



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Seconda Sezione

Adunanza del 21 maggio 2024

Protocollo N° 28/2024

OGGETTO: Affare n.28/2024. “Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore del Porto di Gioia Tauro” -Realizzazione banchina Ro-Ro lungo la banchina lato nord.

LA SEZIONE

VISTA l’istanza di esame e parere, ai sensi dell’art. 5, comma 5, della Legge 84/1994 e ss.mm.ii., sulla proposta di A.T.F. in oggetto, presentata dall’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio con nota n. 6364 del 11.4.2024;

VISTA la nota prot. 6915 del 19.4.2024 con la quale è stata nominata la Commissione Relatrice;

ESAMINATI gli atti;

UDITA la Commissione relatrice (- OMISSIS -).

PREMESSO

Il presente parere tiene conto delle conclusioni della pre-istruttoria redatta da uno specifico Gruppo di lavoro, nominato dal Presidente della 2^a Sezione del CSLP con nota prot. n. 275 del 10.1.2024 modificata con nota n. 731 del 18.1.2024, che ha esaminato la documentazione preliminare inviata dall'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio con nota assunta agli atti al prot- n. 208 del 9-1-2024. Dalle conclusioni della pre-istruttoria sono scaturite alcune osservazioni e richieste di chiarimenti inoltrate all'AdSP interessato con nota prot. n. 1528 del 31.1.2024.

Di seguito si riportano le suddette richieste.

- 1) È necessario allegare copia della Delibera di adozione dell'ATF da parte del Comitato di Gestione dell'AdSP;
- 2) con riferimento alle pregresse richieste di parere riguardanti proposte di modifica al PRP di Gioia Tauro, occorre presentare, con i necessari allegati grafici e descrittivi, una illustrazione organica, motivata e giustificata, anche per quanto riguarda gli aspetti ambientali, dell'evoluzione della pianificazione portuale prevista. Infatti, ad oggi, detta pianificazione consiste in una mera successione di proposte di ATF rispetto al "Piano regolatore territoriale ASI" risalente al 1972, poi variato nel 1997, e quindi antecedente alla L. 84/1984 e s.m.i..

L'AdSP ha quindi presentato, con nota n. 11375 U/2024 SEG dell'11.4.2024, la documentazione definitiva dell'ATF, oggetto del presente parere, che si compone dei seguenti elaborati:

ELENCO ELABORATI ATF Porto di Gioia Tauro RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO "E" E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO CIG: 98755319FB - CUP: F11I23000230005			
Descrizione	Data	Codice elaborati	Scala
Elenco elaborati	Marzo 2024	EE-000-ELE	-
RELAZIONI			
Relazione Generale	Marzo 2024	R-101-GEN	-
Relazione Ambientale Sintetica	Marzo 2024	R-102-AMB	-
ELABORATI GRAFICI			
PRT-PRP vigente	Marzo 2024	EG-201-PLA	VARIE
Sintesi ATF approvati per il porto di Gioia Tauro	Marzo 2024	EG-202-PLA	1:10 000
Planimetria stato attuale	Marzo 2024	EG-203-PLA	1:500
Planimetria di progetto	Marzo 2024	EG-204-PLA	1:500
Sovrapposizione stato dei luoghi-progetto e fotoinserimenti	Marzo 2024	EG-205-PLA	VARIE

L'AdSP ha contestualmente presentato la Delibera n. 45/2023 del Comitato di Gestione dell'AdSP MTMI

- Seduta del 31.10.2023 di approvazione de “... (omissis) ... *l’Adeguamento Tecnico Funzionale del Porto di Gioia Tauro per i lavori di ristrutturazione banchine Ro-Ro tratto “E” e realizzazione banchinamento a tergo del II Ro-Ro ... (omissis) ...*

Di seguito sono riportati ampi stralci della Relazione generale dell’ATF presentato.

“

PREMESSA

*La presente Relazione generale riguarda la proposta di **Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF)** del Piano Regolatore Portuale di Gioia Tauro relativa all’intervento configurato come “RISTRUTTURAZIONE BANCHINE RO-RO TRATTO “E” E REALIZZAZIONE BANCHINAMENTO A TERGO DEL II RO-RO” che l’Autorità Portuale*

intende realizzare all’interno dell’ambito portuale.

La Relazione generale è stata sviluppata tenendo conto di quanto previsto dalla Parte III delle “Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale - Marzo 2017” emesse dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che, in particolare, al punto III.5 “L’adeguamento tecnico funzionale ATF”, e dalle indicazioni acquisite in fase di consultazione.

Essa fornisce uno strumento di verifica della “non sostanzialità” delle modifiche previste nell’ ATF sul quale si pronuncia il CSLP per l’espressione del parere ai sensi dell’art.5. comma 5, della legge n.84/1994.

STATO DELLA PIANIFICAZIONE PORTUALE VIGENTE

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

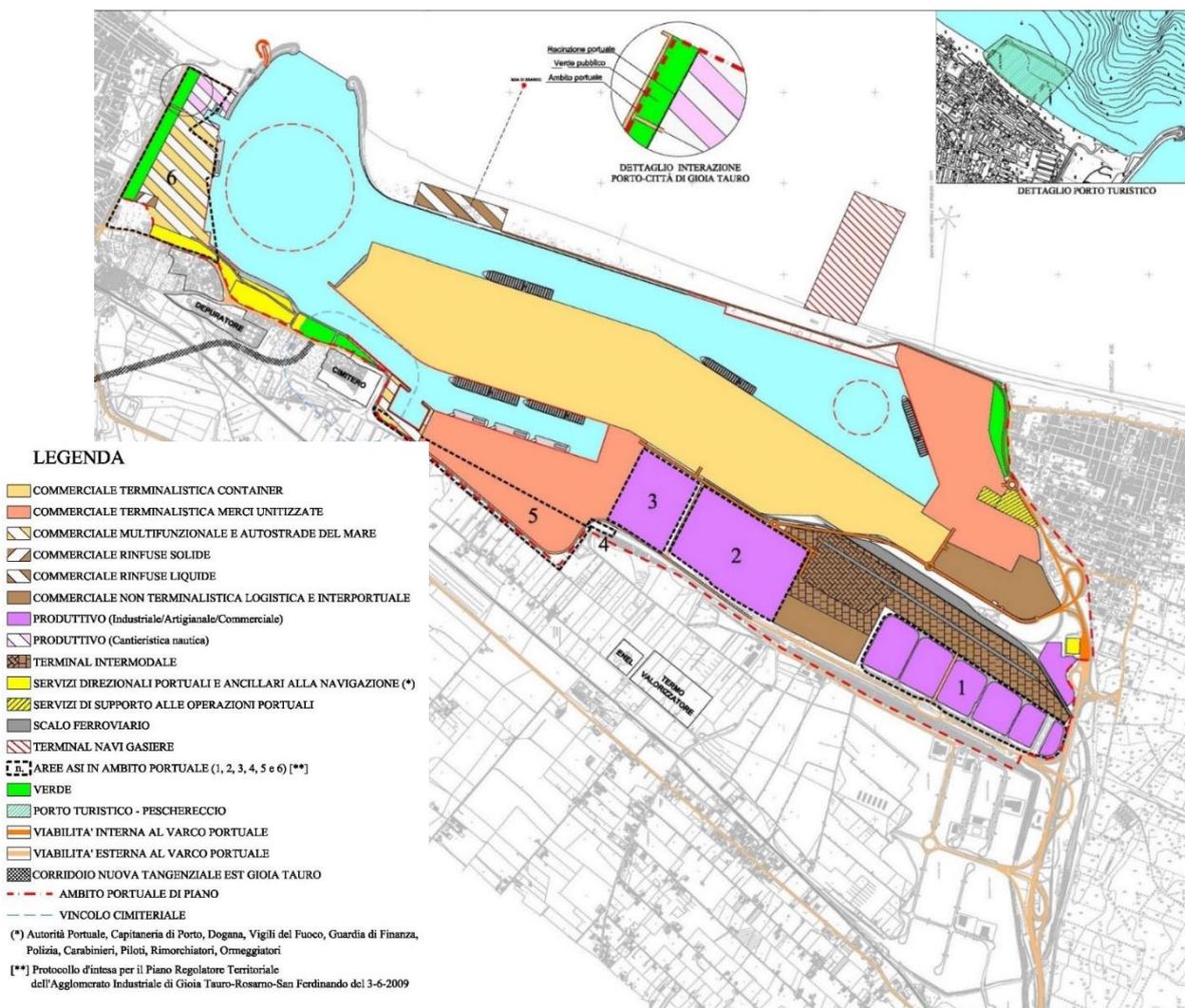
*Lo strumento di pianificazione vigente è costituito di fatto dal **Piano Regolatore Territoriale ASI** e dalle relative varianti che, ai sensi dell’art. 27 della Legge 84/1994, assumono efficacia di “Piano regolatore portuale esistente”.*

Il Piano Regolatore Territoriale consortile fu approvato con DPGR della Regione Calabria n. 42 del 02/08/1972 e quindi variato con DPGR n. 411 del 25/06/1997 (

Nel 2001 è intervenuta una nuova variante (DPGR n. 914 del 28/2/2001), che tuttavia non interessa le aree di competenza dell’Autorità Portuale.

Dopo l’istituzione dell’Autorità Portuale, avvenuta con Decreto Presidenziale n.29/03 del 02/05/2003, il Piano Regolatore Territoriale è stato adottato come Piano Regolatore Portuale di Gioia Tauro, per le aree demaniali marittime rientranti nella circoscrizione territoriale dell’Autorità Portuale.

Ad oggi è in corso di elaborazione il Piano Regolatore Portuale di cui all’art. 5 della Legge 84/1994, che risulta adottato dal Comitato portuale in data 4 marzo 2010.



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

OTTEMPERANZA PRESCRIZIONI CSLPP – FASE PREISTRUTTORIA

In ottemperanza a quanto previsto dall'iter procedurale, prima della presentazione dell'istanza di rilascio del parere sulla proposta di ATF del PRP, si è proceduto all'avvio di una fase di consultazione con il CSLP al fine di definire la portata delle informazioni ed il relativo livello di dettaglio della documentazione relativa all'ATF.

La richiesta di avvio del procedimento di consultazione è stata formulata con nota n.11001 del 29.05.2023 ed acquisita in atti al prot. n. 541 del 09.01.2024.

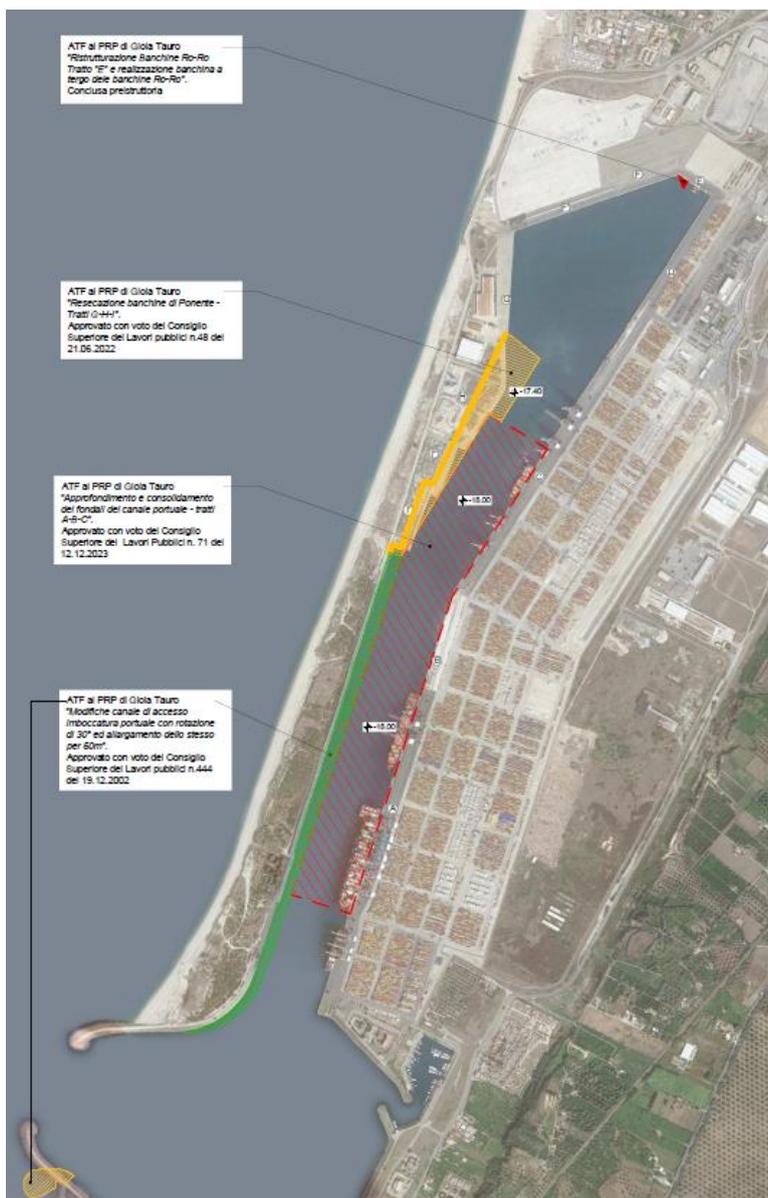
La fase di preistruttoria si è conclusa con parere favorevole del CSLP n.1528 del 31.01.2024 con l'osservanza di alcune prescrizioni.

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

- 1) "È necessario allegare copia della Delibera di adozione dell'ATF da parte del Comitato di Gestione dell'AdSP;"
Si allega la Delibera n.45/2023 del 31.10.2023 del Comitato di Gestione dell'ADSP MTMI di adozione dell'ATF relativo alla realizzazione dell'intervento in oggetto.
- 2) "con riferimento alle pregresse richieste di parere riguardanti proposte di modifica al PRP di Gioia Tauro, occorre presentare, con i necessari allegati grafici e descrittivi, una illustrazione organica, motivata e giustificata, anche per quanto riguarda gli aspetti ambientali, dell'evoluzione della pianificazione portuale prevista. Infatti, ad oggi, detta pianificazione consiste in una mera successione di proposte di ATF rispetto al "Piano regolatore territoriale ASI" risalente al 1972, poi variato nel 1997, e quindi antecedente alla L. 84/1984

e s.m.i.”.

Si riporta di seguito una disamina atta a circostanziare, così come richiesto, anche per quanto riguarda gli aspetti ambientali, l'evoluzione della pianificazione portuale prevista nel porto di Gioia Tauro ove si sono succeduti una serie di ATF al vigente PRP. Nell'attesa dell'Approvazione del nuovo Piano Regolatore, l'attuale strumento di pianificazione è stato integrato da una serie di ATF (Adeguamenti Tecnici Funzionali) sotto riportati e meglio evidenziati nell'allegato grafico EG-202-PLA Sintesi ATF approvati per il porto di Gioia Tauro. La realizzazione degli ATF è prevista a breve o medio/lungo termine a seconda della copertura finanziaria esistente.



Sintesi ATF approvati per il porto di Gioia Tauro

- ATF da realizzare a breve termine con copertura finanziaria
- ATF da realizzare a medio/lungo termine senza copertura finanziaria
- Porzione di ATF già realizzato (Ampliamento canale portuale di 50m)

- **ATF n.1** Approvato con voto Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 444 del 19.12.2002.

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

Il progetto prevede la modifica e la rotazione verso l'esterno del pennello in modo da ampliare l'imboccatura portuale rendendo l'accesso più agevole alle navi "matri" di grandi dimensioni.

Realizzazione a medio/lungo termine senza copertura finanziaria.

Di fatto è stato realizzato l'allargamento del canale portuale per 50 m si veda l'elaborato EG-202- PLA Sintesi ATF approvati per il porto di Gioia Tauro.

- **ATF n.2** Approvato con voto Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 288 del 15.12.2004. OGGETTO: Approfondimento dei fondali portuali.

Il progetto prevede l'approfondimento dei fondali e la definizione del piano pescaggi.

Si riporta nella figura seguente la planimetria del piano pescaggi del 2004.

- **ATF n.3** Approvato con voto Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 48 del 21.06.2022. OGGETTO: Resezione banchine di ponente tratti G-H-I.

Il progetto riguarda la proposta di resecazione delle banchine di Ponente nella porzione settentrionale del canale portuale in modo da consentire il sorpasso nel canale portuale delle "navi matri" in presenza, in banchina di Levante lato Nord, di navi di grandi dimensioni, al fine di rendere funzionale anche il tratto D della banchina di Levante a -17,40 m. La resecazione delle banchine comporta l'attuazione di un intervento di dragaggio. L'intervento è completato dalla realizzazione - nel segmento finale verso Sud del tratto I - di un nuovo fronte di ormeggio riservato ai rimorchiatori che operano nel porto.

Realizzazione a medio/lungo termine senza copertura finanziaria.

- **ATF n.4** Approvato con voto Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 71 del 12.12.2023.

OGGETTO: Approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la banchina tratti A-B-C.

L'intervento interessa l'approfondimento dei fondali antistanti i tratti A_B_C della banchina di Levante, e si rende necessario per adeguare i fondali alle nuove esigenze di navigazione ed alle mutate dimensioni della flotta adeguando lo scalo ai nuovi standard di sicurezza al fine di consolidare il transhipment. Si traduce in un adeguamento del piano pescaggi vigente giudicato insufficiente a supportare le esigenze del porto.

Realizzazione a breve termine con copertura finanziaria.

Tutti gli ATF che si sono susseguiti hanno avuto come obiettivo principale di conferire maggiore e piena funzionalità allo scalo marittimo generale, di aumentarne la competitività, i livelli di sicurezza degli scali e la navigabilità interna, nonché di assicurare una maggiore efficienza del sistema portuale in termini di performance.

Sostanzialmente tutti gli ATF che hanno riguardato il porto di Gioia Tauro non hanno alterato in modo sostanziale la struttura del PRP vigente in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali.

In venti anni sono state approvati i sopracitati ATF, di cui i primi due sono stati approvati nel primo periodo della nascita del porto e gli ultimi dopo circa venti anni con l'obiettivo di rendere moderno lo scalo in virtù dell'evoluzione della flotta che solca il porto ed assicurare l'accosto ed i margini di sicurezza.

Infatti, per la sua posizione strategica il porto di Gioia Tauro, posizionato al centro del Mediterraneo, accoglie navi sempre più grandi rappresentando il punto di arrivo e di partenza delle merci che seguono la rotta GIBILTERRA-SUEZ.

Le mutate dimensioni della flotta che scalano attualmente il porto, le cosiddette "navi matri", hanno imposto una serie di interventi di adeguamento della struttura portuale al fine di consentirne il traffico e lo scalo.

- 1) Allineamenti e rettifiche di banchina (tratti G-H-I) per agevolare il sorpasso nel canale di navigazione alle navi "matri" in presenza nella banchina operativa di levante lato nord di navi portacontainer di grandi dimensioni.
- 2) Approfondimenti dei fondali e modifiche al piano pescaggi (tratti A-B-C) per adeguare lo scalo ai nuovi standard di sicurezza imposti dagli armatori al fine di consolidare il transhipment.
- 3) Interventi di adeguamento geotecnico/strutturale alle banchine indotte dall'incremento delle sollecitazioni indotte da navi

di maggiori dimensioni.

4) Modifiche alla banchina per migliorare e rendere più sicuri gli accosti.

In merito a possibili impatti in termini di future funzioni portuali, si rappresenta come gli interventi non comportano una intensificazione degli attuali flussi di traffico portuali ma sono rivolti ad una più razionale gestione degli spazi di manovra con conseguente miglioramento delle attività portuali ed aumento dei livelli di sicurezza e della navigabilità interna, infatti a fronte di una maggiore dimensione delle navi in transito, si è avuta una riduzione progressiva della presenza delle stesse in termini numerici.

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

In riferimento agli impatti ambientali provocati dagli ATF in questione è possibile stimare che:

1. Gli interventi hanno un basso impatto paesaggistico per i seguenti motivi:
 - Si pongono in assoluta coerenza e continuità con il contesto.
 - Non interessano generalmente aree a terra ma solo aree a mare interne al porto.
 - Non alterano lo skyline da mare.
 - Non interessano siti della rete Natura 2000.
 - Non interferiscono con risorse naturali significative.
 - Il porto e l'area consortile, costruite a partire dagli anni '70, sono ormai completamente privi dei connotati citati e non si ravvisano nell'area portuale tutta elementi meritevoli di tutela paesaggistica.
 - Nell'area non si rilevano habitat prioritari e non sono presenti praterie di Posidonia.
2. La realizzazione delle opere, in considerazione della loro localizzazione interna al porto, generano impatti del tutto irrilevanti tanto sulle acque superficiali che su quelle sotterranee, e non possono influire sul regime delle correnti o sui fenomeni di erosione costiera.
3. Gli interventi non interessano centri abitati e ricettori sensibili.

Per ciò che concerne lo stato di avanzamento della pianificazione portuale, già nel 2010 era stato redatto il nuovo PRP del porto di Gioia Tauro, adottato dall'Ente e mai approvato sia per le tempistiche occorse per l'approvazione, ma anche perché nelle more della sua approvazione la nuova configurazione conferita allo scalo risultava ormai obsoleta.

A seguito dell'emanazione del D.lgs. 169/2016 *Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge n. 84 del 28 gennaio 1994*, sono state emanate nel 2017, da parte del Ministero vigilante, le "Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale (PRdSP)".

Il D.lgs. 169/2016 è stato successivamente modificato con l'entrata in vigore del D.Lgs. 232/2017 e più recentemente con il D.L. 121/2021 che prevede che la pianificazione del Sistema Portuale sia elaborata su due distinti livelli composti da:

- un unico Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) che definisca gli obiettivi di sviluppo del processo di pianificazione da attuare (in attuazione al Piano Strategico nazionale della portualità) individuando e perimetrando gli ambiti portuali assoggettati alla giurisdizione delle Autorità di Sistema Portuale. Il DPSS individua le aree destinate a funzioni strettamente portuali, retroportuali e le aree di interazione porto/città, identificando altresì le infrastrutture di collegamento di ultimo miglio, viario e ferroviario, nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.
- I Piani Regolatori Portuali (PRP) per i singoli porti del Sistema, che disegnano e specificano l'ambito e l'assetto delle aree portuali; delimitati dal DPSS, definiscono le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree a livello del singolo scalo, individuano i beni sottoposti a vincolo preordinato all'esproprio.

L'Autorità di Sistema Portuale competente per il porto di Gioia Tauro venne istituita recentemente con il DL 121/21 perfezionatasi con il DM. n. 257 del 18.06.2021 di nomina del presidente.

A seguito della nomina del presidente l'ADSP ha provveduto ad aggiudicare il bando per l'affidamento sia del DEASP che del DPSS giusto decreto n. 206 del 18.10.2022 ed il contratto è stato stipulato il 23.01.2023, attualmente i piani sono in fase di

verifica finale al fine di procedere all'iter di approvazione.

Per quanto sopra esposto si può ritenere che l'istituzione tardiva dell'AdSP e la nuova normativa in materia di redazione del PRP abbiano influito sulla sua redazione e sull'avanzamento dello stato pianificatorio.

STATO DEI LUOGHI

Inquadramento del Porto di Gioia Tauro

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

Il porto presenta una configurazione a canale con sviluppo di circa sei chilometri, parallelo alla linea di costa, ed i suoi limiti territoriali si estendono per oltre un chilometro nell'entroterra.

Lo specchio acqueo portuale, di superficie interna pari a circa 180 ettari, è costituito da un bacino di espansione, da un canale portuale e da un bacino di evoluzione (Figura 9).

L'imboccatura del porto ha una larghezza di circa 300 m, ed è ad essa contiguo un bacino di espansione del diametro di 750 m.

In direzione nord si sviluppa il canale portuale della lunghezza di circa 3 Km e larghezza minima di 200 m, ampliato a 250 m nel tratto iniziale.

All'estremo nord del canale si trova un ulteriore bacino di evoluzione del diametro di 500 m.

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



Foto aerea in rosso l'area di intervento

Ubicazione e descrizione del sito di intervento

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

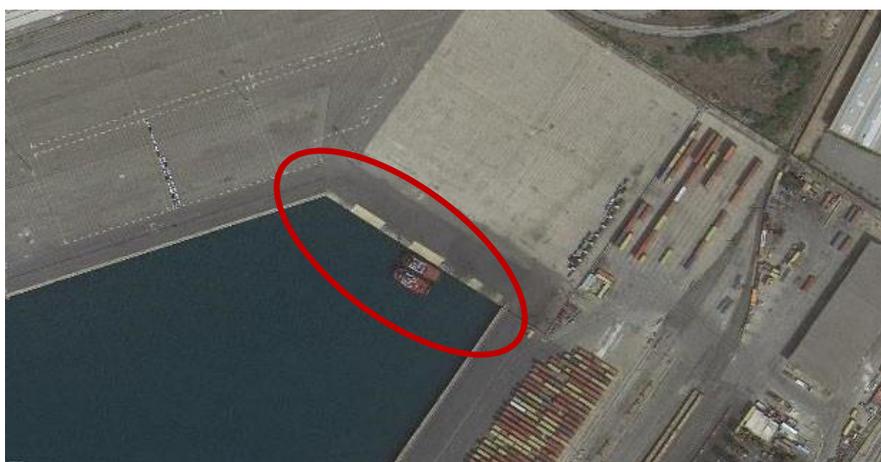
L'intervento si colloca lungo la banchina "E" ubicata nella parte più interna del bacino portuale ed avente una lunghezza

complessiva di 144 m.

La banchina E è destinata all'attracco delle navi RO-RO, ed è arredata con n.3 scivoli della lunghezza di 25 m a servizio dei portelloni delle navi.

L'intervento, che prevede la realizzazione di un dente di attracco di modeste dimensioni, si rende necessario al fine di consentire maggiore e piena funzionalità allo scalo marittimo generale di Gioia Tauro, adeguando gli accosti per navi Ro-RO agli ultimi standard delle navi Ro-RO e Ro Pax che scalano il porto di Gioia Tauro.

Nella Figura seguente è riportata una fotografia aerea dell'area di intervento con sovrapposto il rilievo topografico delle parti emerse e l'indicazione delle nuove opere.



Individuazione dell'area di intervento

Gli interventi qui previsti, come quelli già in esecuzione hanno come obiettivo generale quello di aumentare la competitività del porto, i livelli di sicurezza degli scali e la navigabilità interna, nonché assicurare una maggiore efficienza del sistema portuale in termini di performance conferendo maggiore e piena funzionalità allo scalo marittimo.

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

RILIEVO FOTOGRAFICO

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



Veduta aerea anno 2020 bacino di evoluzione nord



Filo banchina tratto E

MOTIVAZIONI ALLA BASE DELLA ATTRIBUZIONE DELLA FATTISPECIE DI ATF

La scelta dell'ambito procedurale entro cui sviluppare il presente studio si fonda, in primo luogo, sul fatto che l'opera di realizzazione di un dente di attracco per navi Ro-Ro in una banchina già a loro destinata risulta congruente con le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree portuali previste dal vigente P.R.T./P.R.P., con gli obiettivi del piano stesso e con quanto già realizzato.

L'opera di adeguamento tecnico-funzionale proposta rispetta uno dei criteri direttori contenuti nelle Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale.

Nello specifico, l'art. 6 del D.Lgs. 169/2016 *Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali* di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124., definisce che:

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

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

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

Con il presente progetto di adeguamento della banchina Ro-Ro., ci si prefigge l'obiettivo di conferire maggiore e piena funzionalità allo scalo marittimo generale di Gioia Tauro, adeguando gli accosti per navi Ro-RO agli ultimi standard delle

navi Ro-RO e Ro Pax che scalano il porto di Gioia Tauro per aumentare quindi la competitività del porto, i livelli di sicurezza degli scali e la navigabilità interna, nonché assicurare una maggiore efficienza del sistema portuale in termini di performance.

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

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

- la non introduzione di variazioni significative nelle norme di attuazione del piano in quanto il progetto prevede una destinazione d'uso già presente;
- la non modificazione degli obiettivi di piano e del generale assetto strategico del porto, sia in termini infrastrutturali che funzionali trattandosi di un intervento di adeguamento per agevolare gli accosti in sicurezza.

PROPOSTA PROGETTUALE DI ATF

L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo dente di attracco Ro-Ro a servizio della banchina del tratto F e la ristrutturazione dei Ro-Ro esistenti nel tratto E. posto in corrispondenza dell'intersezione tra la Banchina E e la Banchina F.

Le banchine dedicate al traffico Ro-Ro nei tratti E ed F rimangono tre ma vengono adeguate ai fabbisogni dettati dagli ultimi standard delle navi Ro-Ro e Ro Pax che scalano il porto di Gioia Tauro.

Le dimensioni geometriche del dente di attracco – di pianta trapezia - sono schematizzate nelle allegate tavole grafiche; la superficie complessiva prevista è pari a circa 1350 m².

Le modalità costruttive prevedono la realizzazione di una struttura a giorno costituita di un impalcato in elementi prefabbricati in c.a. integrati da getto di completamento in opera, fondato su pali in c.a. trivellati $\Phi 1500$ dotati di camicia metallica di spessore 12 mm , di lunghezza 35,20 metri.

La soluzione progettuale è dimensionata per un fondale d'acqua al piede pari a -16,00 m dal l.min.m. , così come individuato nel Piano pescaggi approvato con voto n.288 del 15.12.2004 .

L'importo di progetto è pari ad € 7.000.000,00 .

La ristrutturazione dei Ro-Ro esistenti alle nuove esigenze di mercato. si colloca nell'ambito di un processo di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale e del bacino di espansione.

REQUISITI TECNICI DEL PROGETTO:

Il nuovo dente di attracco, come indicato dalla Committente Autorità di Sistema Portuale, deve avere i seguenti requisiti tecnici e rispondere alle seguenti prestazioni:

- fondale -16.00 m da l.m.m.;
- quota di banchina a +3,00 m da l.m.m. (+3,40 m da l.min.m.);
- sovraccarico di banchina pari a 40 kPa;
- bitte da 500 kN ogni 24-25 m;
- vita nominale dell'opera 50 anni;
- classe d'uso II

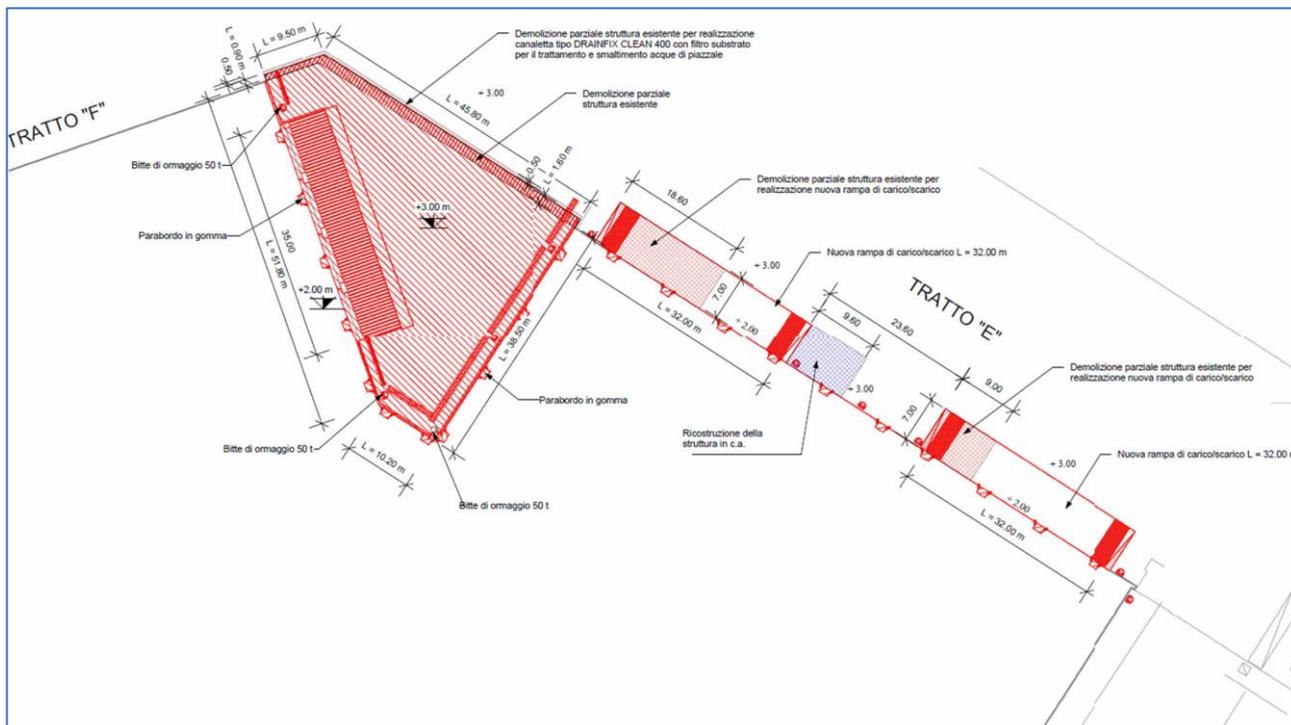
Il nuovo dente di attracco sulla banchina E è realizzato con una struttura a giorno con il fondale al piede pari a -16.00 m s.l.m.m. ed è costituita da:

- n.34 pali trivellati di c.a. di diametro $\Phi 1500$ con quota di infissione -34.50 m s.l.m. e con la quota testa palo alla +0.70 m s.l.m. ad esclusione dei pali di bordo (n.5) afferenti allo scivolo di ormeggio la cui testa palo è a quota +0.20 m s.l.m.m.
- un impalcato costituito da un graticcio di travi prefabbricate e da una soletta di c.a.

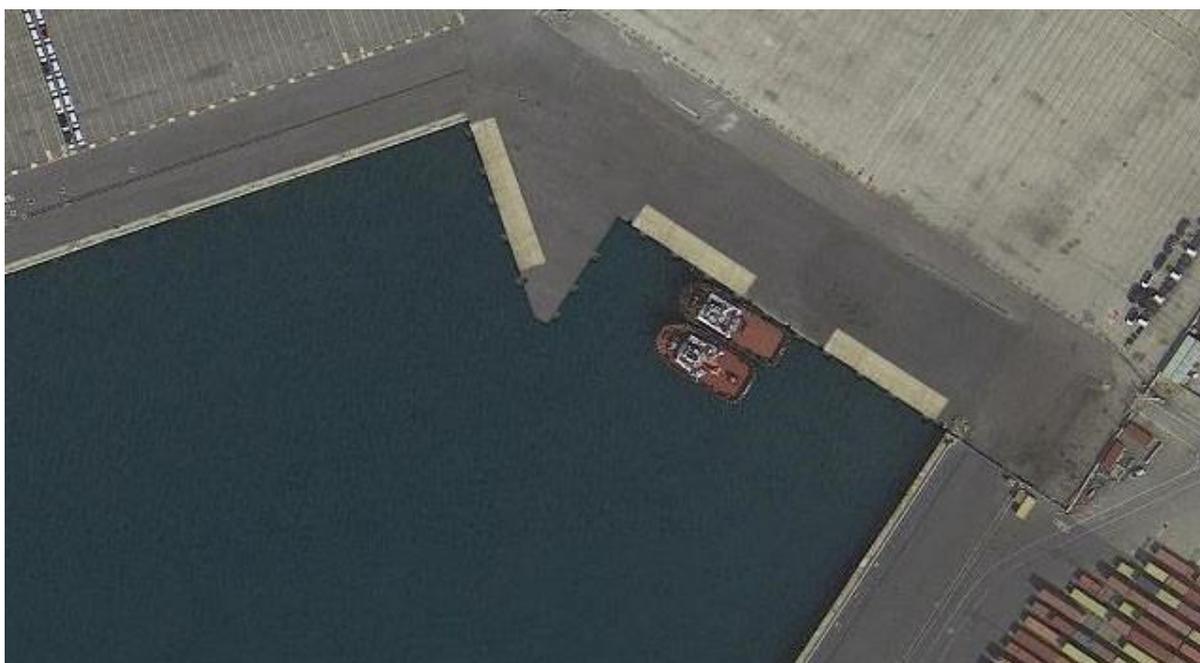
Nel tratto emerso e per una profondità di infissione di 10 m i pali sono protetti da una camicia in acciaio dello spessore di 12 mm.

L'intervento è completato dalla ristrutturazione dei Ro-Ro esistenti lungo la banchina E adeguando gli accosti per navi Ro-RO agli ultimi standard delle navi Ro-Ro e Ro Pax che scalano il porto di Gioia Tauro-

Le rampe per i portelloni delle navi vengono pertanto ampliate fino alla larghezza di m 32,00, attraverso la demolizione conservativa della trave di bordo in c.a. esistente, preservandone l'integrità strutturale.



Pianta del dente di attracco



Pianta su foto aerea

Modalità delle lavorazioni e fasi lavorative

Da un punto di vista costruttivo possono individuarsi le seguenti fasi esecutive dell'opera:

- realizzazione dei pali trivellati di c.a.;
- posizionamento in testa ai pali dei pulvini forati al centro per consentire il passaggio della gabbia di armatura del palo;
- posizionamento sui pulvini delle travi e successivo getto dei nodi pali-travi al fine di ripristinare la continuità strutturale dell'opera;
- a maturazione avvenuta del getto, posizionamento sulle travi delle predalle;
- realizzazione del getto finale di calcestruzzo della soletta dell'impalcato;

- realizzazione pavimentazione, giunti e finiture banchine, arredi portuali ;
- ristrutturazione dei Ro-Ro esistenti lungo la banchina E, attraverso la demolizione conservativa della trave di bordo in c.a. esistente.

SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Nell'ambito della proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale relativa alla ristrutturazione della banchina RO-RO tratto "E" con la realizzazione di un dente di attracco, si fa presente che l'intervento si è reso necessario proprio per conferire maggiore e piena funzionalità allo scalo marittimo generale di Gioia Tauro, adeguando gli accosti per navi RO-RO agli ultimi standard delle navi Ro-RO e RO Pax che scalano il porto di Gioia Tauro aumentando il livello di sicurezza del porto.

Miglioramento, dunque, della sicurezza in accosto alla banchina.

"

CONSIDERATO

La richiesta di parere sulla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) in esame si inquadra all'interno delle disposizioni di legge in materia di strumenti di pianificazione portuale, ex art. 6 del D.Lgs. 169/2016, che ha riformato l'art. 5 della Legge 84/1994, poi modificato dall'art. 48 del D.L. 76/2020 conv. L. 120/2020 e dall'art. 4, co. 1-septies, lett. e, del D.L. 121/2021 convertito con L. 156/2021, e nell'ambito degli indirizzi metodologici e procedurali delle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale" (Marzo 2017).

La Sezione procede quindi all'esame della documentazione trasmessa dell'Autorità di Sistema Portuale ai fini della formulazione del parere di competenza.

Occorre premettere che lo strumento di pianificazione vigente è costituito di fatto dal Piano Regolatore Territoriale ASI approvato con DPGR della Regione Calabria n. 42 del 02/08/1972, poi variato con DPGR n. 411 del 25/06/1997.

Con l'istituzione dell'Autorità Portuale, avvenuta con Decreto Presidenziale n.29/03 del 02/05/2003, il Piano Regolatore Territoriale è stato adottato come Piano Regolatore Portuale di Gioia Tauro, per le aree demaniali marittime rientranti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale.

Ad oggi è in corso di elaborazione il Piano Regolatore Portuale di cui all'art. 5 della Legge 84/1994, che risulta adottato dal Comitato portuale in data 4 marzo 2010 ma non approvato in quanto le soluzioni ivi previste non risultano più coerenti con le attuali previsioni di evoluzione del traffico marittimo di interesse del Porto.

La Sezione, in fase istruttoria, ha ritenuto di chiedere all'AdSP una illustrazione organica, motivata e giustificata, anche per quanto riguarda gli aspetti ambientali, dell'evoluzione della pianificazione portuale prevista. Infatti, ad oggi, detta pianificazione consiste in una mera successione di proposte di ATF rispetto al Piano regolatore territoriale ASI" risalente al 1972, poi variato nel 1997, e quindi antecedente alla L. 84/1984 e s.m.i.. La documentazione allegata alla Proposta di ATF soddisfa alla suddetta richiesta, in quanto comprende una relazione organica sull'evoluzione della pianificazione portuale dal 1972 ad oggi, corredata di adeguati disegni esplicativi

Aspetti amministrativi e procedurali

Atto di adozione da parte del Comitato di Gestione dell'AdSP.

Con nota prot. n. 561-U-SEG del 18.1.2024 l'AdSP ha presentato a questo Consiglio superiore dei lavori

pubblici la Delibera n. 45/2023 del 31.10.2023 di adozione dell'ATF da parte del Comitato di Gestione dello stesso AdSP. Tra l'altro, la Delibera dispone che:

“È approvato:

l'Adeguamento Tecnico Funzionale del Porto di Gioia Tauro:

- ...*(omissis)*...
- *per i lavori di ristrutturazione banchine Ro-Ro tratto E e realizzazione banchinamento a tergo del II Ro-Ro*

Aspetti metodologici

Come già rilevato, gli indirizzi metodologici e procedurali relativi alle proposte di adeguamento tecnico-funzionale si rinviengono nelle “*Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale*” (Marzo 2017). In esse, tra l'altro, sono esplicitate possibili fattispecie di ATF.

Ammissibilità all'esame

La Sezione è dell'avviso che la proposta di adeguamento tecnico-funzionale presentata sia coerente con il dettato normativo di cui al comma 5 dell'articolo 5 della L. 84/1994 e con l'indirizzo metodologico e concettuale fornito dalle “*Linee guida*”, in quanto gli interventi previsti nell'ATF in esame non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale attualmente vigente in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo.

Trattasi, infatti, della previsione di un “dente” di attracco RO-RO a servizio della banchina del tratto F e la ristrutturazione dei Ro-Ro esistenti nel tratto E, posto in corrispondenza dell'intersezione tra la Banchina E e la Banchina F.

Le banchine dedicate al traffico Ro-Ro nei tratti E ed F rimangono tre ma vengono adeguate ai fabbisogni dettati dagli ultimi standard delle navi Ro-RO e Ro Pax che scalano il porto di Gioia Tauro. La superficie complessiva del dente di attracco, a pianta trapezia, è pari a circa 1350 m².

Le modalità costruttive prevedono la realizzazione di una struttura a giorno costituita di un impalcato in elementi prefabbricati in c.a. integrati da getto di completamento in opera, fondato su pali in c.a. trivellati $\Phi 1500$ dotati di camicia metallica di spessore 12 mm, di lunghezza 35,20 metri.

La soluzione progettuale è dimensionata per un fondale d'acqua al piede pari a -16,00 m dal l.min.m., così come individuato nel Piano pescaggi sul quale questa Sezione si è espressa favorevolmente con voto n.288 del 15.12.2004 .

Come illustrato nella Relazione dell'ATF, la proposta in esame si prefigge l'obiettivo di conferire maggiore e piena funzionalità allo scalo marittimo generale di Gioia Tauro, adeguando gli accosti per navi Ro-RO agli ultimi standard delle navi Ro-RO e Ro Pax che scalano il porto di Gioia Tauro per aumentare quindi la competitività del porto, i livelli di sicurezza degli scali e la navigabilità interna, nonché assicurare una maggiore efficienza del sistema portuale in termini di performance.

Procedibilità

Il profilo di procedibilità, come indicato nelle “*Linee Guida*”, valuta la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale in termini di completezza della documentazione tecnico-amministrativa a corredo. Nel caso in esame, gli elaborati trasmessi nella proposta e nelle successive integrazioni appaiono tali da assicurare adeguata leggibilità.

Aspetti di merito

Generalità

L'intervento proposto non modifica in modo sostanziale le modalità di esercizio già assentite per il Porto di Gioia Tauro e non comporta aumenti e/o modifiche del traffico dei natanti e dei mezzi a terra.

Aspetti geotecnici

Gli interventi previsti riguardano principalmente la realizzazione del nuovo dente di attracco con una banchina a giorno fondata su pali Φ 1500 della lunghezza di 35 m, a sostegno di un impalcato in c.a. La proposta di ATF descrive succintamente gli interventi per i quali non si ravvisano problematiche particolari di realizzazione. Nelle successive fasi progettuali tali problematiche andranno approfondite e predisposte le relazioni geologica, sismica e geotecnica con le relative indagini geognostiche.

Aspetti di idraulica marittima, di sicurezza della navigazione

Non si rilevano criticità specifiche in relazione alla sicurezza della navigazione.

Aspetti ambientali

Non si rilevano impatti ambientali di rilievo.

Aspetti urbanistici

La proposta di ATF non altera l'assetto urbanistico locale

Viabilità

La proposta di ATF non altera l'assetto viabilistico locale. Si segnala, tuttavia, che, la disposizione planimetrica e la larghezza della rampa prevista sul nuovo dente e la presenza ravvicinata dell'angolo tra il dente stesso ed il tratto di banchina "E" (peraltro in prossimità della rampa adiacente), possano determinare criticità al deflusso degli automezzi previsti. Si ritiene quindi che debbano essere adottati provvedimenti di carattere non strutturale che garantiscano la sicurezza del transito.

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

PARERE

- che la proposta, trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio con nota n. 6364 del 11.4.2024, avente ad oggetto "*Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore del Porto di Gioia Tauro*" -Realizzazione banchina Ro-Ro lungo la banchina lato nord, rientri tra le fattispecie di adeguamento tecnico-funzionale previste dalle norme vigenti;
- che, al fine di perfezionare la presente procedura di adeguamento tecnico-funzionale, l'Autorità di Sistema Portuale dovrà tener conto della prescrizione riportata nei precedenti "considerato".

LA COMMISSIONE RELATRICE

(- OMISSIS -)

Firmato virtualmente tramite e-mail di assenso.

Il Segretario:
F.to
(Luisa Ottolenghi)

Visto:
Il Presidente
F.to
(Pietro Baratonò)

LA PRESENTE COPIA COMPOSTA DI N. 16 PAGINE È CONFORME
ALL'ORIGINALE ESISTENTE PRESSO LA SEGRETERIA DELLA
SECONDA SEZIONE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI
PUBBLICI.

Il Segretario