

COMUNE DI REGGIO CALABRIA

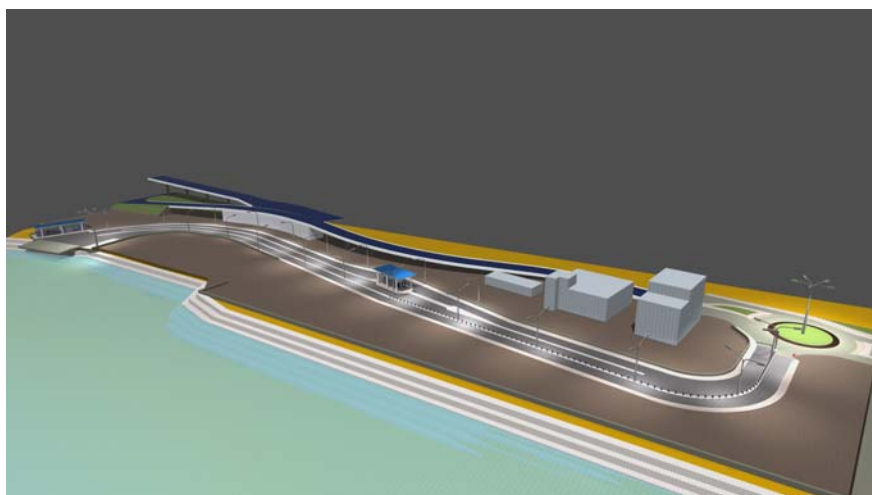
PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE, IN LOCALITÀ PENTIMELE DI REGGIO CALABRIA, DI UN MOLO D'ATTRACCO PER NAVI TRAGHETTO PER IL COLLEGAMENTO MARITTIMO REGGIO CAL./MESSINA E VICEVERSA, PER IL TRASPORTO SU GOMMA DI AUTOVEICOLI E MEZZI PESANTI.

COMMITTENTE:

DIANO
SOCIETÀ PER AZIONI



via Nazionale n. 113 – 89062 Lazzaro di Motta S.G. (RC)



ELABORATO:

RELAZIONE DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE

CODICE DOCUMENTO					data:		Scala :
Fase	Parte d'opera			Num. doc.	Rev.	novembre 2015	
P	P	I	B	P	0		

PROGETTAZIONE

PROGETTISTI
ALFA STUDIO
Società di Ingegneria
DT. Ing. Alessandro Chirico

Rev.	Data	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato

1	PREMESSA	2
2	QUADRO NORMATIVO	3
3	LINEE STRATEGICHE DELLA POLITICA DEI TRASPORTI	4
4	IMPATTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE. PRIME CONSIDERAZIONI.....	6
4.1	Impatti in fase di cantiere	6
4.1.1	<i>Traffico</i>	7
4.1.2	<i>Rumore.....</i>	7
4.1.3	<i>Qualità dell'aria</i>	7
4.1.4	<i>Produzione di rifiuti.....</i>	9
4.2	Impatti in fase di esercizio	9
4.2.1	<i>Paesaggio</i>	9
4.2.2	<i>Atmosfera.....</i>	9
4.2.3	<i>Ambiente idrico, terrestre e marino.....</i>	10
4.2.4	<i>Rifiuti</i>	10
4.2.5	<i>Rumore, traffico marittimo e terrestre.....</i>	11
5	CONCLUSIONI	13

RELAZIONE DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE

1 PREMESSA

A corredo del progetto preliminare, per la realizzazione di un “punto di ormeggio per il collegamento marittimo tra Reggio Calabria e Messina” nell’area a nord del piazzale del Porto, si produce di seguito uno studio di prefattibilità nel quale sono stati presi in considerazione gli aspetti discendenti dai vincoli dati dalla normativa vigente, nonché valutate tutte le implicazioni relative a possibili “interferenze” correlate al procedimento per la realizzazione delle opere.

Il presente Studio di Prefattibilità Ambientale, è relativo agli interventi contemplati nel “*Progetto di un molo d'attracco per navi traghetto per il collegamento marittimo Reggio Cal./Messina e viceversa, per il trasporto su gomma di autoveicoli e mezzi pesanti*”

L’obiettivo prioritario della proposta progettuale consiste nello spostamento dell’attuale attracco all’esterno dell’area portuale, nel piazzale antistante il varco nord, sì da restituire le aree portuali alla loro destinazione originaria e migliorare il servizio di accesso agli utenti del traghettamento.

Esulano dallo studio gli aspetti inerenti l’esecuzione dei lavori in sicurezza, che saranno oggetto di documenti specifici.

L’analisi in merito alla compatibilità ambientale del progetto di una determinata opera o intervento infrastrutturale è svolta, nell’ambito del quadro normativo nazionale e comunitario, mediante lo svolgimento di una Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.). Tale dizione identifica una procedura che, a partire da uno Studio di Impatto Ambientale, giunge ad esprimere un giudizio sulla compatibilità di un determinato progetto relativamente al circostante ambiente naturale, storico, socio-economico, ecc.

A seconda delle categorie di opere, la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale viene svolta a livello nazionale oppure regionale. Le categorie di progetti da sottoporre a VIA nazionale sono elencate nell’allegato II (Allegati Parte Seconda) del D. Lgs n. 152/06 e s.m.i.

I progetti assoggettati alla procedura di VIA regionale sono indicati nell’allegato III (Allegati Parte Seconda) del medesimo citato decreto. L’allegato IV (Allegati Parte Seconda) dello stesso decreto definisce invece i progetti per i quali le Autorità regionali verificano la necessità o meno di svolgimento della procedura di VIA (procedura di verifica).

2 QUADRO NORMATIVO

L'area in cui è previsto l'intervento ricade in zona bianca, ovvero risulta disponibile per l'effettuazione di trasformazioni compatibili con la destinazione urbanistica e con le norme dettate per gli interventi di trasformazione poliennale di superfici in concessione di area Demaniale Marittima.

L'iter procedurale, ai fini dell'ottenimento della Concessione Demaniale e del Permesso di Costruire, prevede l'effettuazione dei seguenti adempimenti:

a) a vincolo tutorio di natura Paesaggistico-ambientale (ricadendo l'area nella fascia dei 300 metri dalla battigia, e normata dall'art. 142, comma 1, lettera a), del D.Lgs. 42/2010);

b) al Codice della Navigazione ed al relativo regolamento per l'ottenimento del Nulla-osta ex art. 55 del Codice della Navigazione (essendo l'area proprietà Demaniale Marittima, e risultando esterna alla zona portuale);

c) a concessione dell'area, con valutazione delle trasformazioni, da parte dell'Autorità Marittima in quanto attività ricadente in area "esclusa dalla delega di cui al DPR 616/77";

d) a permesso di costruire da parte del Comune di Reggio Calabria.

In merito allo specchio d'acqua antistante questo risulta sottoposto:

e) alla direttiva Comunitaria n. 43 del 21/05/92 (92/43/CEE) che individua i fondali da punta Pezzo a Capo dell'Armi come Sito di Interesse Comunitario – SIC IT9350172 - .

L'area risulta pertanto essere sottoposta alla preventiva autorizzazione paesaggistico ambientale ai sensi del DLgs. 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio) e successive integrazioni e modificazioni. Ai fini dell'attivazione delle procedure, la classificazione dell'intervento discende dall'analisi dell'Allegato I al DPR 139/2010 "*Regolamento recante procedimento semplificato di autorizzazione paesaggistica per gli interventi di lieve entità, a norma dell'articolo 146, comma 9, del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modificazioni*". In particolare i seguenti punti:

17. *interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali: adeguamento di roatorie, riconfigurazione di incroci stradali, realizzazione di banchine e marciapiedi, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, nonché quelli relativi alla realizzazione di parcheggi a raso a condizione che assicurino la permeabilità del suolo, sistemazione e arredo di aree verdi;...*

21. *interventi sistematici di arredo urbano comportanti l'installazione di manufatti e componenti, compresi gli impianti di pubblica illuminazione;*

22. *installazione di impianti tecnologici esterni per uso domestico autonomo, quali condizionatori e impianti di climatizzazione dotati di unità esterna, caldaie, parabole, antenne (la presente voce non si applica agli immobili soggetti a tutela ai sensi dell'art.136, comma 1, lettere a), b) e c), del Codice);...*

27. *posa in opera di manufatti completamente interrati (serbatoi, cisterne, ecc.) che comportino la modifica della morfologia del terreno, comprese opere recinzione o sistemazione correlate;*

28. *pannelli solari, termici e fotovoltaici fino alla superficie di mq 25..., ferme restando le più favorevoli previsioni del decr. legisl. 30 maggio 2008 n. 115...,e dell'art. 1, comma 289, della legge 24 dicembre 2007, n. 244...;...*

31. *interventi di ripascimento localizzato di tratti di arenile in erosione, manutenzione di dune artificiali in funzione antierosiva, ripristino di opere di difesa esistenti sulla costa;...*

38. *occupazione temporanea di suolo privato, pubblico, o di uso pubblico, con strutture mobili, chioschi e simili, per un periodo superiore a 120 giorni. ...”.*

La documentazione utile all'ottenimento del parere paesaggistico ambientale per le sue caratteristiche potrà trattare anche gli aspetti della “valutazione di incidenza” connessi con la norma riportata al precedente punto e).

Come esposto ai precedenti punti b) e c) risulta essere sottoposta alla giurisdizione dell'Autorità Marittima, trattandosi di area di proprietà Demaniale Marittima “esclusa dalla delega di cui al DPR 616/77”, e per le trasformazioni e la concessione sottoposta al Codice della Navigazione ed al relativo regolamento per la realizzazione delle opere e per la loro valutazione tecnico economica.

Come esposto al precedente punto d) risulta essere sottoposta a permesso di costruire da parte del Comune di Reggio Calabria riguardante tutte le opere di trasformazione previste sull'area nonché per la installazione dei manufatti prefabbricati in cui saranno collocate le varie attività funzionali al servizio di traghettamento.

3 LINEE STRATEGICHE DELLA POLITICA DEI TRASPORTI

I Ministeri dei Trasporti e dei Lavori Pubblici ed il Ministero dell'Ambiente nelle linee di programmazione per le strategie di sviluppo della rete delle infrastrutture di trasporto nazionali, contenute nel Piano Generale dei Trasporti del 2000, raccomandano l'attenzione all'integrazione ed

al migliore sfruttamento delle risorse derivanti dalla rete autostradale, della rete ferroviaria per ottimizzare l'intermodalità con il sistema portuale.

Il sistema del trasporto sullo Stretto di Messina ha delle criticità legate alla mancata soluzione dei problemi della intermodalità e dello scambio.

Il traffico gommato da e per la Sicilia ha sempre prevalentemente interessato, sulla costa calabrese, l'approdo di Villa S. Giovanni lasciando a Reggio Calabria un ruolo sempre più marginale.

Oggi, anche in relazione alla diversa organizzazione delle rotte e degli obiettivi per decongestionare i centri urbani di Villa S. Giovanni e di Messina, l'approdo di Reggio Cal. assume una valenza strategica.

Il Piano Regionale dei Trasporti prevede per ciascun porto della regione gli interventi necessari per il funzionamento, e ne propone una classifica ai sensi della legge 84/1994.

La maggiore attenzione viene dedicata ai porti di Gioia Tauro, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Saline Jonica e Crotona.

Altro aspetto di non poca rilevanza, soprattutto in una congiuntura economica difficile come quella attuale, risulta essere la possibilità data dalla presente iniziativa che prevede la opportunità di ricorrere esclusivamente a capitali privati per la implementazione di un sistema infrastrutturale di pubblica utilità.

Il Piano, non prevede la costruzione di nuovi porti, ma traccia le linee d'azione strategiche per lo sviluppo della portualità esistente attraverso:

- Lo sviluppo di sistemi portuali e di una rete efficiente di terminali per il cabotaggio per lo sviluppo del trasporto marittimo;
- Interventi di potenziamento delle interconnessioni porto-territorio;
- L'ampliamento dell'offerta di servizi portuali, puntando più alla specializzazione dei servizi piuttosto che alla polifunzionalità.

Il Programma Operativo Regionale -POR 2007-2013- ha previsto, all'Asse V "Reti e Collegamenti per la Mobilità", di intervenire con le risorse messe a disposizione con i Fondi Strutturali dell'UE per "Potenziare il Sistema Regionale dell'Intermodalità e della Logistica".

La realizzazione dell'approdo presso l'area nord del piazzale del Porto di Reggio Calabria risulta coerente alle manifestate esigenze di razionalizzazione e potenziamento delle strutture esistenti, rappresentate nel POR, con l'obiettivo di organizzare l'utilizzazione delle risorse UE per ottimizzare la capacità di collegamento, risolvere criticità del traffico stradale, nel rispetto e

attraverso la salvaguardia e la valorizzazione del paesaggio e dell'ambiente e senza contrastare con gli strumenti programmatici vigenti.

Tali aspetti vengono trattati nell'ambito di questo documento poiché le scelte strutturali hanno una notevole rilevanza ed una significativa ricaduta anche in relazione alla valutazione paesaggistica ambientale.

Nonché per il fatto che le scelte di potenziamento infrastrutturale sono fissati dagli obiettivi strategici per la mobilità e la viabilità a livello nazionale.

4 IMPATTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE. PRIME CONSIDERAZIONI

Gli effetti della realizzazione e del completamento molo d'approdo possono essere distinti in:

- a) *effetti temporanei* presenti in fase di realizzazione, riconducibili essenzialmente alle operazioni di approvvigionamento dei materiali e di realizzazione delle opere;
- b) *effetti permanenti* successivi al completamento delle lavorazioni, tra i quali annoverare essenzialmente la completa funzionalità dell'approdo.

Nei due paragrafi seguenti vengono esposti in dettaglio gli impatti sopraesposti per poi illustrare, nella parte conclusiva della relazione, le misure di mitigazione intraprese.

4.1 Impatti in fase di cantiere

Durante la fase di realizzazione degli interventi dettagliati nei precedenti paragrafi si genereranno i seguenti impatti:

- aumento del traffico stradale in conseguenza dei viaggi dei mezzi di approvvigionamento dei materiali necessari per la realizzazione delle opere previste in progetto
- produzione di rumori causati dalle attività del cantiere
- produzione di polveri causate dal transito dei mezzi operanti in cantiere ed emissioni di inquinanti
- produzione di rifiuti, generati durante le normali attività di cantiere

Nel seguito vengono analizzati singolarmente gli impatti sopra individuati.

4.1.1 *Traffico*

L'aumento del traffico stradale in conseguenza dei viaggi dei mezzi che approvvigionano in cantiere i materiali necessari per la realizzazione delle opere previste in progetto è un impatto locale, reversibile e di breve durata. Il cantiere è ubicato in area portuale, perciò le eventuali modifiche al clima acustico indotte dalla presenza del cantiere saranno difficilmente percepibili.

In questa fase preliminare, considerate le caratteristiche delle opere da realizzare e il numero di viaggi ipotizzabili nei periodi di maggior intensità, quantificabili in 5 viaggi giorno distribuiti nelle 8 ore, si può parlare di un limitato aumento del traffico stradale.

Peraltro occorre osservare che per l'accesso alle aree di cantiere i mezzi potranno utilizzare l'A3, accedere in prossimità del varco Nord del porto senza quindi impegnare la viabilità cittadina da cui deriva una sostanziale assenza di interferenze con il traffico cittadino.

4.1.2 *Rumore*

Anche in questo caso si tratta di un impatto locale, reversibile e di breve durata.

Il cantiere è ubicato in area portuale, perciò le eventuali modifiche al clima acustico indotte dalla presenza del cantiere saranno difficilmente percepibili.

Durante la fase di cantiere si prevede che i rumori saranno ampiamente contenuti entro i 65 dB previsti dalla normativa anche in considerazione del fatto che i primi fabbricati posti all'esterno del limite portuale distano circa 100 m dal punto di esecuzione dei lavori di costruzione del molo, con interposte le rampe autostradali dello svincolo del porto.

Terminate le operazioni di realizzazione dell'opera, le modifiche apportate al clima acustico della zona cesseranno di esistere.

4.1.3 *Qualità dell'aria*

L'impatto del progetto sulla qualità dell'aria durante le fasi di costruzione è stato individuato essenzialmente nelle emissioni di inquinanti da parte dei motori dei macchinari e dei mezzi di cantiere utilizzati per la realizzazione delle opere ed alla produzione e movimentazione di polveri dovuta al movimento dei mezzi pesanti.

Premesso che anche in questo caso si tratta di un impatto locale, reversibile e di breve durata, una prima valutazione in merito all'impatto derivato dalla fase di cantiere deve essere fatta considerando la distanza tra il centro abitato, e quindi dai recettori sensibili, e l'area di cantiere;

questa si aggira intorno ai 100 m con interposto un ostacolo costituito dalle rampe autostradali dello svincolo del porto. La presenza di questa distanza tra la fonte dell'impatto e i recettori sensibili sembra, quindi, ridurre e minimizzare gli effetti dovuti a questa componente di impatto.

Oltre a ciò, è opportuno considerare le condizioni meteorologiche dell'area in esame ed analizzare i meccanismi che regolano la diffusione e dispersione delle sostanze in atmosfera.

Tali meccanismi sono regolati prevalentemente dal regime anemologico (quindi direzione e velocità del vento), oltre che dalla stabilità atmosferica.

L'area è frequentemente battuta da venti locali provenienti da Ovest – Nord Ovest. Come visto nella relazione meteomarina, i venti locali regnanti sono diretti lungo l'asse ovest-nordovest orientati pressochè parallelamente alla linea di costa.

La direzione del vento dominante sembrerebbe favorire la dissipazione delle sostanze in direzione portuale (direzione ovest-nordovest) oppure direttamente verso il mare (direzione nord), lontano quindi dal centro abitato.

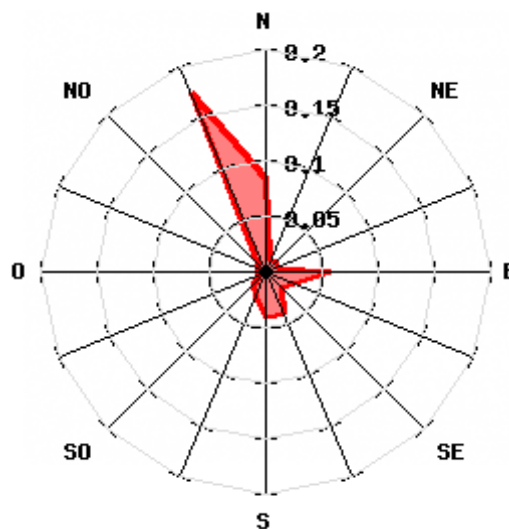


Figura 1 - Reggio Calabria. Dati di vento anno 2010. Frequenza (%). (Fonte Arpacal)

C'è da segnalare infine che l'area di cantiere risulta già in parte pavimentata con conglomerati bituminosi. Per le parti in sterrato, in fase di costruzione dell'opera, si ritiene opportuno ricorrere all'adozione di sistemi di abbattimento delle polveri mediante bagnatura delle piste di cantiere.

4.1.4 *Produzione di rifiuti*

Come ogni attività cantieristica, si genereranno dei rifiuti di tipo ordinario, che verranno smaltiti secondo quanto previsto dal D.Lgs. 152/06 e ss. mm.

4.2 **Impatti in fase di esercizio**

Gli impatti a lungo termine possono essere ricondotti essenzialmente al completamento dell'opera e alla fase di esercizio.

4.2.1 *Paesaggio*

Analizzando l'attuale stato dei luoghi, l'area si presenta totalmente libera, costituita da un piazzale parzialmente pavimentato con conglomerati bituminosi (pavimentazione stradale).

Vista l'entità dell'opera, che non prevede opere in elevazione di altezza significativa, trattandosi infatti di manufatti prefabbricati a n. 1 livello, si può affermare che l'interferenza sul paesaggio è praticamente nulla. Infatti gli unici elementi di rilievo sono i pali per l'illuminazione stradale, che andranno ad integrare/sostituire quelli esistenti in modo decisamente più razionale e il prospetto del molo che di fatto si innesta nell'attuale scogliera di protezione costituita da massi in calcestruzzo.

Da un punto di vista planimetrico ovviamente le modifiche sono apprezzabili, già perché il progetto prevede la regolamentazione dei flussi di traffico con la costruzione delle rampe di imbarco e sbarco. Ciononostante la riorganizzazione e la razionalizzazione delle aree, crea continuità con l'attuale tessuto carrabile grazie alla realizzazione della rotatoria e alla riquilificazione delle aree con l'aggiunta di essenze vegetali tipiche della macchia mediterranea.

4.2.2 *Atmosfera*

Come evidenziato nei paragrafi precedenti la realizzazione dello spostamento del molo d'attracco dall'interno all'esterno del porto, secondo la configurazione prevista in progetto, non produce alcuna modifica rispetto allo stato attuale, né agli attuali volumi di traffico.

Infatti la realizzazione degli interventi è finalizzata esclusivamente alla razionalizzazione e riorganizzazione dell'attuale servizio di traghettamento, senza aumentarne lo sviluppo complessivo, e quindi non comporta alcun aumento delle emissioni in atmosfera da traffico veicolare e navale.

Si rilevano invece alcuni effetti migliorativi dovuti alla riduzione della lunghezza del percorso di accesso dei veicoli dallo svincolo autostradale fino al punto di imbarco e la possibilità di integrare il servizio di traghettamento con i servizi ferroviari (in questo caso mediante attivazione di una fermata da parte di Rfi).

Pertanto ai fini della qualità dell'aria si può concludere che la realizzazione delle opere previste in progetto, nelle fasi di esercizio, non produrrà alcun effetto.

4.2.3 *Ambiente idrico, terrestre e marino*

Il progetto prevede la realizzazione di una banchina portuale costituita da un impalcato in c.a. fondato su pali di g.d. e delle relative opere accessorie a terra per imbarco e sbarco dei veicoli, comprese le strutture di servizio.

La realizzazione dell'approdo comporta la necessità di valutare interferenze che riguardino alterazioni dell'ambiente per effetto della presenza di nuove opere a mare ovvero a causa di apporti in ambiente marino.

Pertanto si dovrà effettuare la valutazione della qualità ecologica delle acque marino-costiere di cui all'indice trofico TRIX, al D.Lgs 152/2006.

La cartografia ed i sopralluoghi effettuati, non hanno evidenziato la presenza di praterie di Poseidonia nell'area di interferenza dell'approdo.

Dall'analisi del profilo delle batimetriche, così come confermato nella relazione del rilievo, si rileva una alterazione dovuta al franamento dei massi a protezione della costa. Preliminarmente all'avvio dei lavori di costruzione dell'approdo, si procederà alla ricollocazione nella posizione originaria.

Per quanto riguarda l'ambiente idrico la realizzazione degli interventi previsti in progetto potrà comportare un impatto di segno positivo in quanto la costruzione delle corsie stradali (rampe di imbarco e sbarco) comporterà la realizzazione di una rete di raccolta delle acque bianche dei piazzali da allacciare all'impianto cittadino, sicuramente presente, vista la presenza dei fabbricati del G.C.OO.MM in adiacenza all'area di intervento.

4.2.4 *Rifiuti*

Come evidenziato in precedenza la realizzazione delle opere previste nel presente progetto non modificherà il carico dovuto al traghettamento considerato che sono finalizzate ad una razionalizzazione e riorganizzazione dei percorsi di accesso e uscita.

Pertanto non producendo alcuna variazione all'attuale volume di traffici, la realizzazione degli interventi previsti in progetto non produrrà modifiche all'attuale carico urbanistico e al traffico navale e terrestre e quindi non avrà impatti negativi sulla produzione e gestione dei rifiuti.

4.2.5 Rumore, traffico marittimo e terrestre

Sebbene la realizzazione delle opere previste in progetto preveda lo spostamento dell'attracco dall'interno all'esterno del porto, la configurazione dell'attività rispetto al contesto urbano si sposta ma non varia.

Infatti l'attuale attracco dista circa 80 m dai primi recettori sensibili (fabbricati residenziali) con interposta la strada tangenziale che collega la via Marina alla zona di Pentimele e al raccordo autostradale.

Il nuovo sito presente le medesime caratteristiche con una distanza dai primi recettori di circa 100 m ma separate dalle rampe del raccordo autostradale. Le immagini che seguono illustrano quanto detto.

Ciò premesso l'intervento non produce alcuna variazione allo stato attuale.

Pertanto gli unici impatti sull'ecosistema marino connessi alla realizzazione degli interventi previsti nel presente progetto sulle componenti rumore e traffico sono quelli connessi alle fasi di cantiere.

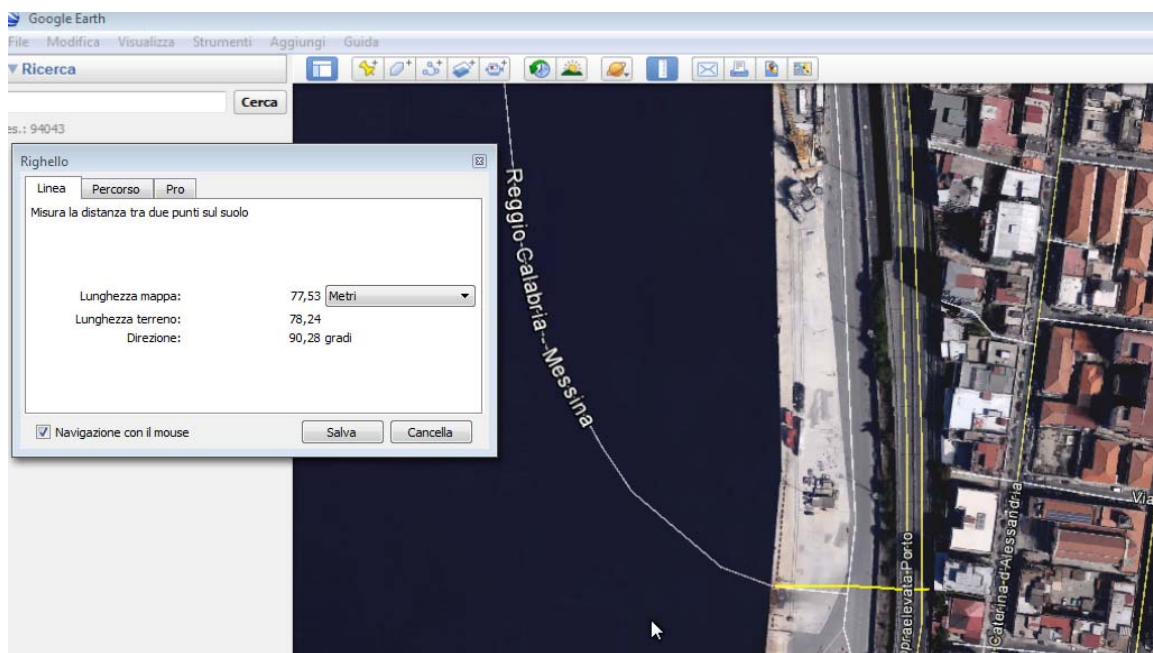


Figura 2 - Approdo attuale e distanza dai recettori sensibili

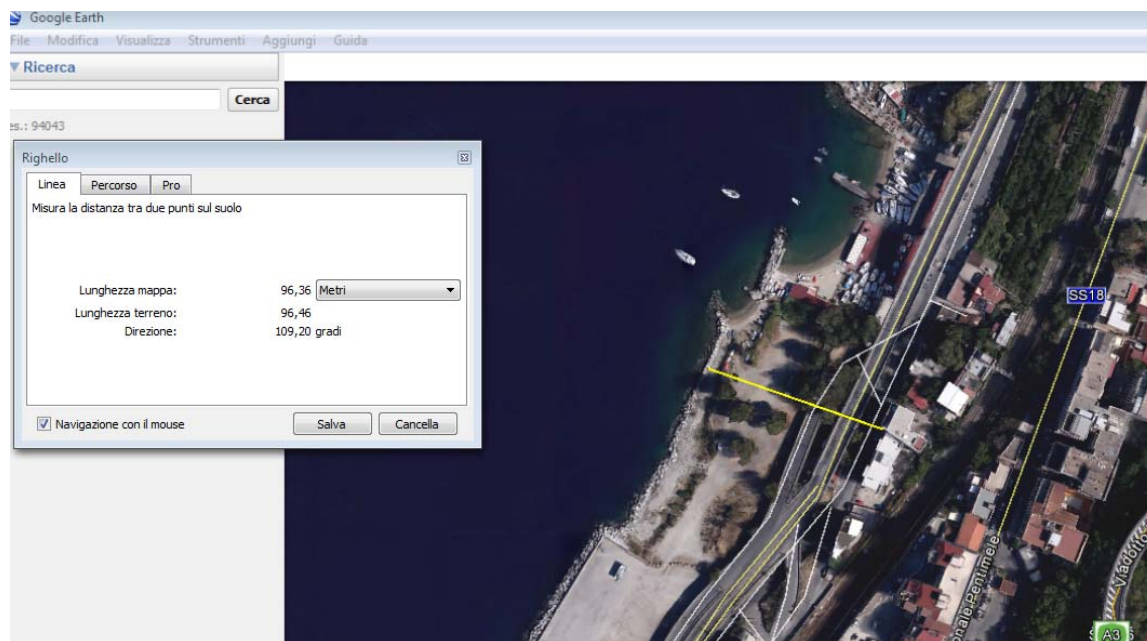


Figura 3 - Approdo di progetto e distanza dai recettori

Merita una disamina a sé la valutazione inerente il traffico veicolare, considerato che l'intervento determina un impatto positivo. Infatti i veicoli in imbarco o sbarco, rispetto alla situazione attuale, devono percorrere un tratto di strada di lunghezza inferiore. I veicoli in transito che impattano maggiormente sono i mezzi pesanti di lunga percorrenza che provengono principalmente dall'autostrada. Detti mezzi, all'uscita dallo svincolo autostradale "porto" giunti al termine della rampa percorrono la rotatoria e si immettono direttamente nelle corsie di imbarco (e viceversa per l'uscita) senza percorrere il tratto stradale all'interno del porto.

Inoltre la riorganizzazione della viabilità consente, grazie alla rotatoria, di regolamentare i flussi di traffico provenienti dall'autostrada con in flussi provenienti dal porto con quelli che proseguono verso la zona di Pentimele/imbocco autostradale.

Si analizza infine lo stazionamento dei veicoli in attesa e in uscita e quindi la possibilità di formazione di code.

Il progetto è stato redatto tenendo conto della tipologia di navi traghetto. Il massimo quantitativo di automezzi trasportabili su singola nave traghetto sarà massimo di n. 19 autoarticolati di lunghezza variabile (16/18 metri), che sviluppano una colonna, complessivamente di ml 321,00.

Gli stalli di sosta degli automezzi in fase di imbarco (corsie di imbarco) hanno una lunghezza complessiva di 550 m, più che sufficiente rispetto alla colonna prevista.

Per la fase di sbarco, considerata la presenza della corsia comune a Diano s.p.a. e Caronte&Tourist s.p.a., si tiene conto delle esigenze di entrambe le società. Le navi traghetto

ormeggeranno ai costruendi moli d'attracco, per entrambe le Società, con un intervallo minimo di 30 minuti. Il flusso di automezzi in sbarco, in termini di spazio occupato per l'incolonnamento in uscita, sarà ampiamente assorbito dal tratto di corsia di sbarco, comune alle due Società, del tratto di pubblica viabilità, che sarà riqualificata per portarla a due corsie, dalla rotatoria antistante l'area richiesta in concessione, fino alla rampa d'ingresso all'A3, cui si aggiunge, per la società Diano s.p.a. il tratto esclusivo di corsia di sbarco..

Più precisamente, la somma delle lunghezze disponibili all'incolonnamento degli automezzi in sbarco è:

▪ corsia comune di sbarco	152,00 m
▪ pubblica viabilità	204,00 m
▪ corsia di sbarco esclusiva Diano s.p.a.	<u>87,00 m</u>
▪ per un totale di	443,00 m

che risultano più che sufficienti rispetto alla domanda di traffico in uscita.

5 CONCLUSIONI

Il progetto proposto è sostanzialmente finalizzato alla costruzione di un nuovo approdo per il traghetto delle navi Reggio Cal./Messina e viceversa per poter spostare l'attuale attracco dall'interno del porto all'esterno, in corrispondenza dell'area ubicata presso il piazzale in adiacenza al varco nord.

Non producendo incrementi di traffico marittimo e veicolare non comporterà modifiche, in fase di esercizio, agli attuali impatti sull'ambiente circostante con esclusione dell'ambiente marino per il quale si prevede l'attivazione di un monitoraggio.

Gli impatti visivi, per la particolarità delle opere in progetto, saranno, a regime, anch'essi molto modesti vista l'attuale conformazione del territorio e del piazzale di intervento.

Per quanto riguarda le misure di mitigazione ambientale da adottare si ritiene che queste riguardino essenzialmente misure di prevenzione.

Conseguentemente le indicazioni sulla prevenzione di carattere generale riguardano:

- Le aree di stoccaggio temporaneo degli inerti dovranno essere realizzate in luoghi idonei e per il tempo strettamente necessario all'esecuzione dei lavori;
- Il materiale edile e di rifinitura dovrà essere stoccato in spazi appositamente creati e protetti in modo tale da evitare eventuali dispersioni nell'ambiente;



- Usare sistemi per l'abbattimento delle polveri soprattutto durante le giornate ventose bagnando adeguatamente le piste utilizzate dai camion;
- Particolare cura dovrà essere posta al termine dei lavori nell'effettuare una pulizia accurata dell'area, provvedendo a recuperare i materiali di risulta (contenitori per vernici, ferri per le armature, cavi elettrici, imballaggi ecc).