



REGIONE CALABRIA

COMUNE DI TROPEA

PROVINCIA DI VIBO VALENTIA



P.O.R. Calabria FERS - FSE 2014/2020. Asse prioritario 7 - Obiettivo specifico 7.2 - Azione 7.2.2.

Potenziamento, riqualificazione e messa in sicurezza del porto di Tropea

PROGETTO DEFINITIVO

ELAB.

06

TITOLO

Studio di inserimento urbanistico

Progettazione, Direzione dei lavori e geologia

R.T.P. **TEC MED S.r.l.**

Tec Med s.r.l.
Ing. Stefano Ponti
Ing. Giovanni Oggiano
Ing. Maurizio Sassu

E3 società cooperativa
Ing. Giuseppe Maradei
dott.ssa Paola Angela Basta

Consultec società cooperativa
Ing. Omero Bassoli
Ing. Marco Conella

Ing. Rosario Bruzzaniti

Ing. Francesco Bagnato

Arch. Maria Carmela Giuditta

Il Responsabile Unico del Procedimento

Arch. Gabriele CRISAFIO



Responsabile della sicurezza: Ing. Rosario Bruzzaniti

INDICE

| | |
|--|----|
| PREMESSA | 3 |
| 1.LOCALIZZAZIONE DELL'AREA INTERESSATA DAL PROGETTO..... | 3 |
| 2 PIANI URBANISTICI E PROGRAMMI VIGENTI NELL'AREA..... | 4 |
| 2.1 Strumenti di pianificazione regionale..... | 4 |
| 2.2 Strumenti di pianificazione provinciale..... | 7 |
| 2.3 Strumenti di pianificazione comunale | 8 |
| 3 VINCOLI..... | 9 |
| Vincoli idrogeologici..... | 9 |
| Vincoli ambientali | 10 |
| Vincoli culturali..... | 10 |
| Vincoli archeologici | 10 |
| Vincoli paesaggistici | 11 |

PREMESSA

Il presente documento costituisce lo Studio di inserimento urbanistico del PROGETTO PER IL POTENZIAMENTO, RIQUALIFICAZIONE E MESSA IN SICUREZZA DEL PORTO DI TROPEA.

Nel presente studio, al Capitolo 1, viene indicata l'area di interesse dell'intervento e le sue coordinate geografiche nonché le diverse componenti che ne caratterizzano la posizione in termini di traffici marittimi, stradali e ferroviari.

Nel Capitolo 2 vengono analizzati gli strumenti urbanistici e programmatori che interessano l'area oggetto della progettazione preliminare in titolo.

Nel Capitolo 3, infine, vengono presi in considerazione i vincoli di natura ambientale e paesaggistica insistenti nell'area di interesse.

1.LOCALIZZAZIONE DELL'AREA INTERESSATA DAL PROGETTO

Il porto di Tropea è sito nel cuore della costa tirrenica, nota come "Costa degli Dei", ed è classificato come porto d'interesse regionale di IV classe, collaudato nel 2003, presenta un bacino portuale complessivo (specchio d'acqua) di circa 52.000,00 mq.

Il porto di Tropea è costituito da un molo di sopraflutto di 500 m con direzione NE e da una diga di sottoflutto di 210 m con direzione Nord. Sul lato interno del molo di sottoflutto ci sono 3 pontili, mentre sul molo di sopraflutto sono stati installati 6 pontili galleggianti. Presso la banchina commerciale esiste un tratto di banchina destinata al transito M/n passeggeri ed emergenza.

E' collegato alla A2 – Autostrada del Mediterraneo mediante la SS 522 che mediante gli svincoli di Pizzo Calabro e Rosarno collegano la Perla del Mediterraneo. Altri accessi sono garantiti dai collegamenti dall'entroterra vibonese, con le due strade provinciali nello specifico la n. 17 e n.19. Oltre ai collegamenti stradali è presente una linea ferrata che collega la cittadina con la linea Rosarno-Lamezia terme.

2 PIANI URBANISTICI E PROGRAMMI VIGENTI NELL'AREA

Gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale vigenti nell'area interessata dal presente progetto e analizzati da questo documento risultano essere i seguenti:

livello regionale:

- Quadro Territoriale Regionale Paesistico (QTRP) adottato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 134 del 01.08.2016;
- Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della Regione Calabria (Aggiornamento ed adeguamento 2003)

livello provinciale:

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvato dal Consiglio Provinciale nel 2003

livello comunale:

- Piano Regolatore Generale, approvato nel 1998

2.1 Strumenti di pianificazione regionale

Il Quadro Territoriale Regionale (QTR) è lo strumento di indirizzo per la pianificazione del territorio con il quale la Regione, in coerenza con le scelte ed i contenuti della programmazione economico-sociale, stabilisce gli obiettivi generali della propria politica territoriale, definisce gli orientamenti per la identificazione dei sistemi territoriali, indirizza ai fini del coordinamento la programmazione e la pianificazione degli enti locali.

Il Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico approvato nel 2016 dedica ampie sezioni al sistema infrastrutturale dei porti calabresi individuando, principalmente, le categorie di appartenenza e successivamente, le strategie di intervento e di sviluppo a scala regionale.

Nello specifico, il sistema portuale calabrese è costituito da una serie di porti /approdi di diverse dimensioni e funzioni, distribuiti lungo gli 834 km di costa della Regione, parte lungo il versante tirrenico e parte lungo quello jonico. I porti di rilievo sono tuttavia solo 6: Reggio Calabria, Villa S. Giovanni, Gioia Tauro, Vibo Valentia, Crotona e Corigliano. Il nodo portuale di maggior rilevanza è quello di Gioia Tauro, primo porto italiano nelle attività di transhipment di merci containerizzate ed uno dei più importanti hub del traffico container nel bacino del Mediterraneo.

Fanno inoltre parte del sistema portuale calabrese:

- i porti di Villa S.Giovanni e Reggio Calabria, di fondamentale importanza per i collegamenti con la Sicilia, con servizi di traghetti sia di passeggeri che di veicoli commerciali; i porti commerciali di Vibo Valentia, Crotona Porto Nuovo e Corigliano;
- una serie di porti a prevalente **funzione turistica** (**Tropea**, Crotona Porto Vecchio, Roccella Jonica, Cetraro, Cirò Marina, Gallipari, Belvedere Marittimo, Amantea, Marina Laghi di Sibari, Diamante, Scilla, Le Castella, Bagnara C., Pizzo,).

Nell'ambito del sistema regionale, i porti che potranno avere un ruolo e una funzione di rilievo per la strutturazione della Rete polivalente rientrano nelle seguenti tipologie:

1. Porti polifunzionali a prevalente funzione passeggeri;
2. Porti polifunzionali a prevalente funzione turistica e per la nautica da diporto.

Per quanto riguarda i *Porti polifunzionali a prevalente funzione turistica e per la nautica da diporto*, fanno parte di questa categoria i porti esistenti di Diamante, Saline Joniche, Roccella Ionica, Pizzo, Palmi, Cetraro, **Tropea**, Amantea, S. Lucido, Belvedere Marittimo, Cirò Marina, Le Castella, Badolato, Cariati e Laghi di Sibari.

Tale strutturazione è condivisa nel documento *Masterplan per lo sviluppo della portualità calabrese*, approvato con delibera DGR n. 450 14/10/2011, in cui i porti esistenti e di progetto svolgono la funzione di "porte d'accesso" al sistema naturalistico ambientale e storico-culturale dell'intero territorio regionale e punto di partenza dei principali itinerari di fruizione turistica e dei contesti locali.

Il QTRP, in raccordo con le previsioni del “Masterplan per lo sviluppo della portualità calabrese”, privilegia l’obiettivo del *riassetto, della riqualificazione funzionale e dell’ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti oltre che quello della realizzazione di nuovi insediamenti portuali* nella regione. Da questo obiettivo generale derivano i seguenti obiettivi specifici:

- _ **Creare una rete di porti e di approdi turistici** per migliorare la fruizione e l’accessibilità delle risorse culturali e naturali (talento) del litorale costiero e delle aree interne della regione;
- _ **Strutturare un sistema regionale di porti e di approdi** per elevare la dotazione e la qualità dell’offerta di attrezzature e servizi per il turismo nautico e per migliorare la sicurezza della navigazione;
- _ **Sviluppare e promuovere una rete di porti turistici di eccellenza** da inserire in circuiti ed itinerari turistici nel Bacino del Mediterraneo.

Sulla base degli obiettivi sopra indicati il QTRP individua le strategie d’intervento per la portualità turistica da attuare attraverso successive azioni ed interventi:

- Individuare un sistema di porti ed approdi turistici con funzioni di **“porte d’accesso”** al territorio regionale e di nodi privilegiati per la promozione/fruizione di itinerari turistici e dei contesti locali;
- **Sviluppare i porti turistici regionali con elevate potenzialità di inserimento in circuiti ed itinerari turistici nel Bacino del Mediterraneo**, nel comparto crocieristico e della nautica da diporto;
- **Favorire la localizzazione e lo sviluppo di attività innovative nell’ambito portuale e nel contesto di riferimento**, anche attraverso forme d’integrazione tra settori diversi (turismo-pesca-escursionismo, turismocultura, turismo-produttivo, pesca tradizionale, sport nautici e subacquei ecc.);
- **Creazione di una rete di comunicazione promozionale turistica e di servizio (marketing territoriale)**, continua ed aggiornata, per la promozione/fruizione dei porti turistici calabresi, da integrare e coordinare con iniziative simili in atto a livello regionale e locale. Nell’ambito della portualità turistica le azioni e gli interventi individuati dal QTRP sono:
- Adeguamento/attrezzamento dei **porti esistenti** con funzioni di “porte d’accesso”;
- Favorire **l’integrazione tra infrastrutture portuali in funzione al territorio di riferimento e/o a specifici tematismi** (circuiti, itinerari, ecc.).

I porti interessati da queste strategie di intervento sono(esistenti e in previsione):

Reggio Calabria, Saline Ioniche, Locri, Soverato, Catanzaro Lido, Crotone, Cirò Marina, Sibari, Roseto Capo Spulico, Villa San Giovanni, Palmi, **Tropea**, Vibo Valentia, Lamezia Terme, Paola, Scalea

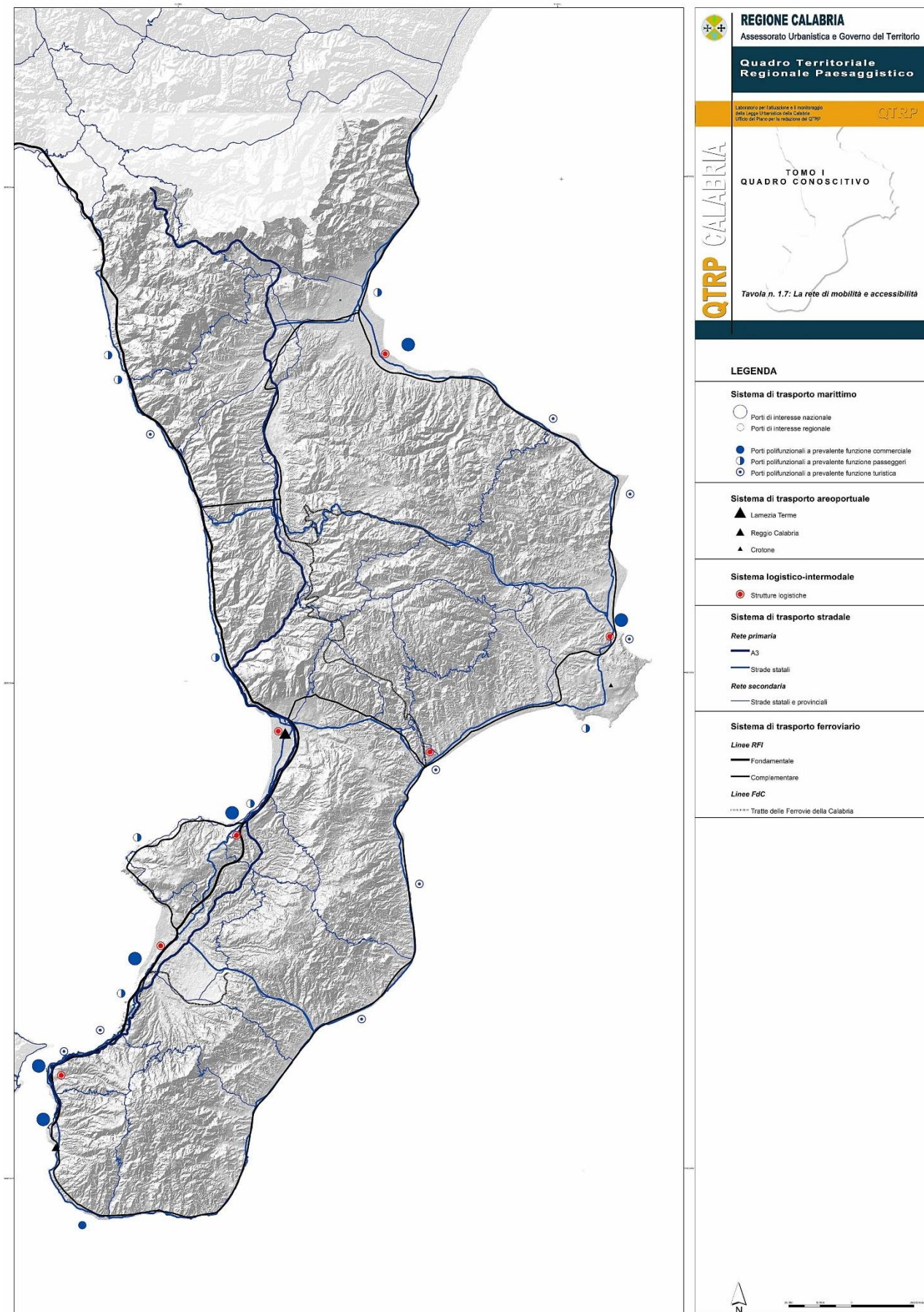


Figura 1 - Q.T.R.P. La rete di mobilità e accessibilità

2.2 Strumenti di pianificazione provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale, assume i contenuti previsti dall'art. 18 della LR n. 19/2002, nonché dalle ulteriori norme di legge statale e regionale che attribuiscono compiti alla pianificazione provinciale. Il PTCP si coordina con gli altri livelli di pianificazione nel rispetto dei principi di sussidiarietà e coerenza.

La seconda sezione di piano, che riguarda le strategie per lo sviluppo futuro del territorio provinciale, ed ha quindi carattere di indirizzo, ed è costituita da uno schema descrittivo e da uno schema grafico, comprendente in particolare la rete principale delle infrastrutture di trasporto è ricompreso anche il Porto di Tropea, riconosciuto come **porto turistico**.

Nella Relazione Tecnica, si prevedono sia interventi di miglioramento e potenziamento del porto commerciale di Vibo, sia interventi di potenziamento o realizzazione, compatibilmente con i vincoli di piano, di porti turistici a Nicotera, **Tropea**, Vibo e Pizzo.

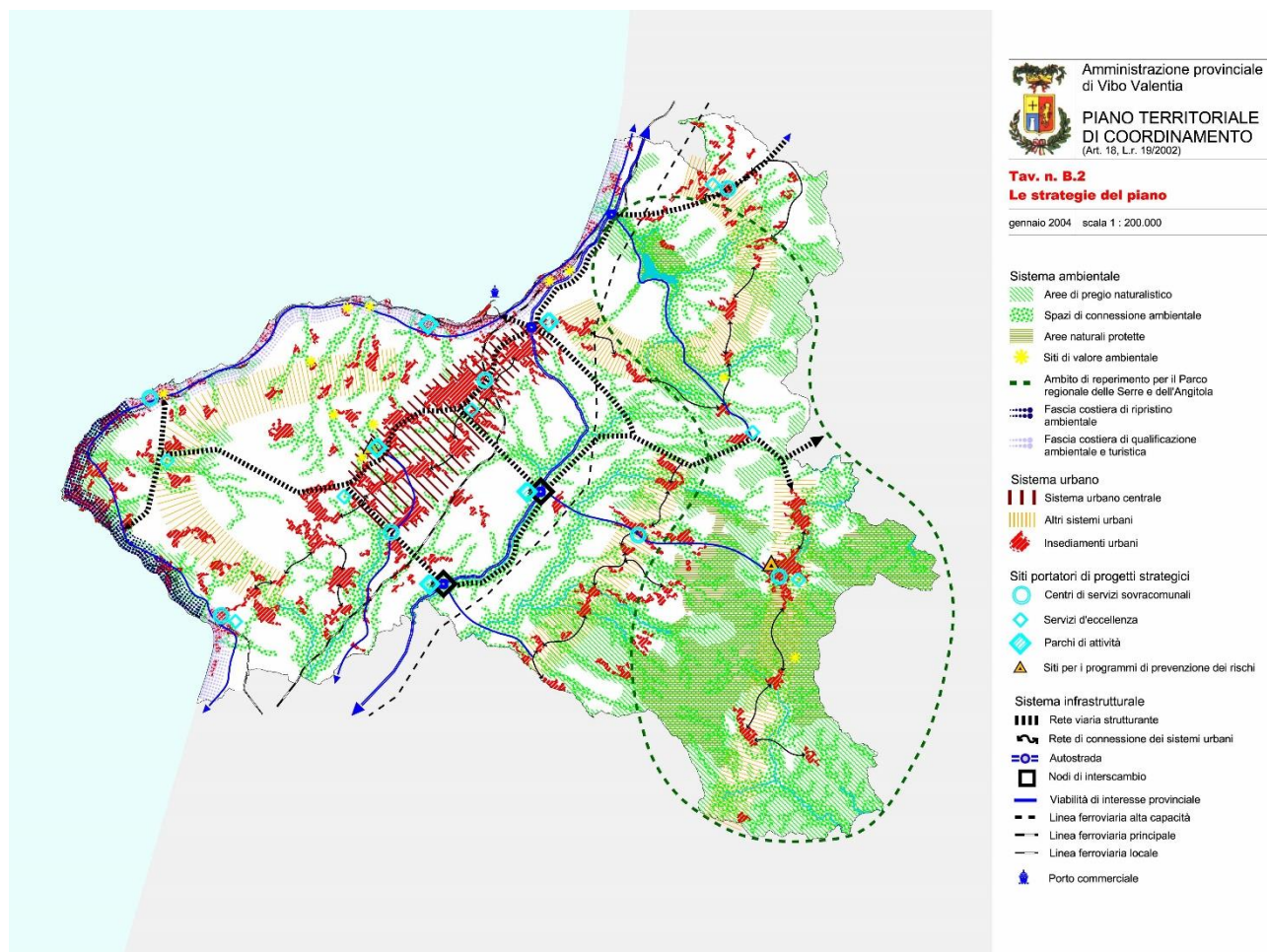


Figura - P.T.C.P. della provincia di Vibo Valentia - La strategia di Piano

2.3 Strumenti di pianificazione comunale

Il vigente Piano Regolatore Generale (PRG) di Tropea è stato redatto alla fine degli anni 90 ed è stato approvato nel 1998.

Il quadro urbanistico di riferimento non mai stato modificato; in coerenza alla L.R. 19/02 è attualmente vigente; l'amministrazione comunale ha deliberato per l'adozione del consumo del suolo ai sensi dell'art. 27 della L.R.19/02, attualmente è in fase di redazione

Per quanto di interesse del presente progetto, si segnala che il Piano Regolatore Generale (PRG) classifica l'area in zona omogenea "G" (zona portuale).

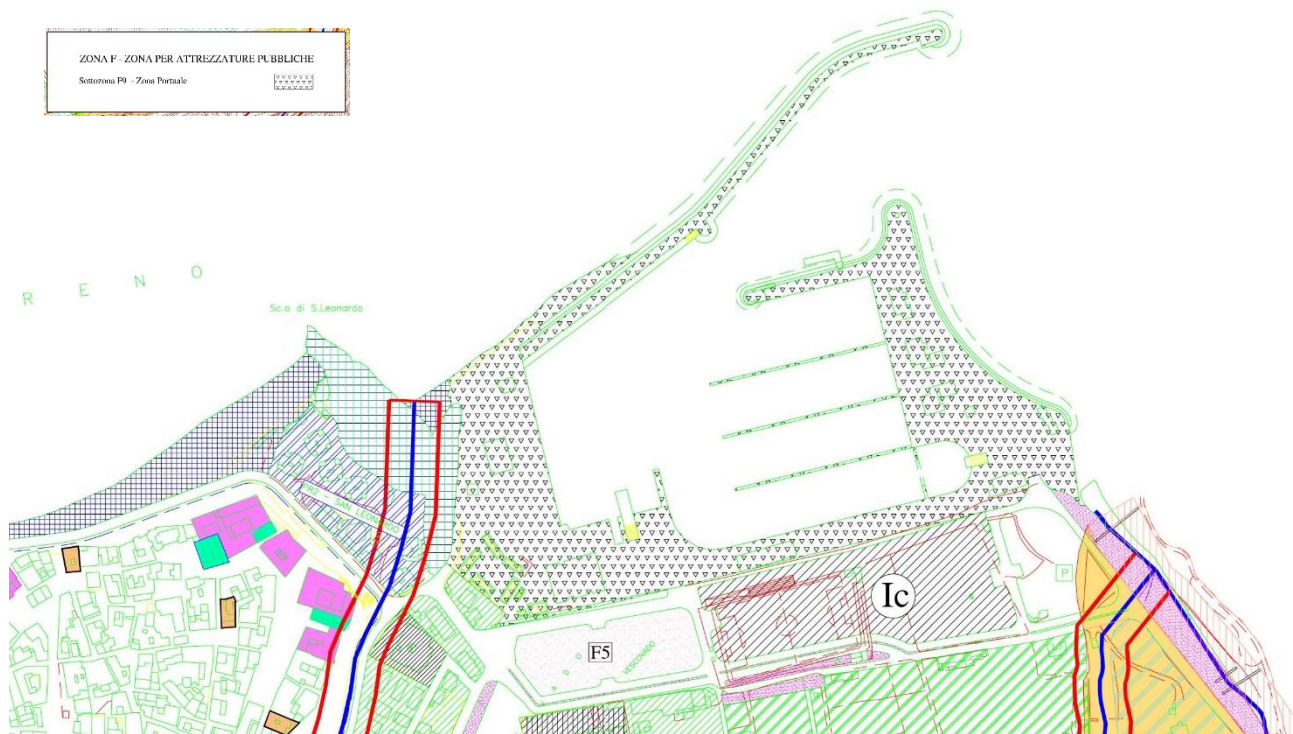


Figura 3 - estratto del P.R.G. di Tropea

3 VINCOLI

Vincoli idrogeologici

L'area oggetto di interesse è parzialmente interessata dai vincoli del PAI Calabria per quanto concerne il "Rischio Frane" (Figura). Non è interessata, invece, ai vincoli dovuti al Rischio Alluvioni. A tal proposito, però, il nuovo PGRA, adottato dall' "Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale", ma non ancora esecutivo, prevede che un tratto interessato dalle opere di progetto sia interno all'area di attenzione (Figura).

Un piccolo tratto di intervento, infine, è interno al vincolo del Piano Stralcio dell'Erosione Costiera (Figura).

Per quanto riguarda la fattibilità degli interventi previsti si fa rilevare che:

- 1) All'interno dell'area di rischio frane ricade l'intervento di riqualificazione della scalinata storica, ammesso ai sensi dell'art. 16 comma 2 delle vigenti NORME DI ATTUAZIONE E MISURE DI SALVAGUARDIA del PAI Calabria - Testo aggiornato con Delibera del C.I. n°27 del 02/08/2011; non è previsto parere.
- 2) All'interno dell'area P3 relativa al PSEC ricade la posa di parte della condotta del nuovo sistema di ricircolo delle acque interne al porto, ammesso ai sensi dell'art. 9 comma 1 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Bacino Stralcio per l'Erosione Costiera (PSEC), approvate con Delibera di C. I. n. 4/2016.
- 3) Per quanto riguarda la parte di interventi interessati dall'area PGRA si fa presente che il suddetto piano non è ancora vigente e, comunque, le opere previste appartengono alla categoria di opere pubbliche essenziali tutelate dall'art. 21 comma 2 lettera g delle vigenti NORME DI ATTUAZIONE E MISURE DI SALVAGUARDIA del PAI Calabria - Testo aggiornato con Delibera del C.I. n°27 del 02/08/2011; non è previsto parere.



Figura 4 - Ubicazione delle opere sulla cartografia PAI



Figura 5 : Ubicazione delle opere di progetto su cartografia PGRA



Figura : Ubicazione delle opere di progetto su cartografia PSEC

Vincoli ambientali

Le opere di progetto ricadono parzialmente all'interno del parco marino Regionale Fondali di Capocozzo - S. Irene, Vibo Marina-Pizzo, Capo Vaticano -Tropea ma sono del tutto esterne all'area protetta ZSC (ex SIC) IT9340091 "Zona costiera fra Briatico e Nicotera" (Figura).

Vincoli culturali

Non sono presenti vincoli di carattere culturale

Vincoli archeologici

Non sono presenti vincoli di carattere archeologico



Figura 6: Planimetria delle opere rispetto alle aree protette

Vincoli paesaggistici

Per tutta la città di Tropea è vigente il vincolo paesaggistico ambientale ai sensi dell'art. 136 D.lgs 42/04 dichiarato con provvedimento ministeriali D.M 10.01.1977 la cui motivazione è la seguente *Riconosciuto che la zona ha notevole interesse pubblico perché possiede rilevante importanza per il suo particolare aspetto ambientale e paesistico*



Figura 7 - Vincoli paesaggistici