pittori	
Società certificata ISO 9001 : 2015 Certificato N. 50 100 9408/3		 INTERPROGETTI S.r.l. Via Luigi Lilio, 62 - 00142 ROMA - Tel./fax: 0686200298 Tel.0686200297 E-mail: tecnico@interprogetti.net		Società certificata ISO 14001 ISO 45001	
QUESTO DOCUMENTO NON PUÒ ESSERE RIPRODOTTO NÉ COMUNICATO A TERZI SENZA L'APPROVAZIONE DI QUESTA SOCIETÀ					

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

**NOTA DI RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI EMERSE
IN VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA**

PROGETTO ESECUTIVO

INDICE

PREMESSA.....	3
1. PRIMA RICHIESTA	4
2. SECONDA RICHIESTA	6
3. TERZA RICHIESTA	10
4. QUARTA RICHIESTA	12

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 - Area di destino sedimenti non adoperati per il ripascimento.....	9
Figura 2 - Posizionamento panne anti-torbidità.....	11

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Riferimenti dei decreti autorizzativi per le attività di ripascimento già autorizzate.	4
Tabella 2 – Nuova ripartizione dei volumi di dragaggio per opzioni di gestione.	5
Tabella 3 - Dati sintetici esiti campagna di caratterizzazione 2024.....	7

PREMESSA

Il presente elaborato è redatto nell'ambito del progetto esecutivo *“Lavori di completamento del dragaggio del canale portuale – Porto di Gioia Tauro”*, relativo alle operazioni di dragaggio e di gestione dei sedimenti all'interno del bacino portuale di Gioia Tauro, e rappresenta le risposte prodotte alla richiesta di integrazioni avanzate dalla Regione Calabria in fase di verifica ad assoggettabilità a VIA (iscritte al protocollo regionale n. 408941 del 06/06/2025).

Di seguito si riportano suddivise in capitoli, le richieste di integrazioni avanzate dall'Ente in corsivo seguite dalle risposte prodotte.

1. PRIMA RICHIESTA

“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;”

Si fa presente come prima cosa che l'attività di sversamento del materiale a ripascimento risulta essere auspicabile in quanto l'arenile di destino è in mancanza di apporti “antropici” fortemente in sofferenza, così come mostrato dai vari elaborati progettuali. Si ricorda, inoltre, che negli ultimi 20 anni lo sversamento del materiale di dragaggio idoneo a ripascimento è stato più volte già autorizzato a compensazione del fenomeno erosivo (si veda Tabella 1) per quantitativi ben più grandi (in totale si sono sversati circa 2'000'000 di m³ di materiale) non solo sul suddetto arenile ma anche sul limitrofo, facente parte del Comune di San Ferdinando, senza generare alcuna forma di inquinamento. Il peggioramento della qualità delle acque di balneazione andando da nord verso sud quindi, sebbene possa essere attribuito almeno in parte al porto a causa del transito di mezzi marittimi di notevole entità, sicuramente non è causato alle attività di ripascimento svolte in precedenza.

Tabella 1 - Riferimenti dei decreti autorizzativi per le attività di ripascimento già autorizzate.

D.DG n. 14639 del 02/10/2007 e D.DG. n. 5907 del 16/05/2008 per un quantitativo di circa 970'000 m ³
D.DG n. 979 del 10/05/2010 ripascimento sommerso autorizzato per un quantitativo di 320'500 m ³
D.DG n. 10 del 19/01/2015 autorizzata attività per un quantitativo di 556'024.48 m ³
D.DG n. 761 del 08/02/2016 autorizzata attività di ripascimento per un ulteriore quantitativo di 65'000 m ³
D.DG n. 315 del 29/03/2017 ripascimento sommerso per un quantitativo di circa 17'000 m ³

Considerando quindi che il materiale è stato caratterizzato seguendo quanto previsto dall'allegato tecnico al DM 173/2016 e che da tali analisi risulta che la stragrande maggioranza del materiale (più del 90%) è classificato dal punto di vista chimico ed ecotossicologico come di classe A non si ritiene necessario effettuare alcuna attività di lavaggio per l'estrazione dei contaminanti (attività onerosa sia dal punto di vista economico sia dal punto di vista temporale) in quanto il sedimento rispetta i limiti previsti dalla normativa di settore vigente e di fatto risulta proprio NON contaminato.

Per quanto riguarda la separazione granulometrica si ritiene in parte valido quanto già evidenziato per l'attività di lavaggio del materiale, ovvero che si tratta di una attività sicuramente molto onerosa e di difficile attuazione. Per ovviare al problema si è deciso di modificare il progetto variando la distribuzione del materiale fra le varie opzioni di gestione, scegliendo di portare a ripascimento solo il materiale avente “bassa” frazione fine e di movimentare all'interno del bacino portuale quella quota parte di materiale che, pur essendo adatto al ripascimento sommerso, ha un quantitativo di pelite elevato. Di seguito si riporta una tabella con la nuova ripartizione dei volumi di dragaggio per opzione di gestione.

Tabella 2 – Nuova ripartizione dei volumi di dragaggio per opzioni di gestione.

<i>Opzione di gestione</i>	<i>Volume [m³]</i>
<i>Ripascimento sommerso</i>	68'928
<i>Movimentazione interna</i>	119'087
TOTALE	188'015

Questa nuova modalità di gestione permette così di ridurre al minimo la frazione fine che rischia di essere dispersa in mare aperto in fase di sversamento, evitando il più possibile la generazione e la diffusione di plume di torbida nelle aree circostanti.

Per abbattere ulteriormente la quantità di fino che sarà immessa in mare aperto, inoltre, si propone di attuare una modalità di segregazione del materiale innovativa sopra il mezzo marittimo sfruttando il periodo di tracimazione della tramoggia, che è noto producano un certo grado di separazione tra le frazioni granulometriche del sedimento ed è tipico delle draghe aspiranti autocaricanti semoventi (TSHD) adoperate per il presente intervento. Considerando che questa modalità di separazione meccanica della frazione fina da quella grossolana non è una pratica consolidata e non permette di garantire una rimozione precisa del fino (in quanto dipende molto dalle modalità operative del mezzo) si ritiene essere una modalità operativa aggiuntiva da adoperare unicamente sul materiale avente già una frazione fine ridotta e pertanto destinato comunque a ripascimento secondo la nuova modalità di gestione del materiale dragato.

2. SECONDA RICHIESTA

*“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 per analoghe finalità di difesa costiera;”*

In merito a questa richiesta avanzata dal comitato regionale si vuole far presente quanto segue:

- l’opzione di movimentazione del sedimento in ambito portuale del materiale non idoneo al ripascimento è stata scelta in quanto l’unica altra opzione attualmente disponibile per l’AdSP per gestire tale materiale;
- l’area di destinazione di questo sedimento è un’area che non sarà oggetto di futuri dragaggi in quanto avente quote al di sotto di quelle previste dal piano pescaggi approvato dall’autorità portuale;
- l’opzione del capping non risulta essere facilmente percorribile in quanto, consistendo nel ricoprire il materiale non idoneo con altro materiale per spessori di almeno 50 cm comporterebbe un peggioramento delle quote di fondale, andando contro al piano pescaggi vigente;
- dei 75 campioni analizzati solo 6 sono risultati in classe C per cui sarebbe necessario una gestione in ambiente conterminato, mentre la totalità dei restanti campioni hanno caratteristiche chimiche ed ecotossicologiche classificabili come di classe A per cui tale opzione risulta totalmente superflua.

Riguardo a quest’ultimo punto si vuole specificare che quindi, facendo riferimento agli spessori visibili in Tabella 3 (presente nell’elaborato di progetto **A2 Relazione tecnica gestione dei sedimenti** e di seguito riportata), solo circa 10'000 m³ sono stati effettivamente classificati in classe C e circa 7'500 m³ sono in classe A ma non adatti al ripascimento (meno del 10% del materiale quindi).

Considerando quanto riportato nella prima richiesta di integrazione, comunque, dato l’aumento del volume di materiale oggetto di movimentazione interna (a circa 119'000 m³) si è deciso di spostare l’area di destinazione di tale materiale all’interno dell’avamposto in un’area non servita da banchine. Lo spostamento dell’area di destinazione permetterà quindi di:

- a) evitare contaminazione dei materiali che saranno oggetto di eventuali future opere di dragaggio;
- b) evitare che il materiale movimentato possa essere di intralcio alla navigazione in quanto non andranno a compromettere il piano pescaggi approvato dall’autorità portuale.

Si riporta in Figura 1 con l’individuazione della nuova area di destinazione dei sedimenti: come è visibile tale area risulta totalmente inutilizzata in quanto non sono presenti banchine di approdo.

Tabella 3 - Dati sintetici esiti campagna di caratterizzazione 2024.

NOME MAGLIA	A _{maglia} [m ²]	Q _p [m]	Spessori da caratterizzare [cm]	CLASSE
S57	2500	-17	0-50	A*
S57			50-100	A*
S57			100-200	A*
S58	2500	-17	0-50	A*
S58			50-100	C
S58			100-200	A
S59	2500	-17	0-50	A*
S59			50-100	A*
S59			100-200	A*
S59			200-400	A
C27	3000	-17	0-50	A*
C27			50-100	A*
S60	2500	-17	0-50	C
S60			50-100	A (come B)
S60			100-200	A*
S60			200-400	A
S61	2500	-17	0-50	A*
S61			50-100	A*
S61			100-200	C
S61			200-400	A
S62	2500	-17	0-50	A*
S62			50-100	A*
S62			100-200	A
S62			200-400	A*
S62			400-600	A*
S63	2500	-16	0-50	A*
S63			50-100	A*
S63			100-200	A*
S63			200-400	A*
S64	2500	-16	0-50	A*
S64			50-100	A*
S64			100-200	A*
C28	10000	-17	0-50	A*
C28			50-100	A (come B)
S65	2500	-16	0-50	A (come B)
S65			50-100	A*
S65			100-200	A*
S66	2500	-16	0-50	A*
S66			50-100	A*
S66			100-200	A*
C29	8850	-17	0-50	A*

NOME MAGLIA	A _{maglia} [m ²]	Q _p [m]	Spessori da caratterizzare [cm]	CLASSE
S67	2500	-16	0-50	A*
S67			50-100	A*
S67			100-200	A*
S68	2500	-16	0-50	A*
S68			50-100	A*
S68			100-200	A*
C30	8100	-17	0-50	A*
S69	2500	-16	0-50	A*
S69			50-100	A*
S69			100-200	A*
S70	2500	-14	0-50	A*
S70			50-100	A*
C31	10000	-15.3	0-50	A*
C31			50-100	A*
C32	10000	-15.3	0-50	A*
C32			50-100	A*
C33	6355	-15.3	0	---
S71	2500	-14	0-50	A*
S72	2500	-14	0-50	A*
S72			50-100	A*
C34	10000	-14.5	0-50	A*
C34			50-100	A*
C34			100-200	A*
C35	10000	-14.5	0-50	A*
C35			50-100	A*
C35			100-200	A*
S73	2500	-14	0-50	A*
S73			50-100	A*
S74	2500	-14	0-50	A*
S74			50-100	A*
C36	10000	-14	0-50	A*
C36			50-100	A*
D49	2500	-14	0-50	C
D49			50-100	C
D49			100-200	C



Figura 1 - Area di destino sedimenti non adoperati per il ripascimento.

3. TERZA RICHIESTA

*“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**;”*

Si fa presente che fra gli elaborati progettuali è presente il documento denominato **A3 Piano di monitoraggio ambientale**, che prevede, proprio per evitare i fenomeni di intorbidimento durante la fase di sversamento del materiale lungo la costa, l’esecuzione di campionamenti periodici della colonna d’acqua atti a controllare la variazione delle caratteristiche della colonna rispetto all’ante operam. In tale documento è quindi previsto che in caso di variazione dello stato di fondo, la DL potrà ordinare la disposizione di panne antitorbidità fino alla sospensione temporanea dei lavori per tutto il tempo necessario a riportare l’area alle condizioni originarie.

Data la natura delle operazioni e della qualità dei sedimenti adoperati (tutti classificati come in classe A) non si prevedono infatti impatti ulteriori se non quelli locali di aumento della torbidità durante lo sversamento del materiale per la realizzazione della barra sommersa. Considerando che la direzione media delle correnti nell’area è da Nord verso Sud (come anche ripetuto dall’Ente nella propria osservazione), in caso di spandimento della torbida si ritiene assai improbabile che gli effetti dello sversamento si propaghino verso il Comune di San Ferdinando e totalmente impossibile che essi raggiungano le aree protette poste a 8 km a nord della ZSC IT9340091 “Zona costiera tra Briatico e Nicotera”. Per quanto riguarda il trasporto verso sud, sebbene sia sicuramente possibile un fenomeno di diffusione della torbidità, si vuole far presente che l’imboccatura del porto di Gioia Tauro rappresenta un punto di discontinuità del trasporto solido diretto verso sud e pertanto si ritiene poco verosimile che gli effetti dello sversamento raggiungano luoghi a valle di essa; pertanto, data l’elevata distanza che separa l’area di intervento con la ZSC IT9350158 “Costa Viola e Monte S.Elia” e la presenza di diverse opere in grado di interrompere il trasporto solido verso sud, si ritengono molto improbabili ripercussioni su tali aree.

Considerando inoltre che il progetto revisionato prevede lo sversamento di un quantitativo di materiale notevolmente inferiore ($69'000 \text{ m}^3$) rispetto all’originale e che tale materiale è caratterizzato da percentuali di pelite comunque “bassi”, si ritiene ragionevole pensare che l’eventuale fenomeno diffusivo della torbidità avrà intensità ridotta.

Tuttavia, al fine di limitare del tutto tale fenomeno, si propone di integrare il piano di monitoraggio e gli elaborati grafici (**B.PG.05 Planimetria di cantierizzazione**) indicando le modalità di posizionamento delle panne anti-torbidità in modo da evitare la propagazione dei solidi sospesi in direzione sud: in particolare, una volta effettuato il monitoraggio ante operam, saranno definiti i livelli di allerta e di allarme per definire le tempistiche di attuazione delle azioni di mitigazione da attuare in corso d’opera in caso di superamento. In caso di difformità (torbidità superiore ai livelli di allerta) il Direttore dei Lavori è tenuto ad ordinare la disposizione delle panne anti-torbidità così come mostrato negli elaborati progettuali e può prescrivere una nuova verifica dei parametri (ad onere dell’impresa appaltatrice). In caso di superamento delle soglie di allerta di torbidità per più di due giorni, i lavori dovranno essere rallentati. In caso di superamento della soglia di allarme i lavori saranno sospesi fino al rientro dentro le soglie di allerta.

Si riporta di seguito un estratto grafico del posizionamento delle panne anti-torbidità.

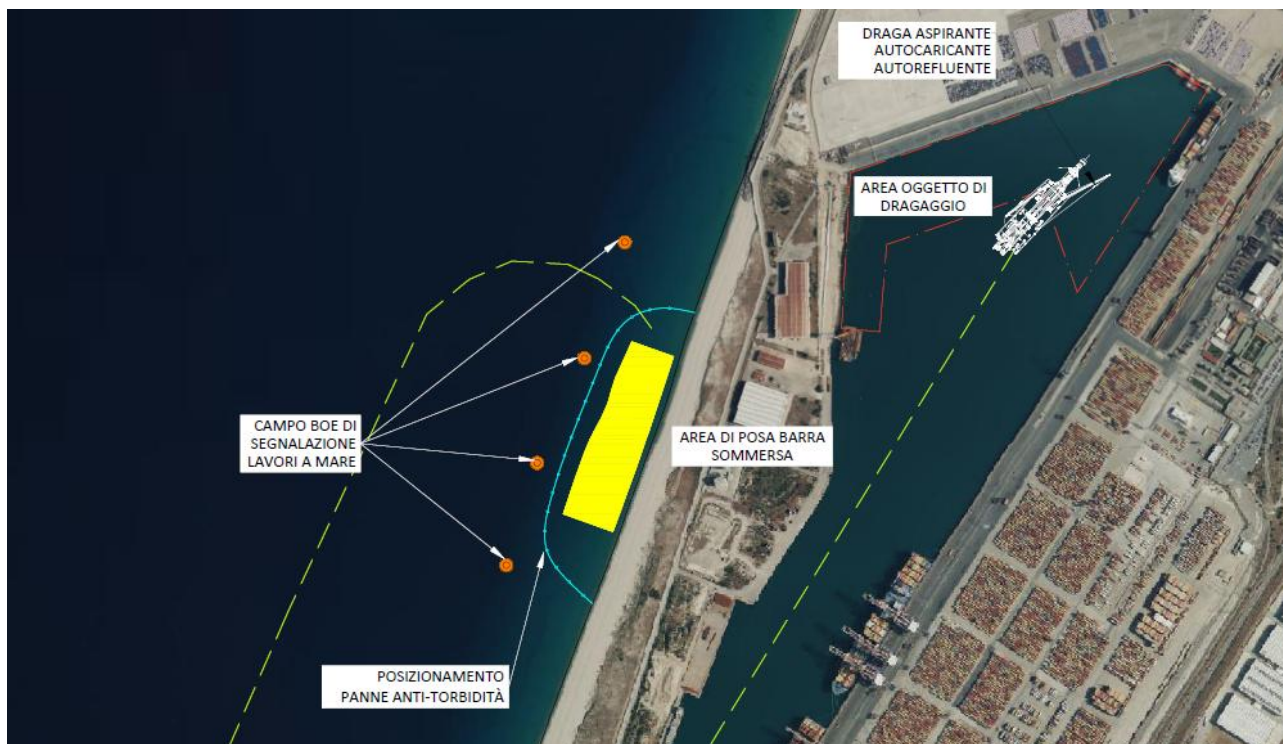


Figura 2 - Posizionamento panne anti-torbidità.

4. QUARTA RICHIESTA

*“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.”*

Per quanto attiene a questa richiesta si conferma quanto già scritto all’interno degli elaborati progettuali ovvero che non è previsto alcun tipo di interferenza fra il presente intervento e quelli menzionati a causa delle diverse tempistiche autorizzative, finanziarie ed esecutive.

In particolare, si fa presente che il progetto “Resecazione banchine di Ponente-tratti G-H-I” ancora non ha superato la fase di Verifica ad Assoggettabilità a VIA statale ed è tutt’ora nella fase di progettazione definitiva. L’intervento pertanto non dispone neanche dei finanziamenti necessari per la sua esecuzione, che avverrà sicuramente molto dopo l’intervento del presente procedimento.

Gli interventi “Ristrutturazione banchine Ro-Ro tratto “E”” e “Realizzazione del banchinamento a tergo del II Ro-Ro” hanno superato recentemente la verifica ad assoggettabilità a VIA (il decreto di esclusione n. 234 del 02/05/2025). Tuttavia, essi non prevedono attività di dragaggio all’interno del bacino portuale per cui si possa configurare una possibile interferenza con l’intervento oggetto della presente: il secondo, infatti, interessa unicamente la sistemazione delle aree a terra mentre il primo interessa l’area del bacino solo in minima parte per l’infissione di pali per la realizzazione del nuovo dente di attracco (un’area di circa 1'000 m²). L’area oggetto di infissione dei pali rientra peraltro in quelle che hanno come opzione di gestione la movimentazione in ambito portuale (in quanto in classe C) e pertanto non è minimamente possibile una eventuale ulteriore contaminazione del materiale causata dall’attività di infissione. Nel caso remoto in cui quindi questi due interventi avvengano contemporaneamente, al fine di evitare eventuali interferenze fra l’infissione dei pali e l’esecuzione dell’escavo subacqueo basterà semplicemente effettuare una corretta programmazione delle due attività ed eseguire come prima cosa il dragaggio intorno all’area di realizzazione del nuovo dente di attracco.