



CITTA' DI REGGIO CALABRIA

PIANIFICAZIONE URBANA

Prot. n. 290511

del

02 DIC 2016

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:

DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Rif. nota DVA.REGISTRO UFFICIALE .U.0024147
del 4.10.2016

Oggetto: [ID_VIP: 3425] Porto di Reggio Calabria. Progetto per la realizzazione, in località Pentimele di Reggio Calabria, di un molo d'attracco per il collegamento marittimo Reggio Calabria-Messina e viceversa, per il trasporto su gomma autoveicoli e mezzi pesanti – Procedimento di VIA - Proponente: Caronte & Tourist spa. Parere

In riferimento al procedimento di VIA, in oggetto, vista la documentazione progettuale, pubblicata nella sezione dedicata del portale web ministeriale, si osserva quanto segue.

L'istanza di Valutazione di Impatto Ambientale per il progetto in oggetto è stata presentata congiuntamente dalle società Caronte & Tourist S.p.A. e Diano S.p.A, ai sensi dell'art. 23 del DLgs 152/2006 configurando un unico sistema di approdo per il traghettamento degli autoveicoli e dei mezzi pesanti da Reggio Calabria a Messina e viceversa, pur facendo riferimento a distinte richieste inoltrate alla competente Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, rispettivamente con istanza n. 4532 del 1/2/2013, per la concessione demaniale marittima della durata di anni 4, di un'area di mq. 12587 e con istanza nr. 28178 del 2/7/2013 per la concessione demaniale marittima, della durata di anni 15, di un'area di mq. 8766,11 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.

In sede di conferenza dei servizi istruttoria, tenutasi in data 27/2/2014, presso la Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, in via preliminare, si è osservato che la realizzazione dei suddetti approdi finalizzati 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, presenta sotto vari profili rilevanti criticità, che nello studio di impatto ambientale, oggi proposto, non sono adeguatamente valutate.

Nello studio di impatto ambientale proposto, si fa il confronto fra tre diverse ubicazioni dell'approdo, alternative all'attuale, in località Gallico Marina in località Bolano e nel porto di Reggio Calabria,

finalizzate al potenziamento del trasporto marittimo nello Stretto di Messina, assumendo che l'attuale approdo di Villa San Giovanni non ulteriormente potenziabile ma semmai da depotenziare in conseguenza 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", per effetto della quale sono stati realizzate già varie opere infrastrutturali quali la realizzazione dei polmoni di stoccaggio, in corrispondenza dell'uscita autostradale di Villa San Giovanni, per gli autoveicoli destinati all'imbarco verso la Sicilia.

L'analisi condotta dalle società proponenti, per confronto tra le tre ipotesi di localizzazione, tende a dimostrare che la soluzione dell'approdo nel Porto di Reggio Calabria, è la preferibile in quanto non comporterebbe la realizzazione di nuove infrastrutture, considerando adeguabili le attuali, ai nuovi flussi di traffico con ridotti interventi e considerando "contenuto" l'impatto conseguente sul contesto sociale in quanto, *"il traffico dei mezzi destinati al traghettamento non interferisce con le altre attività urbane (come invece avviene a Villa San Giovanni)"*. Anzi, nello Studio di Impatto Ambientale si valuta positivamente l'impatto delle opere previste sull'area interessata, in quanto riqualificanti il sito, essendo infrastrutture rispondenti alle specifiche esigenze della città e dell'area portuale, che determinano sia lo spostamento dei flussi di traffico degli utenti delle linee di traghettamento (svolto dalla società Diano spa) al di fuori dell'area portuale e la regolamentazione dei flussi di traffico urbano e portuale al varco nord con la costruzione di una rotatoria, che migliorerebbe la circolazione dei veicoli, apportando benefici in termini di sicurezza e di impatto ambientale. Nello stesso documento si descrivono le misure di mitigazione, sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio dell'opera in progetto. Per quest'ultima fase, circa la mitigazione degli impatti relativi alle emissioni gassose e di polveri dovuti ai flussi di traffico commerciale è indicata la realizzazione (pag. 159, TAV R6-SIA) *"a protezione dei bersagli ambientali più sensibili"*, di non meglio precisate *"barriere e schermature isolanti idonee ad abbattere il rumore sia a ridurre al minimo la diffusione di polveri e gas di scarico"*; relativamente alla mitigazione dell'impatto visivo delle opere è indicata la realizzazione di una non meglio precisata *"duna artificiale posta tra la scogliera frangiflutti e le corsie dei piazzali d'imbarco"*; relativamente agli impatti sulla circolazione stradale è proposta la realizzazione della citata rotatoria *"idonea ad ottimizzare le intersezioni veicolari per le varie provenienze e destinazioni che convergono nell'area fronte stante l'attuale accesso nord al piazzale del Porto"*. In relazione alle due prime opere di mitigazione indicate si evidenzia che le stesse non sono descritte graficamente negli elaborati progettuali disponibili.

Lo studio affronta in termini quantitativi l'incremento dei flussi di traffico, principalmente di mezzi pesanti, e la valutazione degli impatti sulla attuale viabilità urbana e sul tratto autostradale da Reggio Calabria a Villa San Giovanni, in conseguenza del trasferimento dell'approdo, concludendo che il traffico incrementale determinato dalla nuova linea di navigazione, attivata a seguito della realizzazione del terminal, *"è di modestissima consistenza, essendo pari, nell'ora di punta a circa 29 veicoli pesanti in arrivo per l'imbarco e altrettanti in partenza da sbarco"* e che non è necessario alcun polmone di accumulo ulteriore rispetto a quello previsto all'interno del terminal e che l'accodamento dei veicoli in attesa di imbarco rimarrebbe tutto interno al terminal, senza alcuna influenza sulla viabilità esterna al terminal. Si conclude che le criticità sulla sicurezza di alcuni punti della viabilità urbana, già evidenziate in

sede di conferenza dei servizi , in particolare l'assenza di opere di protezione dei flussi pedonali in corrispondenza di un edificio e la mancanza di una corsia di accelerazione in corrispondenza della rampa SN di immissione nella Sopraelevata, sono facilmente superabili con la realizzazione di un marciapiede e con la regolazione dell'immissione sulla rampa mediante semaforo, non previsti in progetto e conseguentemente ipotizzate a carico dell'amministrazione comunale.

A parere dell'ufficio scrivente gli impatti ambientali del progetto possono invece essere così riassunti.

IMPATTO DA TRAFFICO SULL'ARTERIA AUTOSTRADALE DI ACCESSO ALLA CITTÀ

L'analisi condotta nello studio ha determinato che attualmente sull'A3, nel tratto compreso tra lo svincolo di Gallico e quello di Reggio Calabria Porto transitano, dalle ore 06.00 alle ore 20.00, 28.000 veicoli per direzione con una percentuali di mezzi pesanti di circa il 7%.

Il livello di servizio riscontrato su tale tratto, che ha una capacità oraria di 3.800 veicoli per direzione, a fronte di un flusso massimo nell'ora di punta di 3.000 veicoli è quello classificato come D dal manuale HCM, questi lo definisce come l'ultimo livello di deflusso stabile in cui i veicoli si condizionano fortemente tra loro (deflusso condizionato/congestionato); piccoli incrementi di domanda o piccole riduzioni di offerta provocano cadute del livello di servizio.

L'analisi condotta nello studio ha valutato gli effetti sulla circolazione solo su gli incrementi della domanda, non effettuando nessuna analisi su possibili riduzioni di offerta (capacità), dovute ad esempio ad incidenti o lavori sulla carreggiata. E' noto, anche che l'ANAS dovrà effettuare nei prossimi mesi i lavori di ammodernamento del tratto autostradale dell'A3 tra Villa San Giovanni e Reggio Calabria, la cui durata andrà a superare i 18 mesi.

Gli effetti dei lavori andranno a produrre, nel caso in cui viene chiusa una corsia di una carreggiata, una riduzione della sezione stradale e di conseguenza la capacità si riduce da 3.800 a 1.900 veicoli per ora.

Nel caso in cui viene chiusa al traffico tutta una carreggiata istituendo il doppio senso di circolazione sulla carreggiata opposta, la capacità complessiva residua è di 2.800 veicoli per ora in entrambe le direzioni.

E' evidente che il restringimento o la chiusura di una carreggiata andrà a provocare un forte peggioramento delle condizioni della circolazione autostradale con code in media di almeno 5 chilometri e ritardi medi di diverse decine di minuti.

In questo scenario, un incremento del traffico, su questo tratto di autostrada, soprattutto di mezzi pesanti, andrà a peggiorare maggiormente gli effetti sulla circolazione stradale e sugli utenti. Gli stessi utenti che si devono spostare da Villa San Giovanni a Reggio Calabria per traghettare avrebbero un incremento del tempo di viaggio considerevole, rendendo peraltro l'alternativa di Reggio non più competitiva.

Non essendo previsto, inoltre, nessun polmone di accumulo ulteriore rispetto a quello previsto all'interno del terminal, nelle condizioni sopra descritte, è facile immaginare come un aumento dei veicoli in attesa avrebbe un'influenza sulla viabilità esterna al terminal.



Non è presente uno studio specifico su un piano di gestione e monitoraggio del traffico da attuare in condizioni di emergenza e che preveda la gestione di eventi non prevedibili.

Inoltre, lo studio non ha tenuto conto di un possibile aumento degli attuali flussi di traffico che si potrebbero generare con la nascita della città metropolitana di Reggio Calabria.

IMPATTO DA TRAFFICO ALLA SCALA PUNTUALE. EFFETTI SU INQUINAMENTO ACUSTICO E ATMOSFERICO

La viabilità dello svincolo e del piazzale che sarebbe interessato dall'intervento, è di accesso principale alla zona di Pentimele, area di alto interesse turistico, balneare e sportivo, dove è localizzato, Il Pala Calafiore, Palazzetto dello Sport di oltre 8000 posti, impianto dove hanno giocato le squadre di pallacanestro e di pallavolo che militavano in serie A, attraendo tra spettatori ed addetti numeri prossimi ai 10.000 utenti, come spettacoli musicali, altri impianti sportivi, come i circoli del tennis, ed altri i lidi e gli edifici dell'ex Fiera. Complessivamente l'area è una zona utilizzata quotidianamente per attività o manifestazioni di vario genere che attraggono migliaia di persone.

Lo studio, per quanto riguarda gli impatti sulla viabilità locale, ha considerato l'esercizio ordinario, non ha tenuto in considerazione gli effetti sulla circolazione nel caso si verificano questi eventi. Il solo Palazzetto dello Sport che ospita la squadra locale di basket o manifestazioni canore ha una capienza di ottomila posti che genera un flusso di traffico con code che possono arrivare dallo svincolo fino all'autostrada.

Inoltre l'area dell'intervento di approdo proposto ricade a circa 300 mt in linea d'aria dal popoloso quartiere di S. Caterina, quartiere ad alta densità residenziale.

La presenza di un approdo, con transito di veicoli in traghettamento, leggeri e pesanti, comporterebbe significativi effetti dal punto di vista dell'inquinamento acustico ed atmosferico

Impatto acustico

Il Comune di Reggio Calabria non ha ufficialmente adottato un Piano di Zonizzazione Acustica del proprio territorio, per come previsto dall'art. 6 comma 1, lettera a) della Legge n. 477/95; pertanto non è vigente una classificazione acustica del territorio.

La zona in prossimità all'accesso portuale, immediatamente a ridosso della linea ferrata, qualche centinaia di metri dalla battigia, ricade nel vigente strumento urbanistico, P.R.G. del Comune di Reggio Calabria adottato con delibera Consiliare n° 44 del 25.03.1970 e riapprovato dalla G.R. con decreto del Presidente n° 914/1985, e ricadente in "Zona Omogenea B", disciplinata dalle norme di attuazione ex art. 19 ed in particolare destinata a "zona di completamento".

In termini di area, la zona oggetto di studio per la natura e la destinazione degli edifici, per l'elevata densità abitativa, per la presenza di attività commerciali ed uffici, oltre al residenziale, potrebbe essere classificata tra la classe IV, area di intensa attività umana, e la Classe III "Aree di tipo misto". Si riportano quantunque i limiti previsti sia per la Classe III che per la classe IV dal D.P.C.M. 14/11/97.

Purtuttavia per i comuni che non hanno adottato le zonizzazioni acustiche, per quanto previsto dal DPR 447/95, è opportuno far riferimento al D.P.C.M. 1 marzo 1991, "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno". Il decreto prevede che ai fini della determinazione dei limiti massimi dei livelli sonori equivalenti, i comuni adottano la classificazione in zone distinte in sei classi, fissando i limiti massimi dei livelli sonori equivalenti in relazione alla diversa destinazione d'uso del territorio. Tuttavia all'art 6 del citato DPCM è previsto che In attesa della suddivisione del territorio comunale nelle VI zone, si applicano per le sorgenti sonore fisse i limiti di accettabilità riferiti alle Zone di cui all'art. 2 del decreto ministeriale 2 aprile 1968, riportate in tabella 3.

Tabella 1 - Valori limite assoluti di emissione D.P.C.M. 14/11/97 - Leq in dB(A)

Classe di destinazione d'uso	Tempi di riferimento	
	Diurno	Notturmo
III - Aree di tipo misto	55	45
IV - Aree di intensa attività umana	60	50

Tabella 2 - Valori limite assoluti di immissione D.P.C.M. 14/11/97 - Leq in dB(A)

Classe di destinazione d'uso	Tempi di riferimento	
	Diurno	Notturmo
III - Aree di tipo misto	60	50
IV - Aree di intensa attività umana	65	55

Tabella 3 - Valori limite ai sensi D.P.C.M. 01/03/91 - Leq in dB(A)

Zonizzazione	Tempi di riferimento	
	diurno Leq (A)	Notturmo Leq (A)
Tutto il territorio nazionale	70	60
Zona A (decreto ministeriale n. 1444/68) (*)	65	55
Zona B (decreto ministeriale n. 1444/68) (*)	60	50
Zona esclusivamente industriale	70	70

Per quanto sopra esposto, per la zona in oggetto si assume quali valori limite equivalente di riferimento 60 dB (A) in periodo di riferimento diurno e 50 dB (A) che in periodo di riferimento notturno.

Rilievi fonometrici

Sono stati effettuati rilievi di rumore sia nel periodo di riferimento diurno che in quello notturno. I valori di rumorosità LAeq rilevati nella campagna di misure, sono stati rilevati nei punti di rilievo che corrispondono agli spazi abitativi esterni più prossimi al luogo di intervento, e comunque i punti sensibili frequentati da persone più rappresentativi.

I rilievi fonometrici all'esterno sono stati svolti in fascia diurna tra le 15.30 e le 19.00 del 24 maggio 2016, ed in fascia notturna tra le 22.00 e le 01.00 a cavallo tra il 24 ed il 25 maggio 2016, in condizioni meteorologiche stabili, in assenza di fenomeni di pioggia.

Le misure sono state eseguite con il microfono posizionato a m 1,40 dal piano di calpestio.

Tabella 4 – valori di Leq rilevati nei punti di rilievo esterni

Leq dB(A)	1	2
Diurno	59,6	58,4
notturno	45,8	46,3

Osservate le immissioni sonore, rilevate in corrispondenza della facciata dell'edificio in prossimità alla linea ferroviaria, (punto 1), si riscontra che i valori di livello equivalente sono sostanzialmente comparabili nelle condizioni di funzionamento, rispetto ai valori rilevati di rumore di fondo, e comunque compatibili con la zona individuata e lo stato di fatto.

Nell'ipotesi del funzionamento degli approdi, in funzione dell'utilizzo degli stessi tale dato potrebbe essere facilmente ribaltato. Atteso che i numeri di veicoli che sono interessati all'attraversamento possono essere fino a 8000 veic/g, ricorrendo a modelli disponibili in letteratura, facilmente è dimostrabile che i livelli sono ampiamente superati, e per più volte nella giornata, fino a soglie che agevolmente raggiungono i livelli di allarme.

Analogo ragionamento, può essere esposto per l'inquinamento atmosferico.

L'approdo di veicoli pesanti, per emissioni proprie dei propulsori, oltre che da manovre, simulando il livello di inquinante emesso, comporterebbe livelli elevati di inquinanti connessi con il traffico, quali il monossido di carbonio, ossidi di Azoto, ossidi di zolfo, benzene e Idrocarburi Policiclici Aromatici PM10.

Considerando un modello di tipo regressivo, utilizzati nella simulazione dell'inquinamento atmosferico da traffico, che consentono di correlare la concentrazione degli inquinanti ad una o più variabili esplicative, di seguito riportato

$$KCO = a + b VV + c DV + d Q$$

in cui è stato indicato con:

KCO: la concentrazione di monossido di carbonio, in mg/mc

VV: la velocità del vento, in m/s

DV: il settore di provenienza del vento, in ottavi (1 - 8)

Q: la portata totale, in veicoli/ora

E considerando i parametri atmosferici secondo la statistica annuale, ed il flusso equivalente nell'ipotesi di attraversamento con numeri attuali su villa S. Giovanni che attraccano su Reggio, si riscontrano valori di monossido di carbonio superiori alla soglia di attenzione, come anche della soglia limite, ripetutamente nella giornata.

Sulla scorta di quanto sopra specificato, anche alla luce delle carenze evidenziate, per quanto di competenza si esprime parere contrario.

Il Dirigente
Ar. Manuel Pulella