

Protocollare per favore

AV

Da: Giuseppe Marino [mailto:assessoregiuseppemarino@gmail.com]

Inviato: giovedì 6 aprile 2017 12:06

A: Venditti Antonio

Oggetto: Fwd: (nessun oggetto)

Egr. Sig. Ing.Venditti

facendo seguito all'incontro tenutosi presso il suo ufficio nella mattinata del 4 aprile u.s., Le trasmetto in allegato alla presente mail la delibera n. 2 del 29.03.2017 con cui il Consiglio Comunale di Reggio Calabria, con votazione espressa all'unanimità, ha manifestato ferma opposizione politica alla realizzazione della proposta progettuale relativa alla costruzione di una darsena per il transito dei mezzi pesanti dal Porto di Reggio Calabria. Le trasmetto, altresì, le osservazioni relative ai gravi conseguenze ambientali che il progetto realizzerebbe, già trasmesse dal Comune di Reggio Calabria in data 02.12.2016.

Pertanto, poiché è intenzione di codesta amministrazione opporsi fermamente a tale progetto, Le chiedo di tenermi aggiornato sugli esiti della procedura.

Confermandole nuovamente la disponibilità ad un nuovo incontro presso la sede del Ministero dopo le festività pasquali, le porgo cordiali saluti

avv. Giuseppe Marino

--

Città di Reggio Calabria

Assessorato Politiche Comunitarie e Pianificazione Urbana

Trasporti- Smart City - Energia

Palazzo Ce.Dir. corpo I, Via S. Anna II tronco Reggio Calabria

tel 0965.362.2609

fax.0965.362.2620

mail: assessoregiuseppemarino@gmail.com

giuseppe.marino@reggiocal.it

pec: assess.sviluppourban@pec.reggiocal.it

Il presente ordine del giorno è sottoscritto come segue:

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
F.to Demetrio DELFINO

II. SEGRETARIO GENERALE
F.to Dott.ssa Giovanna A. ACQUAVIVA



CITTA' DI REGGIO CALABRIA

ORDINE DEL GIORNO DEL CONSIGLIO COMUNALE

N. 2 del 29 MARZO 2017

Il presente atto, avente natura politica, non richiede la espressione dei pareri in ordine alla regolarità tecnica e contabile, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D. Lgs. 18.08.2000, n. 267.

OGGETTO: DETERMINAZIONI AVVIO PROCEDURA DI IMPATTO AMBIENTALE CARONTE & TOURIST SPA - DIANO SPA

N. _____ Reg.

Si certifica che l'o.d.g., ai sensi dell'art. 124 del D.Lgs 18 agosto 2000, n. 267, viene pubblicato in data odierna all'Albo Pretorio online ai sensi dell'art. 32, comma 1, legge 18 giugno 2009, n. 69, e vi rimarrà in pubblicazione per 15 giorni consecutivi.

L'anno **duemiladiciassette** il giorno **ventinove** del mese di **marzo**, alle ore **11.55**, nella sala delle Adunanze Consiliari Presso Palazzo San Giorgio, a seguito di convocazione del Presidente del Consiglio prot. n. 47843 del 23.03.2017 si è riunito il Consiglio Comunale, in sessione straordinaria di prima convocazione.

Presiede la seduta il Presidente del Consiglio, Sig. **Demetrio DELFINO**.

Risultano presenti il Sindaco e n. **27** Consiglieri, come dal seguente prospetto:

Reggio Calabria, li **- 4 APR. 2017**

L'INCARICATO
F.to Rocco TRIPODI

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to Dott.ssa Giovanna A. ACQUAVIVA

| <u>N.</u> | <u>Cognome e Nome</u> | <u>Presenza</u> | <u>N.</u> | <u>Cognome e Nome</u> | <u>Presenza</u> |
|-----------|-------------------------------|-----------------|-----------|------------------------------|-----------------|
| 1 | FALCOMATA' Giuseppe - Sindaco | SI | 25 | DATTOLA Lucio | SI |
| 2 | ALBANESE Rocco | SI | 26 | CARACCIOLIO Maria Antonietta | SI |
| 3 | BOVA Filippo | NO | 27 | D'ASCOLI Giuseppe | SI |
| 4 | BRUNETTI Paolo | SI | 28 | DATTOLA Luigi | SI |
| 5 | BURRONE Filippo | SI | 29 | IMBALZANO Pasquale | SI |
| 6 | CASTORINA Antonio | SI | 30 | MAIOLINO Antonino | SI |
| 7 | DELFINO Demetrio | SI | 31 | MATALONE Antonino | NO |
| 8 | GANGEMI Francesco | SI | 32 | PIZZIMENTI Antonio | NO |
| 9 | IACHINO Nancy | SI | 33 | RIPEPI Massimo Antonio | SI |
| 10 | IMBALZANO Emiliano | SI | | | |
| 11 | LATELLA Giovanni | NO | | | |
| 12 | MARRA Vincenzo | SI | | | |
| 13 | MARINO Demetrio | SI | | | |
| 14 | MARTINO Demetrio | SI | | | |
| 15 | MAURO Riccardo | SI | | | |
| 16 | MILETO Antonino | SI | | | |
| 17 | MINNITI Giovanni | SI | | | |
| 18 | MISEFARI Valerio | SI | | | |
| 19 | NOCERA Antonino | NO | | | |
| 20 | PARIS Nicola | SI | | | |
| 21 | QUARTUCCIO Filippo | SI | | | |
| 22 | RUVOLO Antonio | SI | | | |
| 23 | SERA Giuseppe Francesco | SI | | | |
| 24 | SERRANO' Paola Maria | SI | | | |

Il sottoscritto Segretario Generale, visti gli atti d'ufficio,

ATTESTA

che il presente o.d.g. è stato pubblicato all'Albo Pretorio online per 15 giorni consecutivi a partire dal _____, come prescritto dall'art. 124, comma 1, del D.Lgs 18 agosto 2000, n. 267.

Reggio Calabria, li **- 4 APR. 2017**

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to Dott.ssa Giovanna A. ACQUAVIVA

Sono altresì presenti alla seduta, senza diritto di voto, gli assessori Sigg.ri: Neri Armando, Anghelone Saverio, Nucera Anna, Zimbalatti Antonino, Nucera Lucia Anita, Marino Giuseppe, Marcianò Angela, Calabrò Irene Vittoria e Muraca Giovanni.

Partecipa il Segretario Generale Dott.ssa **Giovanna A. ACQUAVIVA**.

II. PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Concede la parola al consigliere Massimo Ripepi che dà lettura della mozione prot. n. 36422 del 07.03.2017. avente ad oggetto "DETERMINAZIONI AVVIO PROCEDURA DI IMPATTO AMBIENTALE CARONTE & TOURIST SPA - DIANO SPA", presentata ai sensi dell'art. 43 del D. Lgs. n. 267/2000 e dell'art. 48 del Regolamento per il funzionamento del Consiglio Comunale, per la trattazione in Consiglio.

Il Presidente informa che è pervenuto al tavolo della Presidenza un emendamento alla mozione suddetta, presentato da numerosi Consiglieri di maggioranza ed acquisito al protocollo dell'Ente al n. 51467 del 29.03.2017, che qui di seguito si riporta:

A pagina 2 della mozione alla voce atteso che:

di fatto il progetto non è stato archiviato, va modificato in questo senso:

di fatto il progetto non è stato archiviato in attesa di eventuali integrazioni allo stesso dalle società coinvolte;

Come da sempre sostenuto da questa Amministrazione Comunale il trasferimento dell'attraversamento ...

che ulteriore carico potrebbe comportare la suturazione...

nella pagina 3 va aggiunto

che un significativo...

che la diminuzione dell'inquinamento e la valorizzazione delle risorse paesaggistiche e naturalistiche che sono precondizione per migliorare la qualità della vita dei cittadini;

Di cassare la parola "esclusivamente" dopo la parola sviluppato

Di aggiungere la parola "eventuale" prima della parola decisione

Di modificare l'ultimo periodo nella seguente forma:

di dare mandato al Sindaco di relazionarsi con gli organi competenti al fine di scongiurare la realizzazione del progetto stesso.

Il Presidente, quindi, pone in votazione, per alzata di mano, l'emendamento che viene approvato **ALL'UNANIMITA'** dai 20 presenti in aula (FALCOMATA', ALBANESE, BRUNETTI, BURRONE, CASTORINA, DELFINO, IACHINO, IMBALZANO Emiliano, MARINO, MARRA, MAURO, MILETO, MINNITI, MISEFARI, PARIS, SERA, CARACCILO, D'ASCOLI, MAIOLINO e RIPEPI).

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che

é stato emanato da Caronte & Tourist SpA - Diano SpA un Avviso Pubblico di avvio alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per il Progetto per la Realizzazione di un molo di attracco per navi traghetto, in località Pentimele di Reggio Calabria, per il collegamento marittimo Reggio Cal/Messina e viceversa, per il trasporto su gomma di autoveicoli e mezzi pesanti. A tal fine, detta società ha attivato le procedure che regolano la materia per una legittima strategia aziendale, chiaramente finalizzata al contenimento dei costi ed allo sviluppo della propria attività d'impresa;

la Capitaneria di porto di Reggio Calabria ha, nel rispetto delle norme, proceduto a dare evidenza pubblica della richiesta di concessione demaniale, sia sulla G.U. dell'Unione europea, sia attraverso la pubblicazione a mezzo stampa dell'avviso, affinché chi ne avesse interesse potrebbe formalizzare le proprie osservazioni, avanzare proposte analoghe o intraprendere azioni a tutela di eventuali diritti. Il tutto entro il termine di 50 giorni, come previsto dalla legge. In detto lasso di tempo, tutte le istituzioni e le associazioni dovevano formalizzare le loro osservazioni e doglianze attraverso atti formali, secondo la normativa vigente;

l'art. 1, comma 3, dello Statuto recita: «Il Comune concorre alla determinazione degli obiettivi contenuti nei piani e nei programmi della Provincia, della Regione e dello Stato e provvede, per quanto di sua competenza, all'esecuzione ed all'attuazione di essi»;

l'art. 1, comma 5, dello Statuto recita « Il Comune promuove i rapporti con le altre autonomie locali ed attiva la collaborazione con tutti i soggetti pubblici e privati, allo scopo di coordinare l'esercizio delle funzioni e dei servizi di interesse ultracomunale».

Considerato che

In data 02 dicembre 2016 il Comune di Reggio Calabria, tramite nota a firma del Dirigente del Settore Pianificazione Urbana, ha trasmesso le proprie osservazioni al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha trasmesso al Comune di Reggio Calabria l'elenco delle osservazioni inviate alle società richiedenti dichiarando che “A seguito di un approfondito esame ed analisi della documentazione presentata la Commissione ha individuato rilevanti carenze sostanziali nel progetto e nello studio di impatto ambientale; ed una serie di questioni formali ed inesattezze, tali da impedire il compimento delle valutazioni di competenza”.

Complessivamente, sulla scorta del parere espresso dal Comune di Reggio Calabria, il Ministero ha osservato ben 42 prescrizioni che attengono al quadro di riferimento programmatico, progettuale ed ambientale, in merito a valutazioni sulla qualità dell'aria, dell'acqua, rischio erosione, gestione ciclo rifiuti, mancanza del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, iter di adozione del Piano Regolatore Portuale, rapporti di coerenza tra il progetto e le attività attuali e programmatiche del porto, l'adeguatezza del dimensionamento dei piazzali operativi con i volumi di traffico attesi, mancanza di progetto definitivo ed eventuali alternative, suddivisione di traffico navale, implementazione del traffico veicolare, elaborazione e monitoraggio del traffico in emergenza, collegamenti con le principali arterie di traffico, effetti cumulativi tra il progetto e i lavori Anas sull'autostrada, movimentazione dei fondali marini, dragaggi e sbancamenti, localizzazione dell'area di cantiere, localizzazione e progetto degli edifici a servizio degli utenti, caratteristiche impianto fotovoltaico, strutture di controllo ed accoglienza pendolari, tipologia di impianti di illuminazione, impianto smaltimento acque reflue, bilancio materiali di approvvigionamento, materiali prodotti da scavo a terra, ed ancora problematiche relative alle emissioni in atmosfera, alle indagini e rilievi su suolo e sotto suolo, all'impatto sull'ambiente idrico, sull'ecosistema marino, valutazione di incidenza, rumori e vibrazioni, paesaggio e piano di monitoraggio.

Il Ministero ha fornito, alle società interessate, l'elenco delle integrazioni necessarie, chiedendo alla Direzione di “rivalutare la possibilità o meno di proseguire nell'iter istruttorio di VIA”. Le risposte alle osservazioni del Ministero dovranno essere presentate entro 45 giorni dalle società richiedenti. Qualora il termine indicato per la presentazione delle integrazioni decorra senza esito, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS concluderà l'istruttoria sulla base della documentazione agli atti.

Atteso che

di fatto il progetto non è stato archiviato in attesa di eventuali integrazioni al progetto delle società coinvolte;

Come da sempre sostenuto da questa Amministrazione Comunale “Il trasferimento dell'attraversamento da Villa San Giovanni a Reggio, comporterebbe un incremento dei volumi di traffico sul tratto Campo Calabro – Reggio Porto/Pentimele (+10-15 %).

Che l'ulteriore carico potrebbe comportare la saturazione ed il collasso del deflusso sull'arteria, impattare sul traffico dell'arteria autostradale e il tratto di collegamento alla SS 106 in attraversamento da e per la Jonica reggina, comporterebbe un riversamento sulla viabilità locale, e quindi sul traffico locale e di quartiere.

Che un significativo impatto negativo interesserebbe poi gli edifici ricadenti nei quartieri Santa Caterina, e Pentimele. La prossimità dello scalo alla rampa autostradale è indubbio che comporterebbe un rigurgito di code di veicoli sulle arterie stradali, non essendo stato previsto nel progetto alcun

polmone di stoccaggio per i veicoli in imbarco o sbarco. L'interferenza tra la viabilità di quartiere e il deflusso per l'accesso alla rampa autostradale sarebbe più che scontata, comportando accumuli di code sulla viabilità";

che la diminuzione dell'inquinamento e la valorizzazione delle risorse paesaggistiche e naturalistiche che sono preconditione per migliorare la qualità della vita dei cittadini;

Tutto quanto sopra premesso e considerate

DELIBERA

nella figura del Sindaco e del Consiglio Comunale tutto, assoluto dissenso all'eventuale realizzazione del Progetto di che trattasi in quanto Reggio è una città turistica ed è chiaro che il porto va sviluppato in questa direzione, così come l'Amministrazione sta già facendo con progetti avviati e programmati nell'ambito delle diverse linee di finanziamento attivate a livello ministeriale.

di intraprendere qualsiasi tipo di azione legale e / o ricorso avverso la eventuale decisione di procedere con la realizzazione del Progetto in questione.

di dare mandato al Sindaco di relazionarsi con gli organi competenti al fine di scongiurare la realizzazione del progetto stesso

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Pone in votazione, quindi, per alzata di mano, la mozione che viene **APPROVATA ALL'UNANIMITA'** dai 20 presenti in aula (FALCOMATA', ALBANESE, BRUNETTI, BURRONE, CASTORINA, DELFINO, IACHINO, IMBALZANO Emiliano, MARINO, MARRA, MAURO, MILETO, MINNITI, MISEFARI, PARIS, SERA, CARACCILOLO, D'ASCOLI, MAIOLINO e RIPEPI).

IL PRESIDENTE ne proclama l'esito.



CITTA' DI REGGIO CALABRIA

PIANIFICAZIONE URBANA

Prot. n. 290511

del

02 DICEMBRE 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:

DGSalvanguardia.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