



# CITTÀ DI REGGIO CALABRIA

## Settore Risorse U.E. Mobilità Smart City

Prot. n. 89795  
del 01-06-2018

AI 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](mailto:dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it)  
[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

Oggetto: Verifica di assoggettabilità a VIA proposta di Realizzazione di un sistema di approdo per il collegamento marittimo Reggio Calabria-Messina presso le aree a nord del Piazzale Porto in Reggio Calabria. Proponente: Caronte & Tourist spa. **Presentazione osservazioni**

Richiamata la precedente nota di questo Ente prot. 27214 del 22.02.2016, in special modo le considerazioni ed i dati di cui al paragrafo “*Impatto da traffico sull'arteria autostradale di accesso alla città*” ed “*Impatto da traffico Sugli edifici ricadenti in Quartiere S. Caterina, e Pentimele*” che qui si intendono interamente riportati. Inoltre di seguito si pongono all'attenzione dei destinatari ulteriori dati emergenti principalmente dal PUMS della Città di Reggio Calabria approvato con Delibera di C.C. n°63 del 16.10.2017.

### REGGIO CALABRIA

La configurazione attuale genera una mobilità interna ordinaria (Comune) e di scambio con il resto della Città Metropolitana e delle regioni Calabria e Sicilia. La città, nei suoi confini amministrativi, è interessata da una mobilità giornaliera (interna e di scambio) di circa mezzo milione di spostamenti. Si evidenzia che solo il tratto nord dell'A3 è interessato da un flusso bidirezionale di oltre 25.000 veicoli/giorno. La domanda di trasporto con origine/destinazione nei poli attrattori collocati nell'area centrale della città rappresenta oltre la metà della domanda sistematica che interessa il centro urbano.

I risultati delle analisi condotte nelle fasi conoscitive del PUMS approvato con Delibera di C.C. n°63 del 16.10.2017, sulle diverse componenti di mobilità, evidenziano un insieme di criticità legate al sistema dei trasporti attuale dove si registra uno squilibrio modale a favore della strada con dimensioni maggiori rispetto ad altre città di medie dimensioni. La presenza di fenomeni di **congestione** impone ai singoli cittadini, ed al sistema nel suo complesso, rilevanti oneri sia nei riguardi della salute che in termini monetari.

Le criticità evidenziate relativamente all'offerta infrastrutturale (lo svincolo Porto è una di queste) e servizi integrati non adeguati e l'assenza di tecnologie a supporto della mobilità implicano quindi esternalità pesanti in termini di congestione, inquinamento ambientale e sicurezza e con elevata vulnerabilità verso eventi, anche puntuali, di tipo eccezionale, e l'eventuale spostamento del traffico pesante, da e per la Sicilia, aggraverebbe tale situazione.

Il PUMS approvato individua lo scenario di riferimento relativo agli orizzonti temporali di piano; ovvero gli Scenari di Progetto (medio termine al 2025, e di lungo periodo con un orizzonte temporale al 2035) sono stati stimati e confrontati con gli effetti dello scenario di riferimento attuale. Gli scenari di progetto disegnano l'assetto futuro che la città di Reggio Calabria dovrebbe assumere al fine di superare le criticità attuali e quelle tendenziali come per esempio gli **U.D.C. (urban distribution center) individuati uno a Nord della Città, proprio in prossimità di dove viene proposto l'attracco**, e l'altro in zona sud della Città.

### CENTRI DISTRIBUZIONE URBANA

Nell'ottica di efficientare la distribuzione urbana delle merci, il PUMS approvato con Delibera suddetta prevede di favorire una complessiva riorganizzazione delle supply chain.

In particolare, rispetto alla situazione attuale, il Piano propone due tipi di interventi:

- l'inserimento di un nuovo anello all'interno delle supply chain costituito da più Centri di Distribuzione Urbana (CDU);
- l'avvicinamento delle piattaforme distributive all'area di consumo.

Un Centro di Distribuzione Urbana (CDU) è una piattaforma logistica che riceve da diversi operatori di trasporto le merci destinate a più clienti localizzati in una stessa area urbana. La sua attività è finalizzata a rendere più efficiente la distribuzione smistando e aggregando i flussi e ottimizzando i giri di consegna.

I CDU possono svolgere diverse attività. Quando le merci provenienti da più vettori vengono scaricate e sostano nella struttura solo il tempo necessario per essere smistate e caricate sui veicoli adibiti alla distribuzione locale (attività di cross docking), il CDU funge da transit point. Quando i carichi destinati alla stessa zona sono consolidati all'interno del CDU, la struttura consente di ridurre il numero dei veicoli in circolazione, minimizzando i viaggi che presentano un basso tasso di riempimento (vedi Figura 1). Riducendo le percorrenze si produce minore inquinamento e congestione; tale effetto è ulteriormente amplificato quando i veicoli utilizzati per le consegne ai negozi sono eco-compatibili.

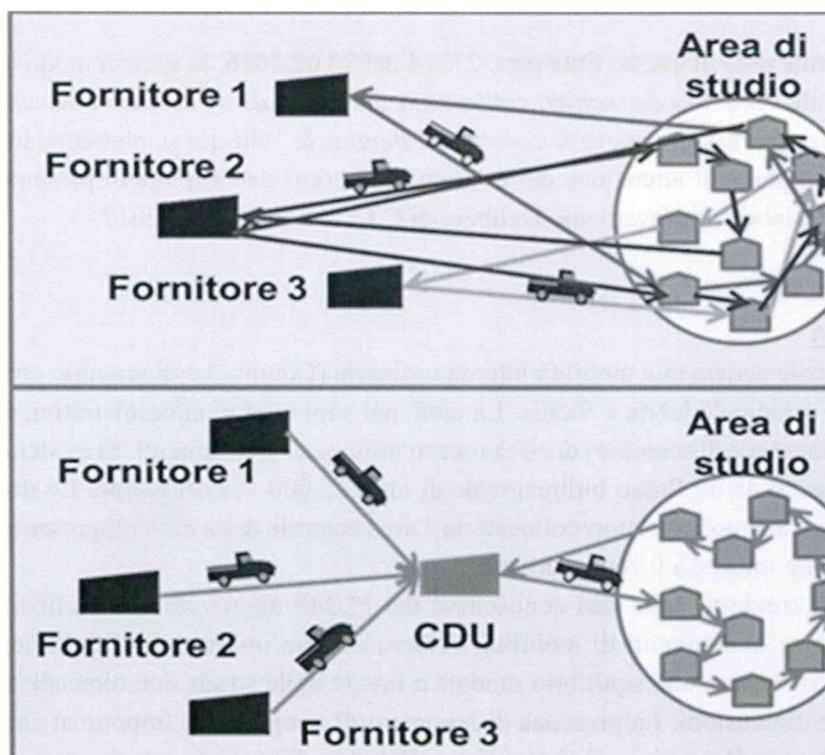


Figura 1 Ruolo di un CDU come centro di consolidamento delle merci destinate a una stessa area urbana

Nel CDU le operazioni di consolidamento possono essere affiancate anche da quelle di stoccaggio e magazzinaggio, nonché da servizi a valore aggiunto o di personalizzazione dei prodotti a vantaggio dei negozianti.

La realizzazione di uno o più CDU a Reggio Calabria consentirà di contrastare una delle principali criticità dell'attuale sistema distributivo: il basso coefficiente di riempimento dei veicoli. Il Piano prevede inoltre che tali strutture si servano di veicoli elettrici per realizzare le operazioni di consegna, al fine di abbattere le emissioni inquinanti dirette.

La riorganizzazione complessiva del sistema di distribuzione urbana delle merci proposta dal PUMS e ottenuta attraverso gli interventi sopra descritti è schematizzata in



Figura 2 Schematizzazione della riorganizzazione del sistema di distribuzione urbana delle merci

Il processo distributivo previsto sarà quindi costituito dalle seguenti attività:

1. la merce ordinata al fornitore verrà spedita verso una nuova piattaforma distributiva di riferimento per l'area metropolitana di Reggio Calabria;
2. arrivata nella piattaforma distributiva, la merce destinata a Reggio Calabria, verrà trasferita su veicoli di minori dimensioni rispetto agli autoarticolati utilizzati per le lunghe percorrenze, e trasportata nei CDU;
3. Nei CDU la merce verrà smistata, consolidata e trasferita su veicoli elettrici per la distribuzione nel centro urbano (ultimo miglio).

Riducendo il numero dei veicoli/chilometro prodotti sulla rete stradale urbana, tale schema distributivo fornirà benefici principalmente in termini di riduzione della congestione stradale e degli impatti ambientali, oltre a migliorare le prestazioni del trasporto a lunga percorrenza.

Sull'orizzonte temporale di breve periodo il PUMS prevede la fattibilità degli interventi infrastrutturali sopra descritti, nonché delle ipotesi di riorganizzazione del sistema distributivo a livello complessivo. In Figura 3 si riportano le due localizzazioni per i CDU previste dal PUMS.

Le caratteristiche che hanno portato all'individuazione delle due aree sono:

- vicinanza all'area distributiva;
- buona accessibilità alla rete stradale principale;
- possibilità di un loro recupero e/o riconversione;

La localizzazione dei CDU in queste aree consentirebbe dunque la loro evoluzione, nel lungo periodo, in Multimodal Urban Distribution Center.

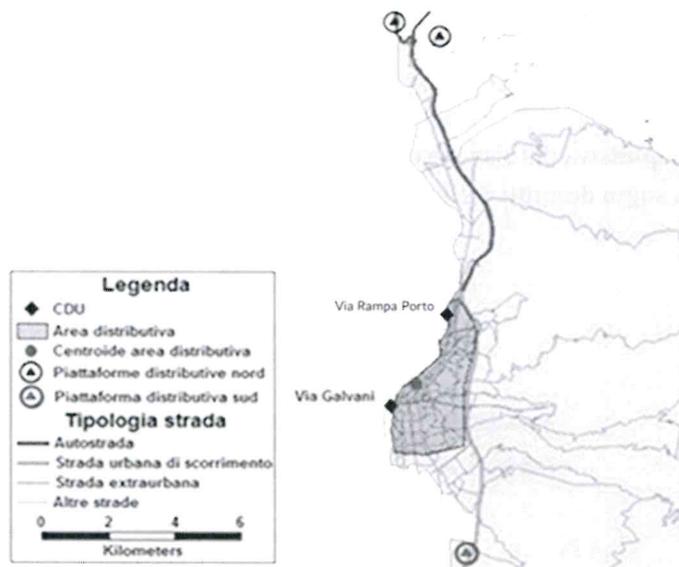


Figura 3 La localizzazione delle aree su cui valutare la possibilità di realizzare i CDU

A nord, a ridosso dell'arrivo della rampa Porto al di fuori dei cancelli di ingresso del Porto, si localizza il primo dei due CDU.

L'area è raggiungibile per mezzo della Strada Statale 18 Tirrena Inferiore (SS18). Lo stato di abbandono in cui versa ne rende necessario un intervento di complessiva riqualificazione.

Ipotesi localizzativa del CDU (via Rampa Porto)



Figura 4 Prima ipotesi localizzativa del CDU (via Rampa Porto)

La seconda ipotesi localizzativa riguarda un'area su via Galvani che risulta di proprietà del gruppo FS (Figura 5). L'area in questione:

- ha una estensione complessiva di circa 9.000 m<sup>2</sup>;
- è dotata di un fabbricato di 2.000 m<sup>2</sup> che potrebbe essere convertito in magazzino;
- è servita da un binario che accede direttamente alla rete ferroviaria, senza dover compiere manovre di terminalizzazione.



Figura 5 Seconda ipotesi localizzativa del CDU (via Galvani)

In alternativa all'area indicata in Figura 5, si potrebbe utilizzare l'area situata dall'altro lato dei binari. L'uso di quest'area comporterebbe, tuttavia, un incremento dei costi di realizzazione dell'opera per i seguenti motivi:

- mancanza di un collegamento alla rete stradale percorribile dai veicoli commerciali;
- necessità di costruire ex novo il fabbricato merci;
- necessità di costruire completamente il binario di carico e scarico per poter, in futuro, servire l'infrastruttura con la ferrovia.



Figura 6. La possibile area alternativa in cui realizzare il secondo CDU.

Il PUMS propone di valutare nel breve periodo la realizzazione di due piattaforme distributive, una a nord ed una a sud della città, specializzate secondo la vocazione logistica del territorio in cui saranno inserite.

Per la localizzazione della piattaforma sud è stata individuata un'area in prossimità del mercato ortofrutticolo di San Gregorio (Figura 7). L'area individuata, di un'estensione complessiva di circa 86.000 m<sup>2</sup>, è situata a meno di 1 chilometro dalla viabilità principale (E90, SS106).

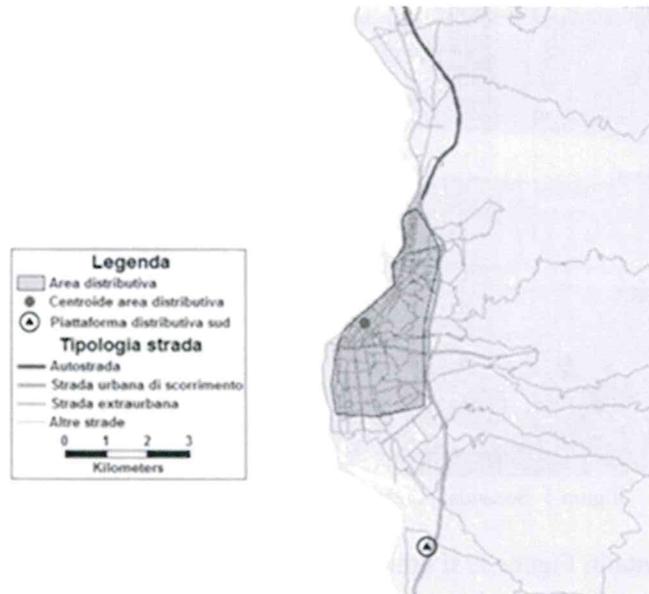


Figura 7 Ipotesi di localizzazione per la piattaforma sud

### INVASO VILLA S. GIOVANNI

Commento tecnico ed osservazioni macro rispetto ai lavori di adeguamento previsti dal Commissario Delegato (ord.3296/2003) per regolare il transito dei mezzi diretti in Sicilia dal nodo di Villa S. Giovanni. Sono stati eseguiti quasi tutti i lavori previsti nell'ordinanza, ad eccezione del completamento del polmone di stoccaggio e del sottopasso ferroviario (tre corsie) che consentirebbe il transito dei veicoli senza attraversare il centro urbano di Villa S. Giovanni; ovvero il flusso dei veicoli seguirebbe il percorso svincolo Villa S. Giovanni - Piazzale ANAS - Sottopasso FS (da allargare) - Via Marina prol.to - Invasi Caronte. Salvo altre valutazioni non presenti nell'ordinanza di cui sopra.

### CONSIDERAZIONI IN MERITO AGLI OBIETTIVI DEL PROGETTO

L'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri del 19 giugno 2003 "*Interventi urgenti relativi all'attraversamento della città di Villa San Giovanni da parte di mezzi pesanti*", Ordinanza n. 3296 (GU Serie Generale n.147 del 27-06-2003), all'Art. 1, comma 2, riporta:

*Il commissario delegato provvede all'attuazione dei seguenti interventi:*

- a) *progettazione e realizzazione del polmone di stoccaggio a monte;*
- b) *ampliamento del sottopasso della Rete ferroviaria italiana;*
- c) *copertura del torrente Solaro da via Zanotti Bianco fino al fascio binario;*
- d) *quarta corsia della bretella autostradale e del molo sottoflutto di protezione approdi;*
- e) *strumentazioni per la rilevazione dei livelli d'inquinamento.*

Nell'ordinanza, per la soluzione del problema, sono previsti interventi a Villa San Giovanni, tra cui l'ampliamento del sottopasso della Rete Ferroviaria Italiana che consentirebbe lo spostamento del flusso veicolare rispetto all'attuale percorso utilizzato. **Non sono previsti interventi a Reggio Calabria.**

Con riferimento alla Regione Calabria e al comune di Reggio Calabria, occorre considerare:

- **il Piano Regionale Trasporti della Calabria (2016);**
- **i documenti relativi alla definizione della Zona Economica Speciale (ZES) nell'area portuale di Reggio Calabria;**
- **Relazione Tecnica del PUMS (16/10/2017 Delibera C.C. N.63).**

Pertanto si rende necessario comprendere nella valutazione i più recenti documenti di pianificazione nel settore dei trasporti della Regione Calabria e del Comune di Reggio Calabria e le relative ipotesi di sviluppo e destinazione delle aree (ad esempio aree di sviluppo ZES).

In fase di uscita dei veicoli dalla nave, il flusso viene immesso a plotoni sulla rete stradale. Pertanto il flusso non si può valutare come flusso orario. Si devono valutare gli effetti che provocano plotoni di veicoli immessi nella rete, in un intervallo di tempo comparabile con quello di uscita degli stessi dalla nave.

Se il flusso si concentra in intervalli di tempo più brevi rispetto all'ora si verificano due fenomeni:

- l'incidenza percentuale è più alta di quella riportata;
- in presenza di congestione nelle fasce orario di punta, l'effetto incrementale è più che lineare, lavorando l'infrastruttura su zone residue della capacità.

In alcuni casi, in presenza di flusso con valori prossimi alla capacità anche se leggermente inferiori, si potrebbe generare il fenomeno dell'instabilità di flusso (denominato stop and go); una volta innescato questo fenomeno e la conseguente congestione, gli effetti negativi per gli utenti si riassorbono dopo tempi molto lunghi.

In condizioni di bassa capacità residua anche i sistemi ITS di controllo in tempo reale, utilizzati in altri posti, evitano di immettere ulteriori flussi.

Oltre i problemi in condizioni ordinarie, evidenziate nella delibera del Comune, si riporta che *"si verificano punte di traffico eccedenti l'offerta di navigazione solo per alcuni giorni l'anno". I periodi corrispondono ai c.d. "esodo e controesodo" ovvero i due periodi delle ferie estive e delle festività natalizie.* Pertanto oltre ai problemi evidenziati nella delibera del Comune si sommano gli aspetti legati a punte temporanee che genererebbero problemi di blocco in alcuni giorni dell'anno.

#### PIANIFICAZIONE URBANA DEL WATERFRONT

Si ritiene utile sottolineare la spiccata vocazione turistica della Città di Reggio Calabria ed il forte legame che la stessa ha con il suo fronte mare. La riqualificazione del Lungomare Falcomatà negli anni '90 ha determinato un notevole miglioramento dell'immagine e della vivibilità della città, con un conseguente sviluppo economico. Come prosecuzione di questa azione di risanamento e di valorizzazione del fronte mare, sono stati programmati una serie di interventi, alcuni già avviati, altri in itinere, che intendono riqualificare e valorizzare aree di pregio come luoghi di attrazione per i turisti e per i cittadini.

In particolare sono in fase di attuazione le seguenti opere:

- PARCO LINEARE SUD (finanziamento Decreto Reggio, importo € 10.329.137) – **lavori in corso**;
- RIQUALIFICAZIONE LUNGOMARE MATTEOTTI (finanziamento Patti per il Sud, importo € 3.850.000) – concorso di idee;
- RIQUALIFICAZIONE LIDO COMUNALE (finanziamento PISU + Patti per il Sud, importo complessivo € 3.000.000) – **in fase di appalto**;
- OPERE DI MASTERPLAN WATERFRONT 3B (finanziamento PISU, importo € 9.000.000) – **lavori in corso**;
- OPERE DI MASTERPLAN WATERFRONT 3C (finanziamento PISU + project financing) – progetto preliminare;
- POLO SPORTIVO PENTIMELE (finanziamento Patti per il Sud, importo € 8.000.000) – affidamento incarico di progettazione;
- COMPLETAMENTO ARENA LIDO (finanziamento Patti per il Sud, importo € 1.875.000) – Progetto esecutivo.

L'area d'intervento dell'opera di cui in oggetto, quindi, si collocherebbe al centro di un importante processo di rigenerazione urbana che si basa anche sulla riconnessione città-porto, attraverso un nuovo assetto urbano ed un nuovo concetto di margine, il quale si trasforma da limite che separa a spazio che, in maniera osmotica, unisce il porto e la città, la città ed il mare.

In particolare l'intervento denominato "Opere di Masterplan 3b" è finalizzato ad attuare un vasto intervento (oltre 6,5 ettari) di integrazione del tessuto urbano con le aree adiacenti il porto e che oggi presentano una scarsa qualità estetica e funzionale. L'idea di fondo è quella di creare le condizioni per riappropriarsi di queste aree attraverso degli elementi unificanti come tracciati dedicati alla "mobilità lenta" (pedonale e ciclabile);

tali percorsi attraversano, in condizioni sempre mutevoli, spazi nei quali sostare e nei quali osservare la bellezza di un panorama unico. Questa passeggiata panoramica è un elemento di ricucitura tra il lungomare esistente ed il porto, ed estende a nord l'immagine di "giardino lineare integrato".

Gli interventi sono tutti orientati alla sostenibilità ambientale, attraverso la creazione di punti intermodali e la riduzione delle superfici carrabili, al fine di disincentivare l'uso dei mezzi privati e la riduzione generale dei mezzi inquinanti. È già, inoltre, in costruzione un parco fotovoltaico finalizzato all'autosufficienza energetica dell'area; sono previste anche la riqualificazione e l'ampliamento delle aree verdi.

Appare del tutto evidente che quanto descritto è inconciliabile con qualsiasi azione che favorisca la presenza di traffico gommatato o, ancor peggio, di mezzi pesanti.

*Tutti gli interventi sopra indicati sono individuati nell'elaborato grafico allegato al presente documento.*

## CONCLUSIONI

1. Il PUMS della Città di Reggio Calabria approvato con Delibera di C.C. n°63 del 16.10.2017, prevede, proprio nell'area individuata per l'attracco proposto, la realizzazione di un CDU per la distribuzione merci come da figure 3 e 4; il predetto strumento di pianificazione vieta, tra l'altro, l'ingresso dei mezzi pesanti in Città.
2. La rampa di uscita dell'A3 Reggio Calabria porto serve l'utenza del centro storico, Museo Nazionale della Magna Grecia, lungomare, Palasport ed i quartieri di Archi e Pentimele con una popolazione/utenti di almeno 35.000 unità; **risulta, pertanto, di evidenza solare che l'utilizzo da parte dei mezzi pesanti della Rampa Porto, nei normali orari lavorativi 7,00 – 21,00 è improponibile in quanto già congestionata dal traffico ordinario.**
3. Il Comune negherà il transito dei TIR sulla viabilità comunale.
4. Il sistema proposto non considera i più recenti documenti di pianificazione nel settore dei trasporti della Regione Calabria e del Comune di Reggio Calabria e le relative ipotesi di sviluppo e destinazione delle aree (ad esempio aree di sviluppo ZES).
5. Nell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri del 19 giugno 2003 "Interventi urgenti relativi all'attraversamento della città di Villa San Giovanni da parte di mezzi pesanti", Ordinanza n. 3296 (GU Serie Generale n.147 del 27-06-2003), non prevedeva alcun intervento nella città di Reggio Calabria.
6. Per quel che attiene la sicurezza, andrebbe fatta una idoneità statica ed il controllo dei viadotti dell'uscita Rampa Porto in quanto la proposta progettuale, con i relativi sovraccarichi, altererebbe le normali condizioni di efficienza statica di travi e piloni con:
  - a. carotaggi e prove di laboratorio
  - b. indagini ultrasoniche;
  - c. rilievo armature di travi e piloni;
  - d. determinazione della profondità di carbonatazione;
  - e. caratterizzazione dinamica sperimentale;
  - f. prova di carico statica di analisi con carichi ridotti e di verifica con carichi di normativa;
  - g. prove di pull-out;
  - h. ogni altra indagine ritenuta idonea.

Rimanendo a disposizione per ogni ulteriore chiarimento in merito si inviano cordiali saluti.

*Reggio Calabria 31 maggio 2018*

P.O. MOBILITA'  
ing. Lorenzo Benestare

Il presente verbale letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Demetrio DELFINO

IL SEGRETARIO GENERALE

Dott.ssa Giovanna A. ACQUAVIVA



# CITTA' DI REGGIO CALABRIA

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

N. 63 del 16 OTTOBRE 2017

PARERE FAVOREVOLE  
In ordine alla regolarità tecnica  
(Art.49 del T.U. 18/8/2000, n.267)

IL RESPONSABILE  
Arch. Manuel Pulella

PARERE FAVOREVOLE  
In ordine alla regolarità contabile  
(Art.49 del T.U. 18/8/2000, n.267)

IL RESPONSABILE

\_\_\_\_\_

N. 6367 Reg.

Si certifica che la presente deliberazione, ai sensi dell'art. 124 del D.Lgs 18 agosto 2000, n. 267, viene pubblicata 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.

Reggio Calabria, li 16 OTT. 2017

L'INCARICATO

IL SEGRETARIO GENERALE

Dott.ssa Giovanna A. ACQUAVIVA

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

ATTESTA

che la presente deliberazione:

è stata pubblicata all'Albo Pretorio online per 15 giorni consecutivi a partire dal 16 OTT. 2017, come prescritto dall'art. 124, comma 1, del D.Lgs 18 agosto 2000, n. 267;

è divenuta efficace il 16 OTT. 2017:

Perché dichiarata immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4°, del D.Lgs 18/8/2000, N.267.

Perché decorso il 10° giorno dalla sua pubblicazione, ai sensi dell'art. 134, comma 3°, del D.Lgs 18/8/2000, N.267.

Reggio Calabria, li 16 OTT. 2017

IL SEGRETARIO GENERALE

Dott.ssa Giovanna A. ACQUAVIVA

**OGGETTO: PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE. ADOZIONE DELLA PROPOSTA PRELIMINARE E DEL RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE**

L'anno **duemiladiciassette** il giorno **sedici** del mese di **ottobre**, alle ore **11.35**, nella sala delle Adunanze consiliari presso Palazzo San Giorgio, a seguito di convocazione del Presidente del Consiglio prot. n. **156710** del **11.10.2017** 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. **25** Consiglieri, come dal seguente prospetto:

N.	Cognome e Nome	Presenza	N.	Cognome e Nome	Presenza
1	FALCOMATA' Giuseppe - Sindaco	SI	25	DATTOLA Lucio	SI
2	ALBANESE Rocco	SI	26	CARACCIOLLO Maria Antonietta	SI
3	BOVA Filippo	SI	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	NO
7	DELFINO Demetrio	SI	31	MATALONE Antonino	NO
8	GANGEMI Francesco	SI	32	PIZZIMENTI Antonio	SI
9	IACHINO Nancy	NO	33	RIPEPI Massimo Antonio	SI
10	IMBALZANO Emiliano	NO			
11	LATELLA Giovanni	SI			
12	MARINO Demetrio	SI			
13	MARRA Vincenzo	NO			
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	NO			
24	SERRANO' Paola Maria	SI			

Sono altresì presenti alla seduta senza diritto di voto, gli assessori Sigg.ri: Marino Giuseppe e Anghelone Saverio. Partecipa il Segretario Generale Dott.ssa **Giovanna A. ACQUAVIVA** incaricata della redazione del verbale.

Il Presidente, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta ed invita i presenti alla trattazione dell'argomento indicato in oggetto, regolarmente iscritto all'ordine del giorno.

## IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Aprè la discussione sull'argomento posto all'Odg. avente ad oggetto "PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE. ADOZIONE DELLA PROPOSTA PRELIMINARE E DEL RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE" e concede la parola all'assessore alla Pianificazione sostenibile del Territorio, Mobilità e Trasporti, Smart City, Politiche UE e Pon Metro, Politiche Energetiche, avv. Giuseppe Marino, che relaziona in merito.

Pone quindi in votazione, per appello nominale su richiesta della minoranza, la delibera in discussione, che viene approvata **a maggioranza** dai 26 presenti in aula, con il seguente esito: **voti favorevoli 19** (FALCOMATA', ALBANESE, BOVA, BRUNETTI, BURRONE, CASTORINA, DELFINO, GANGEMI, LAELLA, MARINO, MARTINO, MAURO, MILETO, MINNITI, MISEFARI, PARIS, QUARTUCCIO, RUVOLO E SERRANO'); **voti contrari 0; astenuti 7** (DATTOLA Lucio, CARACCILO, D'ASCOLI, DATTOLA Luigi, IMBALZANO Pasquale, PIZZIMENTI e RIPEPI).

IL PRESIDENTE ne proclama l'esito.

## IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

- con delibera n. 15 del 26 Gennaio 2009 la Giunta Comunale ha decretato la redazione del Piano Urbano della Mobilità del comune di Reggio Calabria demandando alla dirigenza *pro-tempore* l'adozione di tutti gli atti necessari per l'individuazione di una società a cui affidarne l'incarico;
- con determina dirigenziale n. 1692 del 15 Luglio 2009 è stata indetta una procedura aperta, ai sensi dell'articolo 55 del Decreto Legislativo n. 163/2006, per l'affidamento del contratto di realizzazione del Piano Urbano della Mobilità, da aggiudicare secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa;
- con delibera n. 483 del 09 Novembre 2009 la Giunta Comunale ha approvato il Piano Strategico ed Operativo per la realizzazione di un Sistema di Mobilità Sostenibile attraverso la stipula di un accordo di programma con la Regione Calabria e la Provincia di Reggio Calabria, finanziato in base agli indirizzi e alle modalità di cui al protocollo d'intesa sottoscritto tra le parti in data 07 Agosto 2009;
- il suddetto Piano Strategico ed Operativo si è posto come fondamentale obiettivo la costruzione di un sistema unitario ed integrato della mobilità al servizio dell'area metropolitana di Reggio Calabria, secondo un'articolazione di interventi strettamente funzionali alla realizzazione di una mobilità sostenibile sotto il profilo ambientale, sociale ed economico;
- secondo quanto disposto dall'articolo 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340, al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, ridurre i consumi energetici, aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata, moderare il traffico, incrementare la capacità di trasporto, aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di *car pooling* e *car sharing* e ridurre i fenomeni di congestione nelle aree urbane, sono istituiti appositi piani urbani di mobilità (PUM) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la figura dei *mobility manager*, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città;
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato specifiche linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità da intendersi quali "progetti di sistema della

Il Presidente del Consiglio preso atto dell'esito della votazione, propone al Consiglio Comunale che la presente deliberazione venga dichiarata immediatamente eseguibile.

### IL CONSIGLIO COMUNALE

- Udata la proposta del Presidente del Consiglio;

Con **voti favorevoli 19** (FALCOMATA', ALBANESE, BOVA, BRUNETTI, BURRONE, CASTORINA, DELFINO, GANGEMI, LATELLA, MARINO, MARTINO, MAURO, MILETO, MINNITI, MISEFARI, PARIS, QUARTUCCIO, RUVOLO E SERRANO'); **voti contrari 0**; **astenuiti 7** (DATTOLA Lucio, CARACCILO, D'ASCOLI, DATTOLA Luigi, IMBALZANO Pasquale, PIZZIMENTI e RIPEPI), resi dai 26 presenti e votanti, per alzata di mano

### DELIBERA

di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

mobilità" comprendenti un insieme organico di interventi materiali e immateriali diretti al raggiungimento di specifici obiettivi;

- con successivi documenti di indirizzo e di definizione, l'Unione Europea ha inoltre promosso l'adozione, presso i sistemi territoriali locali, di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), emanando specifiche Linee guida europee, orientate, in particolare, a fare dei PUMS strumenti di pianificazione dei trasporti in grado di contribuire in maniera significativa a raggiungere gli obiettivi comunitari in materia di energia e clima;
- con determina dirigenziale n. 1257 del 25 Maggio 2010 è stato aggiudicato definitivamente l'appalto per l'affidamento del servizio di redazione del Piano Urbano della Mobilità del comune di Reggio Calabria, alla Società I.T. Ingegneria s.r.l. con sede a Roma Via Cavour n. 256, per l'importo di € 229.740,00 (euro duecentoventinove mila settecentoquaranta/00) oltre Iva;
- in data 11/11/2010 è stato sottoscritto il relativo contratto da parte della predetta Società;
- con delibera n. 151 del 23 Maggio 2012 la Giunta Comunale ha approvato lo Studio di Fattibilità per l'intervento di realizzazione del corridoio di mobilità ecocompatibile di trasporto pubblico leggero a servizio dei poli attrattori del CE.DIR. e del nuovo Palazzo di Giustizia (Corridoio Sud) e la relazione tecnica del dirigente UPI "Programmazione interventi di trasformazione urbana 2011/14", Ing. Pasquale Crucitti, relativa all'ampliamento del "Corridoio sud" fino all'area degli O.O.R.R. ed all'approfondimento dello studio riguardante la tipologia del sistema di trasporto, stimandone il costo in € 18.828.786,00 (euro diciottomilionitocentoventottomila settecentoottantasei/00);
- con delibera n. 263 del 07 Settembre 2012 la Giunta Comunale ha approvato il nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile per la città di Reggio Calabria, in sostituzione di quello approvato con delibera n. 483 del 09 Novembre 2009;

#### Richiamati:

- la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
- la Direttiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 28 gennaio 2003 sull'accesso pubblico all'informazione ambientale;
- la Direttiva 2003/35/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003 che prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica le Direttive del Consiglio 85/337/CEE e 96/61/CE relativamente alla partecipazione del pubblico e all'accesso alla giustizia;
- la Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche;
- il Decreto del Presidente della Repubblica 12 marzo 2003 n. 120 che introduce modifiche ed integra il DPR 357/97 concernente l'applicazione della Direttiva 92/43/CEE;
- il D. Lgs 3 aprile 2006 n. 152 recante *Norme in materia ambientale*, così come modificato dal Decreto legislativo 29 giugno 2010 n. 128 che assoggetta a Valutazione Ambientale Strategica tutti i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente;
- il Regolamento Regionale n. 3 del 4 agosto 2008 recante *Regolamento regionale delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, di Valutazione Ambientale Strategica e delle procedure di rilascio delle Autorizzazioni Integrate Ambientali* e ss.mm.ii
- il Regolamento della Procedura di Valutazione di Incidenza (Direttiva 92/43/CEE "Habitat" relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche e Direttiva "Uccelli" relativa alla conservazione dell'avifauna e modifiche ed integrazioni al Regolamento Regionale n. 3/2008 del 4 agosto 2008 e al Regolamento regionale n. 5/2009 del 14 maggio 2009) approvato con DGR n. 749 del 4 novembre 2009.

#### Dato atto che:

- la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile costituisce condizionalità ex ante in tema di impiego dei fondi strutturali finalizzati alla mobilità, secondo quanto prescritto dalla Commissione Europea in materia di programmazione 2014 - 2020;
- il processo di elaborazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, ai sensi del D. Lgs 3 aprile 2006 n. 152 recante *Norme in materia ambientale* e del Regolamento Regionale n. 3

del 4 agosto 2008 recante *Regolamento Regionale delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, di Valutazione Ambientale Strategica e di rilascio delle Autorizzazioni Integrate Ambientali* deve essere accompagnato dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica;

**Visti:**

- -il disciplinare di gara con procedura aperta ai sensi dell'articolo 55, comma 5, del Decreto Legislativo n. 163/2006 per l'appalto del servizio di redazione del Piano Urbano della Mobilità del Comune di Reggio Calabria;
- -il Capitolato Speciale d'Appalto del servizio di redazione del Piano Urbano della Mobilità del Comune di Reggio Calabria contenente le specifiche di gara ad integrazione e completamento delle prescrizioni essenziali riportate sul bando;
- -il punto 5 del Capitolato suddetto in cui sono indicate e descritte le fasi progettuali del Piano Urbano della Mobilità articolate in:
  - 1) Fase A (Analisi della situazione attuale ed analisi della domanda futura);
  - 2) Fase B (Valutazione della situazione attuale, "scenario zero");
  - 3) Fase C (Scenari di progetto del Piano Urbano della Mobilità e fasi di attuazione);
  - 4) Fase D (Supporto all'Amministrazione in fase di approvazione del PUM).

**Rilevato che:**

- -in data 30 Aprile 2015 è stato siglato un accordo a seguito della riunione tenutasi alla presenza dell'Assessore ai Trasporti e Mobilità dell'Ente, Ing. Agata Quattrone, dell'incaricato dell'Azienda ATAM S.p.A., Ing. Domenico Iannò e dei rappresentanti della società IT Ingegneria, incaricata della redazione del PUM, per il riavvio delle attività di completamento del PUMS, aggiornandone i tempi di esecuzione, come si evince dal verbale di cui al prot. n. 18196 del 02/07/2015;
- -con delibera n. 141 del 28/08/2015 avente come oggetto "Pianificazione dei servizi e delle infrastrutture di mobilità - Linee guida e atto di indirizzo" la Giunta Comunale, ha assegnato, tra gli altri incarichi, al dirigente competente, la predisposizione di tutti gli atti necessari al completamento delle attività di redazione del PUMS da parte della Società aggiudicataria;
- con determina dirigenziale n. 2669 del 14/09/2015 l'Ing. Lorenzo Benestare, n.q. di Funzionario Tecnico del Comune di Reggio Calabria, è stato nominato Responsabile Unico del Procedimento per la redazione del PUMS;
- nei giorni 11 Novembre 2015, 02 Dicembre 2015, 18 Gennaio 2016 e 28 Novembre 2016 sono state indette una serie di riunioni di concertazione, come si evince dai verbali di cui ai prott. 18196 del 02/07/2015, 31458 del 12/11/2015, 173464 del 04/12/2015, 18660 del 08/02/2016, al fine di acquisire informazioni e punti di vista utili alla definizione delle strategie progettuali;

**Considerato che:**

- -la Fase A è stata approvata con delibera di Giunta n. 185 del 26/08/2011;
- -la Fase B è stata approvata con delibera di Giunta n. 18 del 10/02/2012;
- -le Fasi C e D sono state concluse ed integrate dalla I.T. Ingegneria secondo le direttive del RUP e della I<sup>a</sup> commissione consiliare.

**Considerato altresì che:**

- il PUMS è stato illustrato e discusso in seno alla I Commissione Consiliare Assetto del Territorio nelle sedute del 06/04/2017, 07/04/2017 ed approvato il 11/04/2017 come da verbale n. 82289 del 18/04/2017;
- a seguito di alcune piccole modifiche, il PUMS è stato illustrato e ridiscusso in seno alla I Commissione Consiliare Assetto del Territorio nella seduta del 01/08/2017, ed approvato il 14/09/2017 come da verbale prot. 0158372 del 12/10/2017;
- l'avvio del processo di VAS, con la trasmissione del Rapporto Preliminare Ambientale al Dipartimento Ambiente e Territorio- Autorità Competente, potrà avvenire solo successivamente all'avvenuta adozione del Piano in Consiglio Comunale.

Visto il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile redatto dalla società I.T. Ingegneria s.r.l. con sede a Roma Via Cavour n. 256, allegato al presente atto quale parte integrante, composto dai seguenti elaborati: Relazione e varie cartografie allegata - Rapporto ambientale VAS;

Ritenuto, pertanto, di proporre l'adozione del Piano in argomento, considerato che questo strumento di governo della mobilità rappresenta la conferma di un cambiamento nel campo delle politiche della mobilità e dei trasporti per la città metropolitana di Reggio Calabria e che la sua redazione è stata accompagnata da un apposito piano di comunicazione, predisposto dalla ditta aggiudicataria, tendente ad assicurare la trasparenza dei processi decisionali, l'informazione e la partecipazione dei cittadini alla programmazione della mobilità della città, nonché ad intercettare i reali bisogni della comunità;

Considerato che obiettivi del PUMS per la città di Reggio Calabria sono quelli di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, ridurre i consumi energetici, aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata in favore dei mezzi pubblici, moderare il traffico e ridurre i fenomeni di congestione nell'area urbana;

**Visti:**

- l'articolo 22 (Piani Urbani di Mobilità) della legge 24 novembre 2000 n. 340 "Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999";
- il D.P.R. 14 marzo 2001 Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica con il relativo documento tecnico;
- le linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (anno 2006) per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità;
- le linee guida in ambito europeo *Sustainable Urban Mobility Plan, Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, European Project Eltisplus, 2011*;
- il D.Lgs. n. 267/2000;
- lo Statuto Comunale;

Preso atto dell'esito della votazione sopra riportato e proclamato dal Presidente

**DELIBERA**

per le ragioni illustrate in premessa,

1. di adottare il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile redatto dalla Società I.T. Ingegneria s.r.l. con sede a Roma Via Cavour n. 256, costituito dagli elaborati allegati al presente atto quale parte integrante - allegato 1;
2. di adottare il Rapporto Ambientale preliminare del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - allegato 2;
3. di dare mandato al RUP di avviare tutte le attività previste ai fini della Valutazione Ambientale Strategica finalizzate all'approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, anche con riguardo all'avvio delle consultazioni di cui all'art. 13 del D. Lgs 152/2006 e art. 23 del Regolamento Regionale n. 3/2008
4. di dare atto che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile sarà reso accessibile e consultabile da chiunque ne abbia interesse, anche sul sito Internet dell'Ente, per 30 (trenta) giorni effettivi che decorrono dalla data di pubblicazione del presente atto deliberativo;
5. di disporre la trasmissione al Responsabile della Trasparenza per la pubblicazione sul sito istituzionale dell'Ente, ai sensi del D. Lgs 14 marzo 2013 n. 33
6. di demandare al RUP la predisposizione di tutti gli atti conseguenti alla presente delibera.



# CITTA' DI REGGIO CALABRIA

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

N. 127 DEL 04 GIUGNO 2018

**OGGETTO:** "Sistema di approdo per il collegamento marittimo Reggio Calabria / Messina presso le aree a nord del Piazzale Porto a Reggio Calabria" - Ratifica contenuti delle osservazioni presentate al Ministero dell'Ambiente.

L'anno **duemiladiciotto** il giorno **quattro** del mese di **giugno**, alle ore **16,00**, in Reggio Calabria, si è riunita la Giunta Comunale, convocata nei modi di legge, per trattare vari argomenti, compreso quello di cui all'oggetto.

Presiede l'Avv. **Giuseppe Falcomatà** nella sua qualità di Sindaco.

COGNOME E NOME	PRESENTE	ASSENTE
FALCOMATA' GIUSEPPE - SINDACO	SI	
NERI ARMANDO - VICE SINDACO	SI	
CALABRO' IRENE VITTORIA	SI	
MARINO GIUSEPPE	SI	
ZIMBALATTI ANTONINO	SI	
NUCERA ANNA	SI	
MURACA GIOVANNI	SI	
ANGHELONE SAVERIO		SI
NUCERA LUCIA ANITA	SI	

Assiste il Segretario Generale Dott.ssa **Giovanna A. Acquaviva**, incaricata della redazione del verbale.

Constatato che i presenti integrano il numero legale richiesto per la valida costituzione della seduta, il presidente dichiara aperta la seduta stessa ed invita a discutere e deliberare sull'oggetto sopra indicato.

## LA GIUNTA COMUNALE

### PREMESSO CHE:

-secondo quanto disposto dall'articolo 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340, al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, ridurre i consumi energetici, aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata, moderare il traffico, incrementare la capacità di trasporto, aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di *car pooling* e *car sharing* e ridurre i fenomeni di congestione nelle aree urbane, sono istituiti appositi piani urbani di mobilità (PUM) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la figura dei *mobility manager*, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città;

- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato specifiche linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità da intendersi quali "progetti di sistema della mobilità" comprendenti un insieme organico di interventi materiali e immateriali diretti al raggiungimento di specifici obiettivi;

-con successivi documenti di indirizzo e di definizione, l'Unione Europea ha inoltre promosso l'adozione, presso i sistemi territoriali locali, di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), emanando specifiche Linee guida europee, orientate, in particolare, a fare dei PUMS strumenti di pianificazione dei trasporti in grado di contribuire in maniera significativa a raggiungere gli obiettivi comunitari in materia di energia e clima;

### Premesso, altresì, che:

-con delibera n. 15 del 26 Gennaio 2009 la Giunta Comunale ha decretato la redazione del Piano Urbano della Mobilità del comune di Reggio Calabria demandando alla dirigenza *pro-tempore* l'adozione di tutti gli atti necessari per l'individuazione di una società a cui affidarne l'incarico;

-con determina dirigenziale n. 1692 del 15 Luglio 2009 è stata indetta una procedura aperta, ai sensi dell'articolo 55 del Decreto Legislativo n. 163/2006, per l'affidamento del contratto di realizzazione del Piano Urbano della Mobilità, da aggiudicare secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa;

-con delibera n. 483 del 09 Novembre 2009 la Giunta Comunale ha approvato il Piano Strategico ed Operativo per la realizzazione di un Sistema di Mobilità Sostenibile attraverso la stipula di un accordo di programma con la Regione Calabria e la Provincia di Reggio Calabria, finanziato in base agli indirizzi e alle modalità di cui al protocollo d'intesa sottoscritto tra le parti in data 07 Agosto 2009;

-il suddetto Piano Strategico ed Operativo si è posto come fondamentale obiettivo la costruzione di un sistema unitario ed integrato della mobilità al servizio dell'area metropolitana di Reggio Calabria, secondo un'articolazione di interventi strettamente funzionali alla realizzazione di una mobilità sostenibile sotto il profilo ambientale, sociale ed economico;

-con determina dirigenziale n. 1257 del 25 Maggio 2010 è stato aggiudicato definitivamente l'appalto per l'affidamento del servizio di redazione del Piano Urbano della Mobilità del comune di Reggio Calabria, alla Società I.T. Ingegneria s.r.l. con sede a Roma Via Cavour n. 256, per l'importo di € 229.740,00 (euro duecentoventinovemila settecentoquaranta/00) oltre Iva;

- con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 63 del 16 ottobre 2017 è stato adottato il PUMS "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile" redatto dalla Società I.T. Ingegneria s.r.l. ed il rapporto ambientale Preliminare del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile;

Considerato che obiettivi del PUMS per la città di Reggio Calabria sono quelli di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, ridurre i consumi energetici, aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata in favore dei mezzi pubblici, moderare il traffico e ridurre i fenomeni di congestione nell'area urbana;

DATO ATTO CHE con determina dirigenziale n. 2669 del 14/09/2015 l'Ing. Lorenzo Benestare, n.q. di Funzionario Tecnico del Comune di Reggio Calabria, è stato nominato Responsabile Unico del Procedimento per la redazione del PUMS;

**RICHIAMATE** le considerazioni formulate dall'Amministrazione Comunale di Reggio Calabria con le note:

- prot. 190511 del 02/12/2016 con la quale si presentavano articolate osservazioni e parere contrario in merito al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale scaturente dall'istanza delle società Caronte&Tourist spa e Diano spa per la realizzazione di un sistema di approdo unico per il traghettamento dei mezzi pesanti e dei veicoli da Reggio Calabria a Messina e viceversa;

- prot. 27214 del 22.02.2016 laddove si evidenziava l'esistenza di un elevato "impatto da traffico sull'arteria autostradale di accesso alla città" ed un "impatto da traffico sugli edifici ricadenti nel quartiere di Santa Caterina e Pentimele";

**RICHIAMATA**, altresì, la Deliberazione di Consiglio Comunale n. 02 del 29/03/2017 con la quale si esprime parere negativo alla realizzazione del progetto "Sistema di approdo per il collegamento marittimo Reggio Calabria / Messina presso le aree a nord del Piazzale Porto a Reggio Calabria";

**PRESO ATTO CHE**, da ultimo, con nota prot. 89795 dell'01/06/2018 del RUP Ing. Lorenzo Benestare, il Comune di Reggio Calabria per tramite del competente Settore Risorse UE-Mobilità-Smart City, ha inviato al Ministero dell'Ambiente ulteriori osservazioni in merito alla verifica di assoggettabilità a VIA sulla proposta di realizzazione di un sistema di approdo per il collegamento marittimo Reggio Calabria – Messina presso le aree a nord del Piazzale Porto in Reggio Calabria avanzata dalla società Caronte & Tourist spa;

**RICHIAMATE** le considerazioni espresse il cui esito è rappresentato dai punti da 1 a 6 della citata nota prot. 89795/2018 che qui integralmente si riportano:

"1. Il Pums della Città di Reggio Calabria approvato con Delibera di C.C. n. 63 del 16-10-2017 prevede proprio nell'aria individuata per l'attracco proposto, la realizzazione di un CDU per la distribuzione merci come da figure 3-4; il predetto strumento di pianificazione vieta, tra l'altro, l'ingresso dei mezzi pesanti in città.

2. la rampa di uscita dell'A3 Reggio Calabria Porto serve l'utenza del centro storico, Museo Nazionale della Magna Grecia, lungomare, Palasport ed i quartieri di Archi e Pentimele con una popolazione /utenti di almeno 35 mila unità; risulta, pertanto, di evidenza solare che l'utilizzo da parte dei mezzi pesanti della Rampa Porto, nei normali orari lavorativi 7,00 – 21,00 è improponibile in quanto già congestionata dal traffico ordinario.

3. Il Comune negherà il transito dei TIR sulla viabilità comunale.

4. Il sistema proposto non considera i più recenti documenti di pianificazione nel settore dei trasporti della Regione Calabria e del Comune di Reggio Calabria e le relative ipotesi di sviluppo e destinazione delle aree (ad esempio aree di sviluppo ZES).

5. Nell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri del 19 giugno 2003 "Interventi urgenti relativi all'attraversamento della città di Villa San Giovanni da parte dei mezzi pesanti", ordinanza n.3296 (GU serie generale n.147 del 27/06/2003) non prevedeva alcun intervento nella città di Reggio Calabria.

6. Per quel che attiene la sicurezza, andrebbe fatta una idoneità statica e il controllo dei viadotti dell'uscita Rampa Porto in quanto la proposta progettuale, con i relativi sovraccarichi, altererebbe le normali condizioni di efficienza statica di travi e piloni con:

- a. carotaggi e prove di laboratorio
- b. indagini ultrasoniche;
- c. rilievo armature di travi e piloni;
- d. determinazione della profondità di carbonatazione;
- e. caratterizzazione dinamica sperimentale;
- f. prova di carico statica di analisi con carichi ridotti e di verifica con carichi di normativa;
- g. prove di pull-out;
- h. ogni altra indagine ritenuta idonea.

**ATTESO ALTRESI' CHE**, nelle aree limitrofe a quelle che diverrebbero oggetto di snodo del trasporto gommato l'Amministrazione ha da tempo avviato la realizzazione di importanti interventi di riqualificazione urbana quali la Valorizzazione della Collina di Pentimele ed il Regium Waterfront, interventi tesi a valorizzare le aree ad elevata vocazione turistica;

**RITENUTO** per le motivazioni sopra espresse di conferire piena valenza di programmazione ed indirizzo politico al documento prot. n. 89795 dell'01/06/2018 trasmesso alla competente Direzione del Ministero dell'Ambiente, condividendone le osservazioni tecniche e la valutazione degli interessi della cittadinanza residente nelle aree interessate;

Con voti unanimi, favorevolmente espressi in forma palese dai presenti;

## **DELIBERA**

Per le motivazioni espresse in premessa che qui si intendono integralmente riportate e trascritte:

- di ratificare integralmente quanto disposto nei contenuti del documento prot. n. 89795 dell'01/06/2018 del Settore Risorse UE-Mobilità- Smart City a firma del funzionario P.O. Mobility Manager Ing. Lorenzo Benestare che argomenta le controdeduzioni al Ministero dell'Ambiente in ordine alla proposta di realizzazione del "Sistema di approdo per il collegamento marittimo Reggio Calabria / Messina presso le aree a nord del Piazzale Porto a Reggio Calabria";

- di condividere i punti da 1 a 6 della citata relazione che rappresentano idonee controdeduzioni alla proposta di realizzazione di un sistema di approdo per il collegamento marittimo Reggio Calabria – Messina presso le aree a nord del Piazzale Porto in Reggio Calabria avanzata dalla società Caronte & Tourist spa.

Con successiva separata votazione favorevole, palesemente espressa all'unanimità dei presenti,

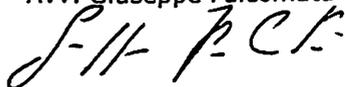
**DELIBERA**

Di dichiarare, ai sensi dell'art. 134, 4° comma, del D.Lgs. n. 267/2000, il presente atto immediatamente esecutivo.

Letto, approvato e sottoscritto

IL SINDACO

Avv. Giuseppe Falcomatà



IL SEGRETARIO GENERALE

Dott.ssa Giovanna A. Acquaviva

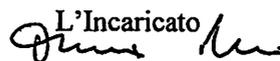


<p>PARERE FAVOREVOLE In ordine alla regolarità tecnica (Art.49 del T.U. 18/8/2000, n.267)</p> <p>IL DIRIGENTE DEL SETTORE</p> 	<p>PARERE FAVOREVOLE In ordine alla regolarità contabile (Art.49 del T.U. 18/8/2000, n.267)</p> <p>IL DIRIGENTE DEL SETTORE</p> 
---	--

N. 4181 Reg

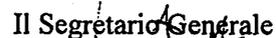
Si certifica che la presente deliberazione, ai sensi dell'art.124 del D.Lgs 18 Agosto 2000, n.267, viene pubblicata in data odierna all'Albo Pretorio On Line ai sensi dell'art.32, comma 1, legge 18 giugno 2009, n. 69, e vi rimarrà in pubblicazione per quindici giorni consecutivi.

Reggio Calabria, li 07.06.2018

L'Incaricato  


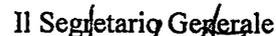
Il sottoscritto Segretario Generale, vista l'attestazione dell'operatore incaricato, certifica che la deliberazione di cui sopra è stata pubblicata all'Albo On Line di questo Comune il 07.06.2018 e vi rimarrà per 15 giorni consecutivi, dal 07.06.2018 al 22.06.2018, ai sensi dell'art. 124, comma 1° del T.U. 18/8/2000, n. 267.

Reggio Calabria, li 07.06.2018

Il Segretario Generale  


La presente deliberazione, in pubblicazione dal 07.06.2018, è divenuta esecutiva per effetto dell'art.134 Comma 4° del T.U. 18/08/2000, n.267, essendo stata dichiarata, con voti unanimi, immediatamente eseguibile.

Reggio Calabria, li 07.06.2018

Il Segretario Generale  




**CITTÀ DI REGGIO CALABRIA**  
**Settore Risorse U.E. Mobilità Smart City**

Prot. n. 89735  
del 01-06-2018

AI 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  
ctva@pec.minambiente.it

Oggetto: Verifica di assoggettabilità a VIA proposta di Realizzazione di un sistema di approdo per il collegamento marittimo Reggio Calabria-Messina presso le aree a nord del Piazzale Porto in Reggio Calabria. Proponente: Caronte & Tourist spa. **Presentazione osservazioni**

Richiamata la precedente nota di questo Ente prot. 27214 del 22.02.2016, in special modo le considerazioni ed i dati di cui al paragrafo "Impatto da traffico sull'arteria autostradale di accesso alla città" ed "Impatto da traffico Sugli edifici ricadenti in Quartiere S. Caterina, e Pentimele" che qui si intendono interamente riportati. Inoltre di seguito si pongono all'attenzione dei destinatari ulteriori dati emergenti principalmente dal PUMS della Città di Reggio Calabria approvato con Delibera di C.C. n°63 del 16.10.2017.

**REGGIO CALABRIA**

La configurazione attuale genera una mobilità interna ordinaria (Comune) e di scambio con il resto della Città Metropolitana e delle regioni Calabria e Sicilia. La città, nei suoi confini amministrativi, è interessata da una mobilità giornaliera (interna e di scambio) di circa mezzo milione di spostamenti. Si evidenzia che solo il tratto nord dell'A3 è interessato da un flusso bidirezionale di oltre 25.000 veicoli/giorno. La domanda di trasporto con origine/destinazione nei poli attrattori collocati nell'area centrale della città rappresenta oltre la metà della domanda sistematica che interessa il centro urbano.

I risultati delle analisi condotte nelle fasi conoscitive del PUMS approvato con Delibera di C.C. n°63 del 16.10.2017, sulle diverse componenti di mobilità, evidenziano un insieme di criticità legate al sistema dei trasporti attuale dove si registra uno squilibrio modale a favore della strada con dimensioni maggiori rispetto ad altre città di medie dimensioni. La presenza di fenomeni di **congestione** impone ai singoli cittadini, ed al sistema nel suo complesso, rilevanti oneri sia nei riguardi della salute che in termini monetari.

Le criticità evidenziate relativamente all'offerta infrastrutturale (lo svincolo Porto è una di queste) e servizi integrati non adeguati e l'assenza di tecnologie a supporto della mobilità implicano quindi esternalità pesanti in termini di congestione, inquinamento ambientale e sicurezza e con elevata vulnerabilità verso eventi, anche puntuali, di tipo eccezionale, e l'eventuale spostamento del traffico pesante, da e per la Sicilia, aggraverebbe tale situazione.

Il PUMS approvato individua lo scenario di riferimento relativo agli orizzonti temporali di piano; ovvero gli Scenari di Progetto (medio termine al 2025, e di lungo periodo con un orizzonte temporale al 2035) sono stati stimati e confrontati con gli effetti dello scenario di riferimento attuale. Gli scenari di progetto disegnano l'assetto futuro che la città di Reggio Calabria dovrebbe assumere al fine di superare le criticità attuali e quelle tendenziali come per esempio gli U.D.C. (urban distribution center) individuati uno a Nord della Città, proprio in prossimità di dove viene proposto l'attracco, e l'altro in zona sud della Città.

### CENTRI DISTRIBUZIONE URBANA

Nell'ottica di efficientare la distribuzione urbana delle merci, il PUMS approvato con Delibera suddetta prevede di favorire una complessiva riorganizzazione delle supply chain.

In particolare, rispetto alla situazione attuale, il Piano propone due tipi di interventi:

- l'inserimento di un nuovo anello all'interno delle supply chain costituito da più Centri di Distribuzione Urbana (CDU);
- l'avvicinamento delle piattaforme distributive all'area di consumo.

Un Centro di Distribuzione Urbana (CDU) è una piattaforma logistica che riceve da diversi operatori di trasporto le merci destinate a più clienti localizzati in una stessa area urbana. La sua attività è finalizzata a rendere più efficiente la distribuzione smistando e aggregando i flussi e ottimizzando i giri di consegna.

I CDU possono svolgere diverse attività. Quando le merci provenienti da più vettori vengono scaricate e sostano nella struttura solo il tempo necessario per essere smistate e caricate sui veicoli adibiti alla distribuzione locale (attività di cross docking), il CDU funge da transit point. Quando i carichi destinati alla stessa zona sono consolidati all'interno del CDU, la struttura consente di ridurre il numero dei veicoli in circolazione, minimizzando i viaggi che presentano un basso tasso di riempimento (vedi Figura 1). Riducendo le percorrenze si produce minore inquinamento e congestione; tale effetto è ulteriormente amplificato quando i veicoli utilizzati per le consegne ai negozi sono eco-compatibili.

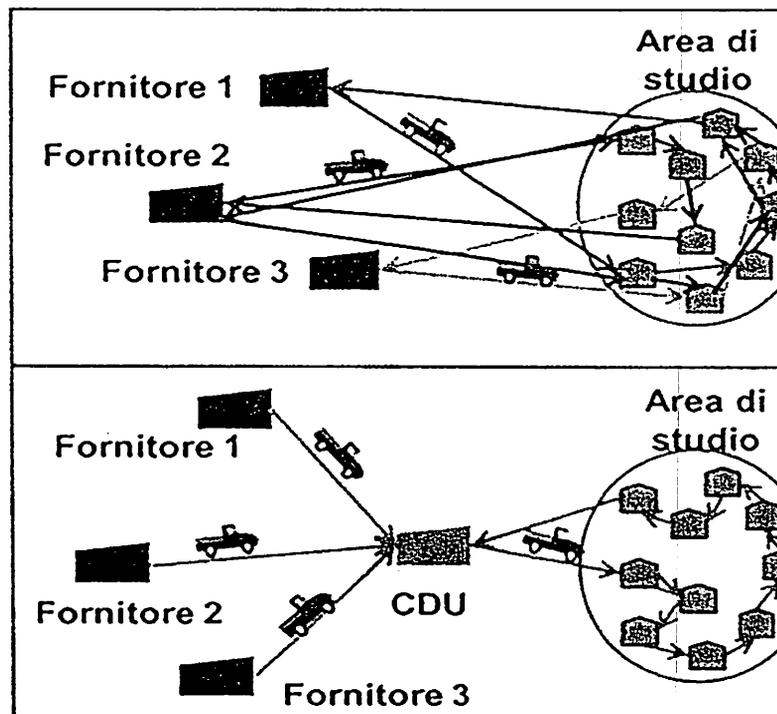


Figura 1 Ruolo di un CDU come centro di consolidamento delle merci destinate a una stessa area urbana

Nel CDU le operazioni di consolidamento possono essere affiancate anche da quelle di stoccaggio e magazzinaggio, nonché da servizi a valore aggiunto o di personalizzazione dei prodotti a vantaggio dei negozianti.

La realizzazione di uno o più CDU a Reggio Calabria consentirà di contrastare una delle principali criticità dell'attuale sistema distributivo: il basso coefficiente di riempimento dei veicoli. Il Piano prevede inoltre che tali strutture si servano di veicoli elettrici per realizzare le operazioni di consegna, al fine di abbattere le emissioni inquinanti dirette.

La riorganizzazione complessiva del sistema di distribuzione urbana delle merci proposta dal PUMS e ottenuta attraverso gli interventi sopra descritti è schematizzata in

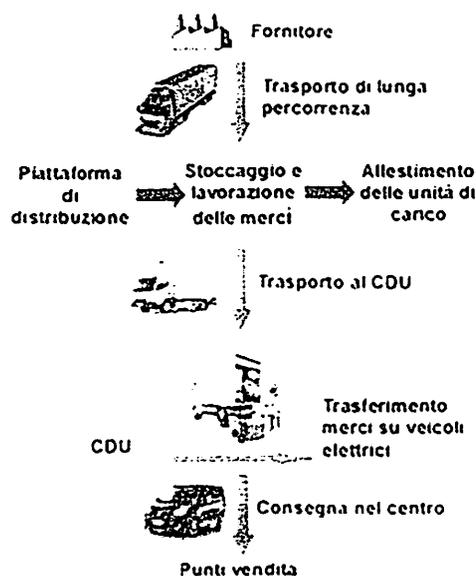


Figura 2 Schematizzazione della riorganizzazione del sistema di distribuzione urbana delle merci

Il processo distributivo previsto sarà quindi costituito dalle seguenti attività:

1. la merce ordinata al fornitore verrà spedita verso una nuova piattaforma distributiva di riferimento per l'area metropolitana di Reggio Calabria;
2. arrivata nella piattaforma distributiva, la merce destinata a Reggio Calabria, verrà trasferita su veicoli di minori dimensioni rispetto agli autoarticolati utilizzati per le lunghe percorrenze, e trasportata nei CDU;
3. Nei CDU la merce verrà smistata, consolidata e trasferita su veicoli elettrici per la distribuzione nel centro urbano (ultimo miglio).

Riducendo il numero dei veicoli/chilometro prodotti sulla rete stradale urbana, tale schema distributivo fornirà benefici principalmente in termini di riduzione della congestione stradale e degli impatti ambientali, oltre a migliorare le prestazioni del trasporto a lunga percorrenza.

Sull'orizzonte temporale di breve periodo il PUMS prevede la fattibilità degli interventi infrastrutturali sopra descritti, nonché delle ipotesi di riorganizzazione del sistema distributivo a livello complessivo. In Figura 3 si riportano le due localizzazioni per i CDU previste dal PUMS.

Le caratteristiche che hanno portato all'individuazione delle due aree sono:

- vicinanza all'area distributiva;
- buona accessibilità alla rete stradale principale;
- possibilità di un loro recupero e/o riconversione;

La localizzazione dei CDU in queste aree consentirebbe dunque la loro evoluzione, nel lungo periodo, in Multimodal Urban Distribution Center.

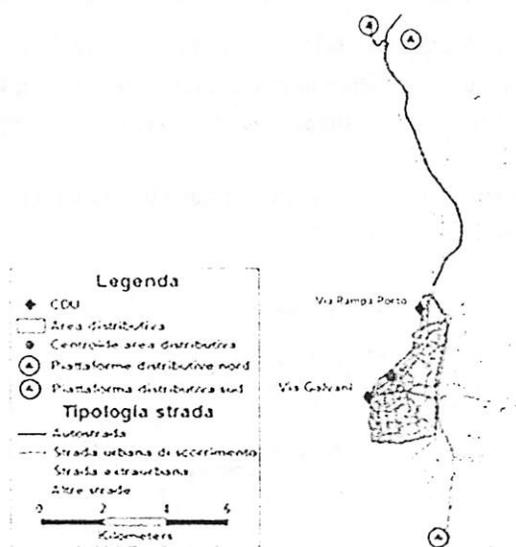


Figura 3 La localizzazione delle aree su cui valutare la possibilità di realizzare i CDU

A nord, a ridosso dell'arrivo della rampa Porto al di fuori dei cancelli di ingresso del Porto, si localizza il primo dei due CDU.

L'area è raggiungibile per mezzo della Strada Statale 18 Tirrena Inferiore (SS18). Lo stato di abbandono in cui versa ne rende necessario un intervento di complessiva riqualificazione.

Ipotesi localizzativa del CDU (via Rampa Porto)

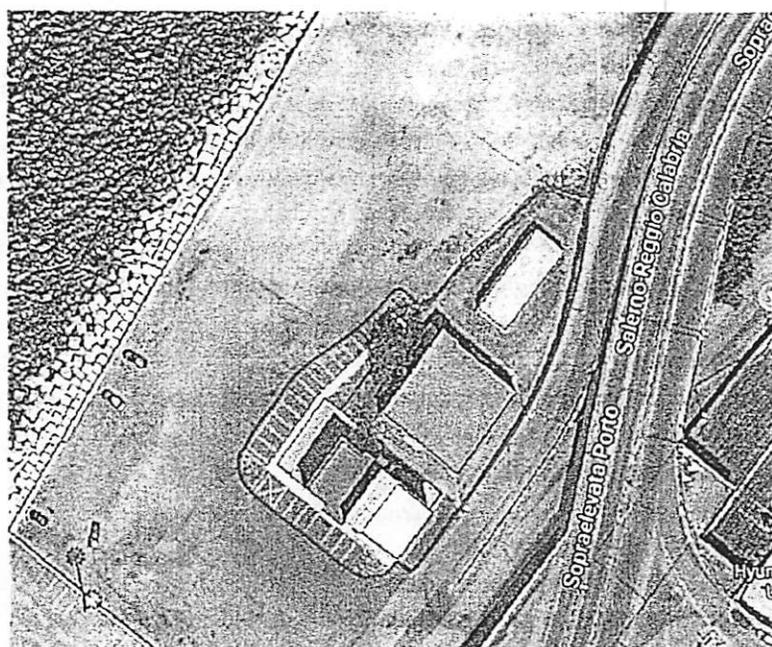


Figura 4 Prima ipotesi localizzativa del CDU (via Rampa Porto)

La seconda ipotesi localizzativa riguarda un'area su via Galvani che risulta di proprietà del gruppo FS (Figura 5). L'area in questione:

- ha una estensione complessiva di circa 9.000 m<sup>2</sup>;
- è dotata di un fabbricato di 2.000 m<sup>2</sup> che potrebbe essere convertito in magazzino;
- è servita da un binario che accede direttamente alla rete ferroviaria, senza dover compiere manovre di terminalizzazione.

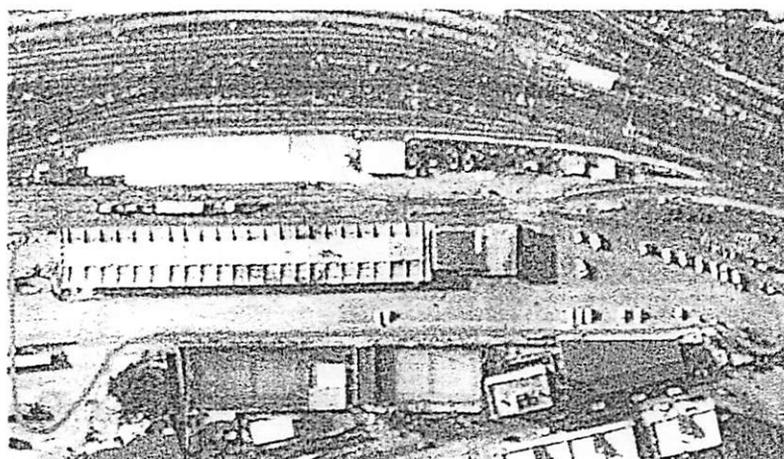


Figura 5 Seconda ipotesi localizzativa del CDU (via Galvani)

In alternativa all'area indicata in Figura 5, si potrebbe utilizzare l'area situata dall'altro lato dei binari. L'uso di quest'area comporterebbe, tuttavia, un incremento dei costi di realizzazione dell'opera per i seguenti motivi:

- mancanza di un collegamento alla rete stradale percorribile dai veicoli commerciali;
- necessità di costruire ex novo il fabbricato merci;
- necessità di costruire completamente il binario di carico e scarico per poter, in futuro, servire l'infrastruttura con la ferrovia.

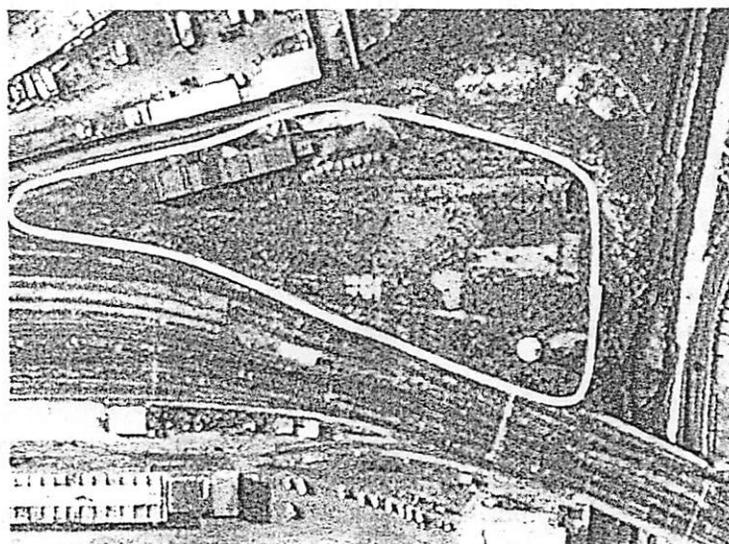


Figura 6. La possibile area alternativa in cui realizzare il secondo CDU.

Il PUMS propone di valutare nel breve periodo la realizzazione di due piattaforme distributive, una a nord ed una a sud della città, specializzate secondo la vocazione logistica del territorio in cui saranno inserite.

Per la localizzazione della piattaforma sud è stata individuata un'area in prossimità del mercato ortofrutticolo di San Gregorio (Figura 7). L'area individuata, di un'estensione complessiva di circa 86.000 m<sup>2</sup>, è situata a meno di 1 chilometro dalla viabilità principale (E90, SS106).

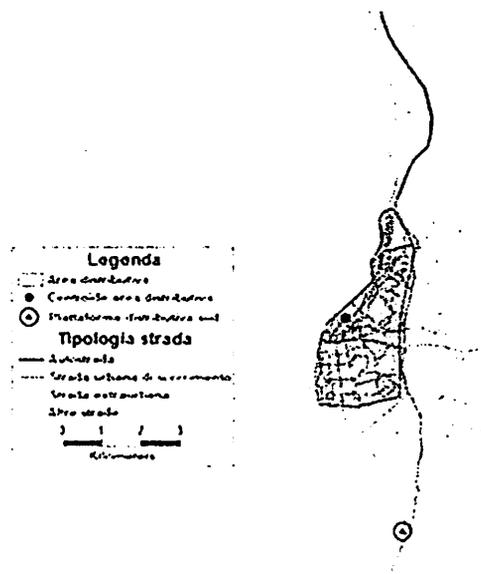


Figura 7 Ipotesi di localizzazione per la piattaforma sud

### INVASO VILLA S. GIOVANNI

Commento tecnico ed osservazioni macro rispetto ai lavori di adeguamento previsti dal Commissario Delegato (ord.3296/2003) per regolare il transito dei mezzi diretti in Sicilia dal nodo di Villa S. Giovanni. Sono stati eseguiti quasi tutti i lavori previsti nell'ordinanza, ad eccezione del completamento del polmone di stoccaggio e del sottopasso ferroviario (tre corsie) che consentirebbe il transito dei veicoli senza attraversare il centro urbano di Villa S. Giovanni; ovvero il flusso dei veicoli seguirebbe il percorso svincolo Villa S. Giovanni - Piazzale ANAS - Sottopasso FS (da allargare) - Via Marina prol.to - Invasi Caronte. Salvo altre valutazioni non presenti nell'ordinanza di cui sopra.

### CONSIDERAZIONI IN MERITO AGLI OBIETTIVI DEL PROGETTO

L'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri del 19 giugno 2003 "Interventi urgenti relativi all'attraversamento della città di Villa San Giovanni da parte di mezzi pesanti", Ordinanza n. 3296 (GU Serie Generale n.147 del 27-06-2003), all'Art. 1, comma 2, riporta:

*Il commissario delegato provvede all'attuazione dei seguenti interventi:*

- a) progettazione e realizzazione del polmone di stoccaggio a monte;*
- b) ampliamento del sottopasso della Rete ferroviaria italiana;*
- c) copertura del torrente Solaro da via Zanotti Bianco fino al fascio binario;*
- d) quarta corsia della bretella autostradale e del molo sottoflutto di protezione approdi;*
- e) strumentazioni per la rilevazione dei livelli d'inquinamento.*

Nell'ordinanza, per la soluzione del problema, sono previsti interventi a Villa San Giovanni, tra cui l'ampliamento del sottopasso della Rete Ferroviaria Italiana che consentirebbe lo spostamento del flusso veicolare rispetto all'attuale percorso utilizzato. **Non sono previsti interventi a Reggio Calabria.**

Con riferimento alla Regione Calabria e al comune di Reggio Calabria, occorre considerare:

- **il Piano Regionale Trasporti della Calabria (2016);**
- **i documenti relativi alla definizione della Zona Economica Speciale (ZES) nell'area portuale di Reggio Calabria;**
- **Relazione Tecnica del PUMS (16/10/2017 Delibera C.C. N.63).**

Pertanto si rende necessario comprendere nella valutazione i più recenti documenti di pianificazione nel settore dei trasporti della Regione Calabria e del Comune di Reggio Calabria e le relative ipotesi di sviluppo e destinazione delle aree (ad esempio aree di sviluppo ZES).

In fase di uscita dei veicoli dalla nave, il flusso viene immesso a plotoni sulla rete stradale. Pertanto il flusso non si può valutare come flusso orario. Si devono valutare gli effetti che provocano plotoni di veicoli immessi nella rete, in un intervallo di tempo comparabile con quello di uscita degli stessi dalla nave.

Se il flusso si concentra in intervalli di tempo più brevi rispetto all'ora si verificano due fenomeni:

- l'incidenza percentuale è più alta di quella riportata;
- in presenza di congestione nelle fasce orario di punta, l'effetto incrementale è più che lineare, lavorando l'infrastruttura su zone residue della capacità.

In alcuni casi, in presenza di flusso con valori prossimi alla capacità anche se leggermente inferiori, si potrebbe generare il fenomeno dell'instabilità di flusso (denominato stop and go); una volta innescato questo fenomeno e la conseguente congestione, gli effetti negativi per gli utenti si riassorbono dopo tempi molto lunghi.

In condizioni di bassa capacità residua anche i sistemi ITS di controllo in tempo reale, utilizzati in altri posti, evitano di immettere ulteriori flussi.

Oltre i problemi in condizioni ordinarie, evidenziate nella delibera del Comune, si riporta che

*"si verificano punte di traffico eccedenti l'offerta di navigazione solo per alcuni giorni l'anno". I periodi corrispondono ai c.d. "esodo e controesodo" ovvero i due periodi delle ferie estive e delle festività natalizie.*

Pertanto oltre ai problemi evidenziati nella delibera del Comune si sommano gli aspetti legati a punte temporanee che genererebbero problemi di blocco in alcuni giorni dell'anno.

#### PIANIFICAZIONE URBANA DEL WATERFRONT

Si ritiene utile sottolineare la spiccata vocazione turistica della Città di Reggio Calabria ed il forte legame che la stessa ha con il suo fronte mare. La riqualificazione del Lungomare Falcomatà negli anni '90 ha determinato un notevole miglioramento dell'immagine e della vivibilità della città, con un conseguente sviluppo economico. Come prosecuzione di questa azione di risanamento e di valorizzazione del fronte mare, sono stati programmati una serie di interventi, alcuni già avviati, altri in itinere, che intendono riqualificare e valorizzare aree di pregio come luoghi di attrazione per i turisti e per i cittadini.

In particolare sono in fase di attuazione le seguenti opere:

- PARCO LINEARE SUD (finanziamento Decreto Reggio, importo € 10.329.137) – lavori in corso;
- RIQUALIFICAZIONE LUNGOMARE MATTEOTTI (finanziamento Patti per il Sud, importo € 3.850.000) – concorso di idee;
- RIQUALIFICAZIONE LIDO COMUNALE (finanziamento PISU + Patti per il Sud, importo complessivo € 3.000.000) – in fase di appalto;
- OPERE DI MASTERPLAN WATERFRONT 3B (finanziamento PISU, importo € 9.000.000) – lavori in corso;
- OPERE DI MASTERPLAN WATERFRONT 3C (finanziamento PISU + project financing) – progetto preliminare;
- POLO SPORTIVO PENTIMELE (finanziamento Patti per il Sud, importo € 8.000.000) – affidamento incarico di progettazione;
- COMPLETAMENTO ARENA LIDO (finanziamento Patti per il Sud, importo € 1.875.000) – Progetto esecutivo.

L'area d'intervento dell'opera di cui in oggetto, quindi, si collocherebbe al centro di un importante processo di rigenerazione urbana che si basa anche sulla riconnessione città-porto, attraverso un nuovo assetto urbano ed un nuovo concetto di margine, il quale si trasforma da limite che separa a spazio che, in maniera osmotica, unisce il porto e la città, la città ed il mare.

In particolare l'intervento denominato "Opere di Masterplan 3b" è finalizzato ad attuare un vasto intervento (oltre 6,5 ettari) di integrazione del tessuto urbano con le aree adiacenti il porto e che oggi presentano una scarsa qualità estetica e funzionale. L'idea di fondo è quella di creare le condizioni per riappropriarsi di queste aree attraverso degli elementi unificanti come tracciati dedicati alla "mobilità lenta" (pedonale e ciclabile);

tali percorsi attraversano, in condizioni sempre mutevoli, spazi nei quali sostare e nei quali osservare la bellezza di un panorama unico. Questa passeggiata panoramica è un elemento di ricucitura tra il lungomare esistente ed il porto, ed estende a nord l'immagine di "giardino lineare integrato".

Gli interventi sono tutti orientati alla sostenibilità ambientale, attraverso la creazione di punti intermodali e la riduzione delle superfici carrabili, al fine di disincentivare l'uso dei mezzi privati e la riduzione generale dei mezzi inquinanti. È già, inoltre, in costruzione un parco fotovoltaico finalizzato all'autosufficienza energetica dell'area; sono previste anche la riqualificazione e l'ampliamento delle aree verdi.

Appare del tutto evidente che quanto descritto è inconciliabile con qualsiasi azione che favorisca la presenza di traffico gommato o, ancor peggio, di mezzi pesanti.

*Tutti gli interventi sopra indicati sono individuati nell'elaborato grafico allegato al presente documento.*

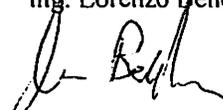
## CONCLUSIONI

1. Il PUMS della Città di Reggio Calabria approvato con Delibera di C.C. n°63 del 16.10.2017, prevede, proprio nell'area individuata per l'attracco proposto, la realizzazione di un CDU per la distribuzione merci come da figure 3 e 4; il predetto strumento di pianificazione vieta, tra l'altro, l'ingresso dei mezzi pesanti in Città.
2. La rampa di uscita dell'A3 Reggio Calabria porto serve l'utenza del centro storico, Museo Nazionale della Magna Grecia, lungomare, Palasport ed i quartieri di Archi e Pentimele con una popolazione/utenti di almeno 35.000 unità; risulta, pertanto, di evidenza solare che l'utilizzo da parte dei mezzi pesanti della Rampa Porto, nei normali orari lavorativi 7,00 – 21,00 è **improponibile in quanto già congestionata dal traffico ordinario.**
3. Il Comune negherà il transito dei TIR sulla viabilità comunale.
4. Il sistema proposto non considera i più recenti documenti di pianificazione nel settore dei trasporti della Regione Calabria e del Comune di Reggio Calabria e le relative ipotesi di sviluppo e destinazione delle aree (ad esempio aree di sviluppo ZES).
5. Nell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri del 19 giugno 2003 "Interventi urgenti relativi all'attraversamento della città di Villa San Giovanni da parte di mezzi pesanti", Ordinanza n. 3296 (GU Serie Generale n.147 del 27-06-2003), non prevedeva alcun intervento nella città di Reggio Calabria.
6. Per quel che attiene la sicurezza, andrebbe fatta una idoneità statica ed il controllo dei viadotti dell'uscita Rampa Porto in quanto la proposta progettuale, con i relativi sovraccarichi, altererebbe le normali condizioni di efficienza statica di travi e piloni con:
  - a. carotaggi e prove di laboratorio
  - b. indagini ultrasoniche;
  - c. rilievo armature di travi e piloni;
  - d. determinazione della profondità di carbonatazione;
  - e. caratterizzazione dinamica sperimentale;
  - f. prova di carico statica di analisi con carichi ridotti e di verifica con carichi di normativa;
  - g. prove di pull-out;
  - h. ogni altra indagine ritenuta idonea.

Rimanendo a disposizione per ogni ulteriore chiarimento in merito si inviano cordiali saluti.

*Reggio Calabria 31 maggio 2018*

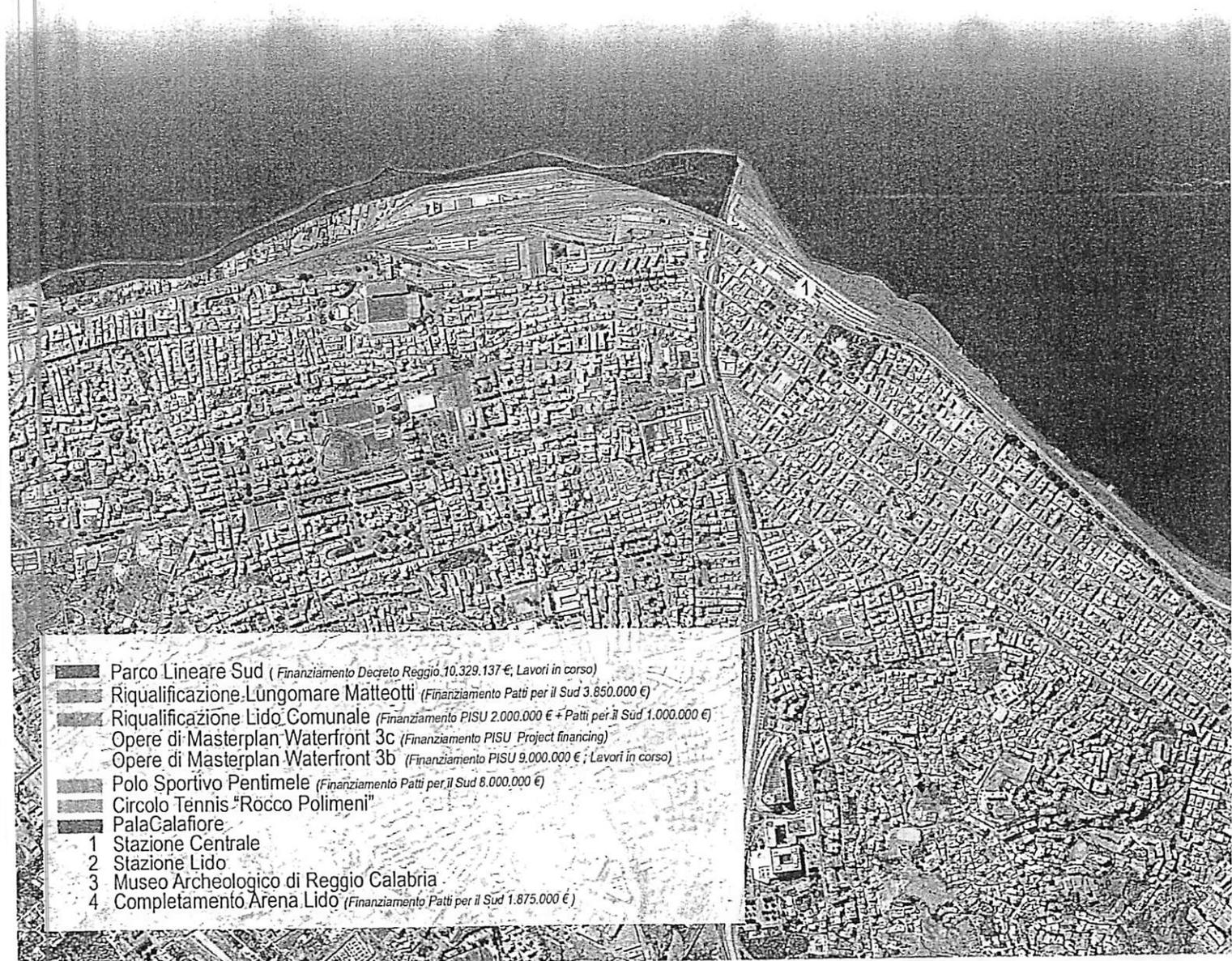
P.O. MOBILITA'  
ing. Lorenzo Benestare





Città Metropolitana di Reggio Calabria  
**Pianificazione opere Waterfront**





- Parco Lineare Sud (Finanziamento Decreto Reggio.10.329.137 €; Lavori in corso)
- Riqualificazione Lungomare Matteotti (Finanziamento Patti per il Sud 3.850.000 €)
- Riqualificazione Lido Comunale (Finanziamento PISU 2.000.000 € + Patti per il Sud 1.000.000 €)
- Opere di Masterplan Waterfront 3c (Finanziamento PISU Project financing)
- Opere di Masterplan Waterfront 3b (Finanziamento PISU 9.000.000 €; Lavori in corso)
- Polo Sportivo Pentimele (Finanziamento Patti per il Sud 8.000.000 €)
- Circolo Tennis "Rocco Polimeni"
- PalaCalafiore
- 1 Stazione Centrale
- 2 Stazione Lido
- 3 Museo Archeologico di Reggio Calabria
- 4 Completamento Arena Lido (Finanziamento Patti per il Sud 1.875.000 €)

