



CITTA' DI REGGIO CALABRIA

PIANIFICAZIONE URBANA

Prot. n.

Del

Al
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale per le valutazioni ambientali
Divisione II – Sistemi di valutazione ambientale

Pec:
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Rif. avviso al pubblico del 13/1/2016

Oggetto:	Verifica di assoggettabilità a VIA proposta di “Realizzazione, in località Pentimele, di un molo d'attracco per navi traghetto per il collegamento marittimo Reggio Calabria-Messina e viceversa, per il trasporto su gomma di autoveicoli e mezzi pesanti”. Proponente: Diano spa. Osservazioni
-----------------	---

In riferimento al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, per la proposta in oggetto, avviato presso codesto Ministero dell'Ambiente con istanza del 22/12/2015, vista la documentazione progettuale, pubblicata nella sezione dedicata del portale web ministeriale, si osserva quanto segue.

La proposta avanzata dalla società Diano spa, unitamente a quella della società, Caronte & Tourist spa rispettivamente per la concessione demaniale marittima, per la durata di anni 15, di un'area del demanio marittimo di mq. 8766,11 e per la concessione demaniale marittima, per la durata di anni 4, di un'area del demanio marittimo di mq. 12587, per la realizzazione di due distinti moli di attracco per navi bidirezionali per il collegamento marittimo Reggio Calabria/Messina e viceversa, per il trasporto su gomma di autoveicoli e mezzi pesanti entrambe insistenti sul piazzale a nord del Porto di Reggio Calabria, configurano nell'insieme un unico sistema di approdo per il traghettamento degli autoveicoli e dei mezzi pesanti da Reggio Calabria a Messina e viceversa.

In sede di conferenza dei servizi istruttoria, tenutasi in data 27/2/2014, presso la Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, si è evidenziato, già in via preliminare, che la realizzazione dei suddetti approdi finalizzati sia al trasferimento dei flussi di traffico veicolare, in particolare dei mezzi pesanti (camion ed autoarticolati), fra le due sponde dello Stretto di Messina dall'approdo attuale nel Comune di Villa San Giovanni all'approdo nel porto di Reggio Calabria, come nella proposta della soc. Caronte e Tourist eed al trasferimento dell'approdo attuale nella banchina di levante, nell'area di futura espansione del Porto come proposto dalla soc. Diano, presenta sotto vari profili rilevanti criticità, che nello studio di impatto ambientale, oggi proposto, non sono sufficientemente approfondite ed adeguatamente valutate.

Lo studio di impatto ambientale proposto, è sostanzialmente identico a quello proposto dalla soc. Caronte e Tourist spa, fatta eccezione per la parte in cui si confrontano le tre diverse ubicazioni dell'approdo, alternative all'attuale, presente solo nello studio proposto dalla soc. Caronte e Tourist, in ragione del fatto che la proposta della soc. Diano, già titolare di concessione demaniale per il trasporto di mezzi su gomma, in corrispondenza di un tratto della banchina di levante all'interno dell'attuale infrastruttura portuale, prevede sostanzialmente un trasferimento dell'approdo nella nuova ubicazione.

L'analisi sugli impatti del nuovo terminal, condotta dalla società proponente, tende a dimostrare che l'approdo nel Porto di Reggio Calabria, non comporta la necessità di realizzare nuove infrastrutture, considerando adeguate ai nuovi flussi di traffico le attuali, e considerando "modesto" l'impatto conseguente sul contesto sociale, per i quali si esclude la necessità di prevedere opere di mitigazione, in considerazione del fatto che la proposta prevede solo un trasferimento fisico dell'approdo dall'ambito portuale attuale a quello di futura espansione. Ciò viene argomentato in termini estremamente generici, puramente indicativi, senza minimamente introdurre alcun dato quantitativo che dimostri quanto affermato, tenendo conto anche della possibilità di potenziare i flussi di traffico. Riferendosi, inoltre, all'insieme dei due progetti (della soc. Diano e della soc. Caronte e Tourist) non si tiene conto dei dati quantitativi e degli effetti cumulativi. Non viene dimostrato in che modo il prevedibile incremento dei flussi di traffico, principalmente di mezzi pesanti, sulla attuale viabilità urbana e sul tratto autostradale da Reggio Calabria a Villa San Giovanni, in conseguenza del trasferimento dell'approdo, non incida sulla funzionalità delle stesse infrastrutture e del contesto urbano interessato, né come tale incremento di traffico non abbia effetti evidenti, anche dal punto di vista più strettamente ambientale, a carico della qualità dell'aria e del rumore. Gli effetti ambientali che lo studio considera, e le previste opere di mitigazione, sono infatti esclusivamente riferiti alla fase di realizzazione dei lavori di costruzione del terminal portuale (banchine ed opere a terra), ma non sono adeguatamente valutati gli effetti ambientali oltre che quelli sull'accessibilità dell'area urbana, in fase di esercizio del nuovo terminal logistico.

Tali effetti a parere dell'ufficio scrivente possono indicativamente essere così riassunti.

Impatto da traffico sull'arteria autostradale di accesso alla città

Lo svincolo autostradale interessato dall'accesso degli automezzi diretti agli approdi di progetto ricade a ridosso di un quartiere densamente abitato.

L'impatto sarebbe di molteplice natura, dipendente prevalentemente dagli elevati flussi di traffico di veicoli pesanti e leggeri attratti e generati dal nuovo approdo in estensione del porto di Reggio Calabria.

Tale approdo costituirebbe certamente un attrattore di flussi significativi di veicoli, basti pensare che l'attraversamento dello stretto attualmente riguarda circa 4000 veicoli al giorno nei due sensi di circolazione. Il trasferimento di tali flussi dall'attuale approdo di Villa san Giovanni a quello nel Porto di Reggio Calabria, impatterebbe fortemente sul sistema di mobilità d'area urbana della Città di Reggio Calabria.

Una campagna di misure, svolta da ANAS nel 2015, in occasione dei lavori di demolizione e ricostruzione di un sovrappasso autostradale in località Gallico, ha reso evidenti le attuali criticità del tratto autostradale tra lo svincolo Campo Calabro e il terminale autostradale, a Reggio Calabria.

I rilievi, effettuati su tre sezioni in direzione Nord – Sud e Sud - Nord, individuate come Scacciotti, nel tratto compreso tra lo svincolo di Gallico e quello di Reggio Calabria-Porto- Anas, nel tratto compreso tra lo svincolo di Reggio Calabria Porto e quello per Taranto, e Campo Calabro, nel tratto compreso tra lo svincolo di Gallico e quello di Campo Calabro, hanno evidenziato gli elevati flussi di traffico sull'arteria stradale.

I flussi più elevati si registrano nella sezione Anas in direzione Nord-Sud, dove, dalle ore 06.00 alle ore 20.00, transitano circa 29.600 veicoli (auto e mezzi pesanti); di questi, il 10,1% risulta essere composto da mezzi pesanti (camion ed autotreni).

Un altro valore elevato è quello rilevato sulla sezione Scacciotti, dove sono stati conteggiati, dalle ore 06.00 alle ore 20.00, circa 28.000 veicoli/giorno per direzione; di questi, il 7 % risulta essere composto da camion ed autotreni. Inoltre una percentuale elevata di questo flusso, pari a circa il 55%, proviene dagli svincoli di Arghillà e Gallico.

Nella sezione di Campo Calabro i flussi misurati sono circa la metà di quelli rilevati nelle altre due sezioni. Su tale sezione, nei giorni di rilievo, è stato conteggiato, dalle ore 06.00 alle ore 20.00, un flusso per direzione di circa 12.000 veicoli, con una percentuale di mezzi pesanti di circa il 5%.

Un altro dato importante è la distribuzione del flusso orario, che ha un trend medio con un picco nella fascia antimeridiana compresa tra le 07.00 e le 09.00 ed un andamento costante nella fascia pomeridiana. I valori di flusso orario misurati sono massimi prevalentemente in corrispondenza del picco mattutino, mantenendo comunque valori significativi per tutta la fascia pomeridiana, con alcune punte nella fascia serale.

Questo dato, confrontato con i volumi di traffico sul tratto autostradale compreso tra gli svincoli di Santa Trada e Campo Calabro, unitamente ai numeri di veicoli trasportati dalle compagnie di attraversamento dello stretto con sbarco a Villa San Giovanni, mostra che il trasferimento dell'attraversamento da Villa San Giovanni a Reggio Calabria, comporterebbe un incremento dei volumi di traffico sul tratto Campo Calabro – Reggio Porto che, con gli attuali volumi di traffico in attraversamento dello stretto, comporterebbe un incremento del carico sull'arteria, in entrambe le direzioni di marcia, del 10-15 %.

Dai valori richiamati dei flussi attuali, atteso che ad oggi l'arteria presenta in più fasce orarie del giorno dei valori di flussi rilevati prossimi o pari alla capacità, l'ulteriore carico potrebbe comportare la saturazione ed il collasso del deflusso sull'arteria.

Questo, oltre ad impattare sul deflusso sull'arteria autostradale, che è il principale, se non unico tronco di accesso alla città di Reggio, oltre che tratto di collegamento alla SS 106, per i flussi di attraversamento diretti da e per la Jonica Reggina, comporterebbe un riversamento sulla viabilità locale, e quindi una ripartizione di traffico locale e di attraversamento nella maglia urbana e di quartiere.

A mitigare tale effetto difficilmente potrebbero servire le opere realizzate a seguito dell'Ordinanza di Protezione Civile n.° 3296 del 19.06 .2003, "Interventi urgenti relativi all'attraversamento della città di

Villa San Giovanni da parte dei mezzi pesanti”, quali ad esempio le aree di stoccaggio, in corrispondenza dell’uscita autostradale di Villa San Giovanni, per gli autoveicoli destinati all’imbarco verso la Sicilia, che diverrebbero completamente superflue.

Impatto da traffico Sugli edifici ricadenti in Quartiere S. Caterina, e Pentimele.

Lo svincolo “Porto” è ad oggi l’accesso al lungomare di Reggio Calabria, collegato tramite la strada urbana di quartiere realizzata con le opere di galleria ferroviaria in fronte porto.

Allo stato del traffico attuale l’arteria è già stata oggetto di numerose vertenze per gli impatti di traffico sugli edifici a ridosso dell’arteria, così che è stata già oggetto di due interventi per la realizzazione di barriere fonoassorbenti, con raccomandazioni alla limitazione del traffico veicolare pesante.

La prossimità dello scalo alla rampa autostradale è indubbio che comporterebbe un rigurgito di code di veicoli sulle arterie stradali, non essendovi nelle planimetrie riportate alcun polmone di stoccaggio per i veicoli in imbarco o sbarco, e le corsie di ridottissimo sviluppo, così che l’interferenza con il deflusso tra la viabilità di quartiere e l’accesso alla rampa autostradale sarebbe più che scontata, comportando accumuli di code sulla viabilità.

La viabilità urbana di raccordo all’autostrada presenta già attualmente numerose criticità, che sarebbero ulteriormente amplificate dai nuovi flussi di traffico. Ad esempio, l’innesto a raso alla rampa autostradale, in uscita dal porto di Reggio Calabria, che attraversa una zona residenziale a ridosso dell’accesso agli edifici, è del tutto priva di opere di protezione dei flussi pedonali e di una corsia di accelerazione, ancorchè in prossimità di una curva, che costituisce già attualmente una fonte di pericolo per la circolazione in uscita dalla città, e che non potrebbe che accentuarsi con il maggiore traffico indotto.

L’impatto dovuto alle emissioni sonore ed atmosferiche andrebbe ad impattare una zona densamente abitata, atteso che è nelle immediate prossimità di un’area densamente popolata, con edifici residenziali commerciali, di istruzione uffici privati e pubblici, potendo stimare che nel raggio di 300 metri dall’accesso alla rampa autostradale gli effetti agiscono su una popolazione stimabile in 15.000 utenti.

Il Dirigente
Arch. Manuel Pulella