



# *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio*

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

**VISTO** l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

**VISTO** il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

**VISTO** il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 19 settembre 2002 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dal Consorzio ASI (Area di Sviluppo Industriale) di Reggio Calabria, con sede in via Vittorio Veneto 77, 89121 Reggio Calabria, in data 5 luglio 1999, concernente il progetto di un interporto di rilevanza nazionale, da realizzare nell'agglomerato industriale di Gioia Tauro-Rosarno-San Ferdinando, comune di San Ferdinando, in provincia di Reggio Calabria, articolato in quattro distinti ambiti separati tra loro da viabilità stradale e ferroviaria di accesso al Porto, comprensivi di diverse attrezzature, impianti ed edifici (scalo e raccordi ferroviari, strade, piazzali di deposito, parcheggi, piattaforme intermodali, magazzini intermodali e monomodali, edifici direzionali e di servizio alla persona, autostazione, officine), con una superficie complessiva pari a circa 80 ha (lordi);

**CONSIDERATO** che in data 27 marzo 2002, è stato raggiunto un accordo di massima presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, tra le diverse Autorità interessate al Porto ed all'interporto di Gioia Tauro (Ministero Trasporti ed Infrastrutture, Autorità Portuale, Proponente, EE.LL.), relativamente ai diversi progetti in essere per il potenziamento e la qualificazione della logistica, dei trasporti e delle infrastrutture nell'area portuale ed industriale di Gioia Tauro, con la disponibilità generale a definire una soluzione di composizione e coordinamento di quanto in programma, da attuarsi anche mediante modifiche dei progetti stessi nonché dell'assegnazione delle varie aree ancora disponibili, in particolare quelle in vicinanza alla banchina nord del canale portuale;

**VISTA** la nota n.2420 della Regione Calabria del 15 dicembre 1999, pervenuta il 30 dicembre 1999, con cui si esprime un parere favorevole;

**VISTA** la nota n. ST/413/1307 del Ministero per i beni e le attività culturali del 14 gennaio 2002, pervenuta in data 28 gennaio 2002, con cui si esprime parere favorevole;

VISTA la nota n. 8256/2002/DEM dell'Autorità Portuale Gioia Tauro del 12 novembre 2002, pervenuta il 14 novembre 2002;

VISTO il parere n. 479 favorevole con prescrizioni formulato in data 28 marzo 2002 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dal Consorzio ASI di Reggio Calabria;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

per quanto attiene alla finalità dell'intervento:

- le finalità perseguite dall'intervento sono:
  - sostegno e incremento alla competitività del porto;
  - promozione di sviluppo locale in aree ASI (nuove attività connesse con portualità e logistica);
  - razionalizzazione del sistema dei trasporti regionali e in generale di attraversamento Nord-Sud, per riduzione dei costi e per riequilibrio modale, e da quest'ultimo anche un aumento della domanda di potenziamento e miglioramento delle rete ferroviaria (la cui attuale capacità residua di 2-3 mln. di t./a, consentirebbe una riduzione della quota transshipment dei traffici portuali, a vantaggio dei trasporti terrestri, solo dal 97 al 90 %);
- di conseguenza il progetto persegue l'obiettivo di promuovere le seguenti attività:
  - movimentazione dei contenitori del porto;
  - servizi ausiliari alle attività di movimentazione del porto (riparazioni, lavaggi, magazzini.);
  - trasporto terrestre su gomma o ferro alternativo a quello marittimo;
  - interportualità per merci con origine o destinazione regionale o in attraversamento;
  - servizio ad attività da localizzarsi nell'ASI;
  - sostegno al reddito ed all'occupazione locale;

per quanto attiene alle previsioni di traffico:

- progetto e SIA prevedono che, nel 2008, il movimento delle merci interportuali sarà composto dai seguenti due segmenti:
  - circa 2.000.000 di t./a (pari mediamente a circa 182.000 TEU di 11 t/cad.) di un traffico di container portuali, pari a metà del previsto traffico portuale sottratto al transshipment ed instradato via terra;
  - circa 600.000 t./a di traffici acquisiti autonomamente dall'interporto (in movimenti monodirezionali, pari ad un transito di 300.000 t/a. effettive);
- questo traffico complessivo si traduce, su 5,5 giorni lavorativi a settimana e 275 all'anno, in:
  - circa 190 carri ferroviari al giorno da 2 TEU carichi (mediamente 22 t/c.), più un traffico per i container vuoti (stimato 40 % del totale), per un complessivo movimento di 265 carri/giorno, pari a 10-12 treni-blocco completi da 22-25 carri/t.;
  - circa 200 veicoli stradali di grandi dimensioni (mediamente 26 t/v.), più un traffico di veicoli o contenitori vuoti (stimato 20 % del totale), per un complessivo di 240 automezzi/giorno;
- la linea ferroviaria Tirrenica Battipaglia-Villa S. Giovanni presenta una potenzialità residua sufficiente a far fronte a tale traffico interportuale. In particolare, la linea, solo in parte banalizzata e bisognosa di ulteriori adeguamenti, presenterebbe comunque, secondo conferme che sarebbero



# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

state date al Proponente dalle Autorità Compartimentali di FS S.p.A., la possibilità di svolgere il servizio richiesto (10-12 treni-blocco/g.). In ogni caso nel programma revisionale del P.G.T. è confermato il potenziamento di tale linee per consentire la crescita del traffico merci Nord – Sud; La rete stradale, viceversa, presenta invece, sia in sede locale che sulle intere direttrici nazionali nord-sud, livelli di traffico dell'ordine di 15-20.000 veicoli/g nord-sud, tali, secondo lo studio di impatto ambientale, da non rendere problematico l'inserimento di ulteriori 240 veicoli pesanti;

per quanto attiene le caratteristiche fisiche del progetto:

- l'area è collegata, tramite raccordo ferroviario esistente elettrificato a binario singolo (con previsione di raddoppio) S. Ferdinando - Rosarno, alla linea Tirrenica Battipaglia - Villa S. Giovanni, e tramite raccordo superstradale parzialmente esistente all'autostrada A3 e alla SS.18;
- il progetto di interporto si articola in quattro distinti ambiti, disposti in serie da ovest a est, di dimensioni e forme diverse ma comunque sviluppati prevalentemente in senso nord-sud, in ideale parallelismo al canale portuale, vicini uno all'altro ma tra loro separati da preesistenti infrastrutture invalicabili: (da ovest a est) il raccordo ferroviario portuale attualmente per MCT e in futuro per le banchine ovest, in trincea tra muri di contenimento; il raccordo stradale portuale; il raccordo ferroviario stazione di Rosario-Posto di Manovra S. Ferdinando Marittima, con relativo ampio fascio di binari dello scalo di manovra e presa consegna;

relativamente agli interventi di mitigazione e compensazione ed al bilancio di inerti:

- il progetto prevede alcuni interventi di mitigazione e compensazione, che consistono in:
  - realizzazione di un rilevato (h=5 m, largh.=15 m, lungh.=1.500 m), con barriera acustica artificiale in sommità, sul lato nord dell'area di intervento, a mitigazione dell'impatto acustico e visuale-paesaggistico del complesso dell'interporto sull'abitato di S. Ferdinando, inserito nello stretto reliquato compreso tra il raccordo portuale al casello autostradale sull'A3 e la Strada Provinciale per San Ferdinando.  
La barriera acustica artificiale, inserita in sommità al rilevato, sarà costituita da una struttura portante con pannelli fono - isolanti di tamponatura in cemento armato (tipo recinzioni industriali), salvo che nel tratto in corrispondenza dello svincolo, ove verranno impiegati pannelli fono - isolanti e fono-assorbenti, opportunamente protetta contro le intemperie;
  - impianto di una fascia arboreo arbustiva sulla scarpata e al piede, lato ovest, del rilevato, ovvero sul lato verso l'abitato di S. Ferdinando, con funzione di schermo visivo sia dell'interporto che della barriera antirumore artificiale.  
Sarà costituita da elementi arboreo arbustivi che assolvano il ruolo schermante e al tempo stesso saranno coerenti con la vegetazione potenziale dell'area. L'intero nuovo impianto di protezione del fronte urbano affacciato verso la zona industriale consente l'eliminazione della attuale recinzione in grigliato metallico, fonte di notevole disturbo acustico in occasione di vento forte;
  - consolidamento vegetazionale della duna litoranea, realizzato nel tratto di costa ad ovest dell'interporto, nella lingua di terra che si estende fra il bacino portuale e il mare nella fascia non occupata dalla banchina, allo scopo di innescare fenomeni di ricolonizzazione da parte della vegetazione spontanea;

- il progetto prevede un sostanziale pareggio di bilancio di inerti, e non prevede l'apertura di cave di prestito. I materiali di risulta prodotti dagli scavi necessari per la costruzione di strade, piazzali ed

edifici (di quantità limitata) sono destinati alla formazione del rilevato di protezione acustica e visuale dell'abitato di S. Ferdinando; gli inerti mancanti per il completamento del rilevato potranno essere recuperati in misura sufficiente dagli scavi che verranno eseguiti in altri cantieri di costruzione all'interno della Zona Industriale;

per quanto attiene alle alternative considerate e alle opzioni progettuali effettuate:

- per l'interporto della Calabria è sempre stata perseguita l'integrazione con il porto di transhipment, per il quale a sua volta, era stata considerata la localizzazione alternativa di Corigliano Calabro (sullo Jonio), unico porto potenzialmente attrattivo per le rotte delle navi giramondo (rotta Atlantico – Mediterraneo – Suez - Oriente), ma scartato per la carenza di vie di comunicazione lato terra;
- l'alternativa localizzativa di Lamezia Terme, suggerita specificamente per l'interporto, oltre alla delocalizzazione dal porto di transhipment, avrebbe comportato il consumo di un ambito di alto valore agricolo, a fronte di aree a Gioia Tauro già predisposte per gli insediamenti industriali;
- con riferimento alle possibili diverse opzioni di assetto interno, lo studio di impatto ambientale riferisce che nella fase di progettazione è stata definita una configurazione dell'interporto che rispettasse i seguenti requisiti:
  - non penalizzare le funzionalità portuali già attive di MCT, pur rimanendone contiguo;
  - non superare i limiti di capacità della rete stradale e ferroviaria utilizzata;
  - consentire il servizio con treni-blocco di grandi dimensioni ed elevata capacità (120 km/h), in grado di conseguire minori tempi di trasporto e maggiori efficienze;
  - consentire, in futuro, anche un servizio di trasporto marittimo con traghetti, anche per traffico ferroviario, da/per la Sicilia, attestato lungo le banchine ovest del canale portuale;
  - consentire l'insediamento di attività complementari alla logistica, anche a servizio regionale;
  - utilizzare l'esistente raccordo ferroviario per Rosarno, più lontano ma meno acclive;
  - adottare soluzioni costruttive dei magazzini di particolare efficienza (livello unico ad altezza pianali di carico, assenza di pilastri interni, modularità);
  - mantenere la totale libertà degli spazi aerei (cablatura elettrica e comunicazioni totalmente sottotraccia) per la libertà di movimento con carichi e mezzi di notevole ingombro in altezza;
- l'opera nel suo complesso risponde positivamente agli obiettivi generali della pianificazione territoriale e della programmazione di settore. Il progetto presenta una criticità relativa alla sola funzione di interscambio container (piattaforma intermodale), che con la propria finalità di cattura delle merci a favore di modalità di trasporto terrestri di maggior impatto ambientale della modalità tutto - mare, rischia di porsi potenzialmente in conflitto con gli obiettivi di sviluppo della portualità e del transhipment. Tale criticità peraltro appare superabile con un'azione di concertazione e coordinamento programmatico e progettuale tra le diverse Autorità competenti sul Porto e l'Interporto, realizzabile anche a valle della presente procedura di Valutazione di compatibilità ambientale;

per quanto agli aspetti ambientali ed alle previsioni di impatto e di mitigazione:

- gli studi prodotti sulle singole componenti ambientali appaiono adeguati al progetto ed al contesto;
- gli impatti individuati risultano sufficientemente stimati e valutati;
- carenze istruttorie di qualche rilevanza si devono segnalare solo per:



# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

- gli impatti sulla qualità delle acque superficiali, a causa delle insufficienze del sistema di trattenimento e depurazione degli inquinanti del sistema fognante delle acque bianche, così come di sversamenti accidentali di piazzale; a tal fine, come accennato (ma non verificato) nello studio di impatto ambientale, si dovrà prevedere l'introduzione di adeguate capacità di trattenimento e trattamento delle acque di prima pioggia e di sversamento accidentale, e di ecosistemi filtro ad esse direttamente integrati.

Appare a tal fine opportuno ridurre l'estensione delle superfici impermeabilizzate, prevedendo pavimentazioni permeabili per le superfici non esposte al rischio di deposizione ed accumulo di inquinanti o di sversamenti accidentali, come negli spazi pedonali, nelle piazzole di parcheggio di autovetture nonché prevedere, per quanto possibile, "coperture verdi" sugli edifici.

Per contenere peraltro il rischio di effetti di incidenti pericolosi, appare opportuno limitare strettamente le possibilità operative di movimentazioni di sostanze pericolose e di rifiuti pericolosi nell'interporto, prevedendo sin d'ora, nell'eventualità, l'imposizione di particolari attrezzature e dispositivi di sicurezza con obbligo di autorizzazione specifica.

Cautele specifiche per la fase costruttiva potranno, inoltre, ridurre anche gli usuali rischi di inquinamento, in particolare proprio delle acque, che si innescano in fase di cantierizzazione;

- gli impatti acustici, per la mancata considerazione, tra le fonti emissive, delle movimentazioni merci interne all'ambito interportuale (movimentazione di carrellamenti, sollevamenti, carichi-scarichi, prese/rilasci/appoggi di container specie se parzialmente o totalmente vuoti, composizione convogli, ...), attività che si sono riscontrate, in altri impianti similari, non poco rumorose.

Una carenza va segnalata relativamente ai possibili recettori sensibili, tra i quali dovranno essere considerati gli stessi edifici interni destinati ad attività non assimilabili ad industriali (centro direzionale, motel, adiacente casa del marinaio, ...), che, in proporzione al contesto, vanno considerati come potenziali recettori sensibili meritevoli di maggior controllo e tutela. Inoltre pare opportuno adottare, in fase di progettazione ex-novo, valori obiettivo corrispondenti ai valori di qualità della tab. D del DPCM 14.11.1997.

Specifiche indicazioni sull'adozione di tecnologie e dispositivi di particolare qualità acustica, oltrechè di basso impatto atmosferico, potranno garantire ulteriore compatibilità ambientale per tutte le attività d'esercizio;

- gli impatti visuali-paesaggistici verso il litorale e verso i quadranti est e nord-est, privi di qualsiasi filtro visuale e di opere a verde, come per le opere a verde di arredo interno, di estensione minima e, in alcuni ambiti, del tutto assenti.

Nell'uno e nell'altro caso va introdotta adeguata piantagione di fasce filtro e filari a bordo strada, tra confini, nelle aiuole dei parcheggi, ....; ciò a beneficio anche microclimatico;

- gli impatti da emissioni luminose notturne, particolarmente costosi dal punto di vista energetico, di disturbo verso il cielo e verso gli insediamenti limitrofi.

Si dovranno adottare a tal fine dispositivi adeguati per il contenimento e la schermatura delle emissioni;

- apposite prescrizioni potranno quindi ridurre o mitigare sensibilmente anche tali impatti;

**CONSIDERATA** la nota n.2420 della Regione Calabria del 15 dicembre 1999, pervenuta il 30 dicembre 1999, con cui si esprime un parere positivo in considerazione che:

- *la pianificazione urbanistica dell'Agglomerato Industriale di Gioia Tauro - Rosario - S. Ferdinando, e lo stato effettivo dell'area, già quasi completamente infrastrutturata;*
- *la presenza nella stessa del vincolo paesaggistico e dello specifico nulla-osta paesaggistico - ambientale espresso dalla Regione stessa con D.P.G.R. n. 22 del 02.10.1998;*
- *il basso livello degli impatti ambientali dell'opera stessa, in quanto incide su componenti naturalistiche che non presentano particolari valori;*
- *le positive ricadute del progetto di ordine trasportistico nell'area provinciale e di sviluppo occupazionale a livello locale sia nell'interporto stesso che nell'indotto, e di traino economico per l'intera regione Calabria;*

**CONSIDERATO** il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/413/1307 del Ministero per i beni e le attività culturali del 14 gennaio 2002, pervenuta in data 28 gennaio 2002, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

*vista la nota n. 5333/P del 12.08.1999, qui pervenuta il 2.09.1999, con prot. n. ST/413/22830 della Soprintendenza per i beni Architettonici e per il Paesaggio, per il Patrimonio Storico Artistico e Demoetnoantropologico della Calabria, in cui, nel riferire che l'area oggetto dell'intervento è interessata da vincoli ai sensi dell'art. 139 del D.L.vo490/99, giusto D.M. 11.10.1967, G.U. n. 269 del 27.02.1975 (Gioia Tauro) e D.M. 12.12.1967, G.U. n. 325 del 30.12.1967 (Rosarno S. Ferdinando), la medesima Soprintendenza fa presente che il sito è attualmente compromesso dalla realizzazione del porto container e pertanto, "in considerazione della destinazione attuale dell'area, esaminati gli elaborati di progetto, esprime parere favorevole alla realizzazione dell'opera";*

*considerato che nel corso dell'esame del predetto Studio di Impatto Ambientale, anche in riferimento a quanto emerso nelle riunioni nonché nei sopralluoghi effettuati dal Gruppo Istruttore, sono stati richiesti approfondimenti della documentazione con particolare riguardo all'elaborazione di simulazioni grafico - fotografiche per consentire una più corretta valutazione dell'incidenza delle nuove opere sul paesaggio, uno studio più approfondito degli interventi di mitigazione che si intenderà realizzare a ripristino delle aree di cantiere e delle aree di pertinenza delle opere da realizzare nonché all'acquisizione degli atti relativi al nulla-osta ambientale in condono per le opere già realizzate ottenuto dal Consorzio A.S.I. in seguito all'Accordo di Programma del 29/07/1994; che tali integrazioni sono state prodotte dal Richiedente e trasmesse con nota n. 3400 del 26.11.1999, qui pervenuta il 10.12.1999 con prot. n. ST/413/30056 e con nota n. 1469 del 19.04.2000 qui pervenuta il 26.05.2000, con prot. n. ST/413/11788;*

*vista la nota n. 30690 del 21.12.2001, qui assunta al protocollo con n. ST/413/25992 del 24.12.2001 della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Calabria con la quale, nel riferire che il progetto interessa settori dell'area industriale prossimi al bacino portuale e all'abitato di S. Ferdinando ove in antico erano paludi e nei quali non sono noti insediamenti antichi e pertanto non interessati da vincoli archeologici, esprime parere favorevole, per quanto di competenza, alla realizzazione del progetto, con la prescrizione che le date di inizio lavori che interessano il*



# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

*sottosuolo dell'area siano comunicate con un preavviso di almeno 15 giorni alla medesima Soprintendenza;*

*vista la nota n. 9667/P del 20.12.2001 qui assunta al prot. n. ST/413/590 dell'8.01.2002 della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, per il Patrimonio Storico Artistico e Demoetnoantropologico della Calabria con la quale si conferma il parere già espresso con la già citata nota n. 5333 del 12.08.1999, condividendone la considerazione che l'area in oggetto pur tutelata con vincoli di natura paesaggistica, è compromessa dalla realizzazione del porto container e dall'insediamento di numerose aziende;*

**QUESTO MINISTERO - esaminati gli atti e gli elaborati progettuali;**

- *Viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto;*
- *Visti i pareri delle competenti Soprintendenze della Calabria;*

*esprime parere favorevole al progetto di Interporto di Gioia Tauro – Rosario - S. Ferdinando a condizione della scrupolosa osservanza delle succitate prescrizioni;*

**preso atto che** ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha comunicato che vi era un contenzioso in atto fra l'Autorità Portuale ed il Consorzio ASI riguardante la delimitazione dell'"Ambito Portuale". Secondo l'Autorità Portuale tale area costituisce l'unica possibilità di sviluppo delle attività portuali in quanto tutti gli altri piazzali sono già oggetto di concessione o di impegni formali in tal senso. Inoltre aggiungeva che una diversa localizzazione dell'interporto, ad esempio al di fuori dalla cinta doganale, nella restante area assegnata all'ASI, non avrebbe comportato difficoltà né dal punto di vista funzionale, né finanziario per il Consorzio;

- *con nota pervenuta il giorno 8 agosto 2001, la stessa Autorità Portuale di Gioia Tauro richiamava che tutti gli interventi realizzati all'esterno della cinta doganale non comportavano nessun ostacolo alle attività portuali, e prendeva atto che all'esterno del recinto portuale sono previsti il secondo e terzo lotto del progetto di cui il terzo è già in corso di esecuzione, mentre per il secondo lotto ribadiva la insussistenza di motivi ostativi da parte propria. Esprimeva parere favorevole al progetto dell'interporto nel suo insieme fermo restando che sarà cura di questa autorità portuale coordinare con la Regione Calabria il migliore utilizzo ed assetto funzionale di tutte le aree interessate;*

**CONSIDERATO** inoltre che con il parere n. 8256/2002/DEM dell'Autorità Portuale Gioia Tauro del 12 novembre 2002, pervenuto il 14 novembre 2002 ha comunicato quanto segue:

*"Si premette che in data 16/9/2002 la Capitaneria di Porto di Gioia Tauro ha proceduto a consegnare a questo Ente le aree e gli entrostanti fabbricati, delimitate con verbale n. 1/2002 del 12/2/2002, approvato con il concertato Decreto del Direttore Marittimo della Calabria e del Direttore dell'Agenzia del Demanio di Reggio Calabria del 5/4/2002, ai sensi degli art. 32 del Codice della Navigazione e 58 del relativo Regolamento; dalla data suindicata, le prefate aree sono dunque entrate a far parte della circoscrizione territoriale della scrivente, appartenendosi al pubblico demanio marittimo, a norma dell'art. 6, comma 7, della L. 28/1/94, n. 84 e del D.M. 4/8/98.*

*Risulta altresì che quota parte dei suoli che dovrebbero costituire il realizzando Interporto di Gioia Tauro sono stati ricompresi nella cennata delimitazione demaniale, e pertanto ricadono nell'ambito della circoscrizione territoriale di questa Autorità Portuale.*

*Ciò premesso, in ordine a quanto emerso nel corso della riunione tenutasi presso codesto Dicastero il giorno 11/11 u.s., questa Autorità Portuale, ferma restando ogni e più ampia attribuzione inerente l'amministrazione dei beni demaniali marittimi rientranti nella propria circoscrizione, partecipa il proprio **nulla – osta alla mera esecuzione ed al completamento delle infrastrutture facenti parte del II e III lotto funzionale dell'Interporto da parte del Consorzio ASIREG.***

*Resta ben fermo ed inteso che le opere che verranno realizzate, nella misura in cui ricadano all'interno della circoscrizione territoriale di questa Autorità Portuale, verranno acquisite fra le pertinenze demaniali marittime, ai sensi dell'art. 29 COD. Nav., e saranno soggette alla **potestà gestoria esclusiva di questo Ente**, discendente dall'art. 8, comma 3, lett. H) della L. 28/1/94, n. 84, sia per quanto attiene al rilascio dei titoli legittimanti il loro utilizzo, che per ciò che concerne la loro destinazione funzionale.*

*Si segnala infine che le opere da realizzarsi sui suoli interessati dall'intervento dell'ASIREG, ricompresi nella circoscrizione di questo Ente, sono coerenti con la destinazione che a tali suoli è stata conferita dal Piano Regolatore Territoriale Consortile redatto dal precitato ASIREG ed approvato con Decreto n. 968 del 30/5/85 del Presidente del Consiglio Regionale della Calabria”.*

**RITENUTO** di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

## **E S P R I M E**

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo a un interporto di rilevanza nazionale, da realizzare nell'agglomerato industriale di Gioia Tauro – Rosario - San Ferdinando, comune di San Ferdinando, in provincia di Reggio Calabria, presentata dal Consorzio ASI (Area di Sviluppo Industriale) di Reggio Calabria, **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

**a) Tutela delle acque:**

- in sede di progettazione esecutiva, dovrà essere inserito, a valle del sistema fognante delle acque bianche, un sistema di raccolta e trattamento (trattenimento, sedimentazione, disoleazione, ecosistema-filtro, a filtro di fondo, con fondo impermeabilizzato) delle acque di prima pioggia. Tale sistema dovrà corrispondere ai caratteri naturalistici e meteorologici dell'area ed essere dimensionato in ragione dell'effettiva superficie impermeabile presente e delle caratteristiche di intensità e frequenza degli eventi pluviometrici significativi per l'area, con un valore di primo riferimento minimo di 50 m<sup>3</sup>/ha di superficie impermeabile, da calibrare più precisamente in funzione degli esiti del monitoraggio sull'efficacia idraulica e depurativa della parte di impianto da realizzarsi a servizio delle prime fasi attuative dell'interporto. Per ridurre le portate, nelle superfici non esposte a rischi di accumulo di inquinanti (piazze parcheggio autovetture, spazi





# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

pedonali, ...) la pavimentazione dovrà essere permeabile, e, laddove possibile, le coperture piane dovranno essere sistemate a "verde";

**b) Movimentazione di sostanze pericolose:**

- per il trasbordo intermodale e la sosta all'interno dell'interporto di unità di carico contenenti le sostanze e i preparati classificati "*Tossici, Esplosivi, Infiammabili o Pericolosi per l'ambiente*" in base alla normativa di recepimento delle direttive 67/584/CEE, 88/379/CEE, 78/631/CEE e relative modifiche e adeguamenti al progresso tecnico, si dovrà provvedere: alla predisposizione di aree dedicate, localizzate ad adeguata distanza da sorgenti di innesco, opportunamente segnalate e facilmente accessibili ai mezzi di soccorso; alla realizzazione di un sistema di raccolta e contenimento dei volumi accidentalmente sversabili e dei liquidi provenienti dalle relative attività di lotta contro il fuoco; a un'adeguata formazione del personale per la movimentazione e la gestione delle emergenze; ad una preventiva notifica al competente Comando Provinciale dei VV.F. e all'ARPA. In generale, nell'interporto dovrà essere preclusa ogni operazione di travaso, riconfezionamento, consolidamento/ deconsolidamento e stoccaggio delle suddette sostanze, salvo specifica autorizzazione rilasciata dal Comando Provinciale dei VV.F. e dalla ARPA;

**c) Movimentazione di rifiuti pericolosi**

- nell'interporto, la movimentazione di rifiuti pericolosi dovrà avvenire con gli stessi limiti e modalità indicati per le sostanze pericolose, salvo specifica deroga rilasciata dal Comando Provinciale dei VV.F. e dalla ARPA;

**d) Mitigazioni acustiche:**

- si dovrà elaborare un ulteriore studio di impatto per la previsione ed eventuale mitigazione delle emissioni da movimentazione logistiche interne (carichi, scarichi, sollevamenti, composizioni treni, ..), considerando, tra i ricettori acustici, anche il motel e il centro direzionale interni all'interporto. Per le mitigazioni acustiche da definire in fase di progettazione esecutiva, nonché per le verifiche periodiche del programma di monitoraggio, si dovrà prendere a riferimento i valori stabiliti dal DPCM del 14.11.97 tab D (valori di qualità). Per le barriere acustiche artificiali previste sul rilevato di protezione del centro abitato di S. Ferdinando, comunque ogni altra barriera che risulterà necessaria, si dovranno usare dispositivi e componenti di efficacia acustica certificata e di lunga durata;

**e) Regolamento minimizzazioni emissioni acustiche ed atmosferiche della fase di esercizio:**

- prima dell'entrata in funzione dell'interporto dovrà essere adottato e trasmesso alla Regione e al Ministero dell'Ambiente, e poi periodicamente aggiornato, un Regolamento per la minimizzazione delle emissioni acustiche ed atmosferiche, veicolari e dei macchinari in genere, fissi e mobili, che preveda in particolare: l'adozione massima di sistemi d'alimentazione elettrica ai veicoli-frigoriferi in sosta e di veicoli e mezzi di movimentazione interna a propulsione elettrica e, per i mezzi con motore necessariamente a combustione, di carburanti a minimo tenore inquinante e dispositivi di abbattimento a valle; l'utilizzo della migliori tecnologie disponibili di insonorizzazione dei dispositivi motoristici e in genere meccanici fissi e mobili (condizionamento, pompe, gru, sollevatori, veicoli e macchinari operativi vari, ...);

**f) Mitigazione visuali, qualità architettonica ed opere a verde:**

- il progetto esecutivo dovrà perseguire una elevata qualità architettonica dei manufatti edilizi e tecnologici curandone il disegno delle strutture, i rivestimenti, le cromie in modo da ottenere per l'intero complesso dell'impianto, specie per le parti più visibili dall'esterno (dal sovrastante terrazzo morfologico, da strade pubbliche, dal centro abitato di S. Ferdinando e dal litorale), un inserimento visuale unitario curato e composto. Dovrà essere sensibilmente incrementata la superficie interna e perimetrale all'interporto destinata a verde di arredo, in particolare con adeguate fasce di vegetazione arboreo - arbustiva continua sul margine nord-est ed est, a fini di quinta e filtro visuale e di mitigazione microclimatica;

**g) Mitigazioni luminose:**

- il progetto illuminotecnico degli esterni dovrà conseguire il massimo contenimento possibile delle emissioni luminose, in particolare attraverso l'impiego di tecnologie e dispositivi di massima efficienza energetica e la scelta di soluzioni di schermatura atte ad evitare al massimo le dispersioni verso l'alto e verso l'intorno territoriale. A tal fine si dovrà agire su dimensionamento, dislocazione, densità, altezza, tecnologia, forma, orientamento e schermatura delle sorgenti, nonché con la modulazione temporale e spaziale dell'intensità luminosa emanata nelle diverse zone in funzione dell'effettivo fabbisogno. La mitigazione dell'impatto residuo dovrà essere conseguita con adeguati dimensionamento e caratterizzazione del verde perimetrale;

**h) Prescrizioni generali di cantierizzazione:**

- in aggiunta ai Piani di Sicurezza previsti dagli artt. 12 e 13 del D.Lgs. 494/96 dovrà essere redatto un regolamento di cantiere che preveda l'adozione di tutti gli accorgimenti e dispositivi per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali, tra i quali si segnalano: in fase di trasporto, la copertura dei carichi che possono essere dispersi; la programmazione di operazioni di inaffiamento delle piste tramite autobotti; la protezione degli alberi da mantenere (recinzioni, staccionate, ...); la prevenzione delle dispersioni e delle infiltrazioni in falda di idrocarburi, specie dalle macchine di lavorazione nei piazzali di sosta e dalle attrezzature di lavaggio manutenzione e rifornimento, nonché delle sostanze chimiche utilizzate nel cantiere, specie durante le perforazioni e il getto delle fondazioni; la regolamentazione delle attività di formazione del rilevato di protezione a ridosso dell'abitato di S. Ferdinando, tra l'altro con l'esclusione di movimentazioni serali e notturne. Il regolamento dovrà essere concordato con la Regione e con gli EE.LL. interessati;

**i) Monitoraggio ambientale:**

- il Proponente dovrà predisporre ed eseguire un programma per il monitoraggio ambientale in fase d'esercizio, al fine di individuare e caratterizzare secondo le specifiche norme tecniche i contributi dell'interporto, ivi compresi quelli lungo i raccordi stradali e ferroviario, rispetto alle condizioni del territorio circostante (fondo). Tale programma, da concordare con gli uffici regionali o provinciali competenti in materia di controlli ambientali, e da riferire alle componenti aria, clima acustico, inquinamento luminoso, acque superficiali e sotterranee, stato degli interventi compensativi di consolidamento vegetazionale della duna litoranea e delle opere a verde (fascia verde verso l'abitato di S. Ferdinando, altre fasce-filtro e verde di arredo interno), dovrà prevedere rilevazioni sistematiche ed essere attuato sia tramite reti fisse di rilevazione in



# Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

continuo (in special modo della qualità dell'aria e del clima acustico) sia con postazioni mobili e prelievi singoli;

- l) dovranno altresì essere ottemperate tutte le prescrizioni individuate dalla Regione Calabria e dal Ministero per i beni e le attività culturali, ove non ricomprese nelle precedenti, integralmente riportate nelle premesse;

**inoltre si raccomanda di:**

- a) per quanto riguarda la piattaforma e le funzioni di intermodalità container di garantire la piena funzionalità della catena logistica tra navi e treni-blocco ipotizzata nel progetto, e in particolare della dislocazione degli impianti previsti nell'interporto per l'intermodalità container e per il trasporto combinato rispetto all'organizzazione della movimentazione di banchina ed alle potenzialità attuali e future di svolgere le stesse funzioni intermodali (in autonomia) e in forme strettamente integrate con il ciclo di banchina ed in particolare rispetto a quanto verrà definito, in proposito, dal futuro Piano Regolatore Portuale, con particolare riguardo all'opportunità di "ottimizzazione della rete infrastrutturale di collegamento con il territorio ed alla attenuazione delle eventuali relative interazioni ambientali" (cfr. D.P.C.M. 21.12.1998, All. III, punto 5 'Porti e Vie navigabili').
- b) per quanto riguarda gli interventi previsti nell'area in adiacenza alla banchina di testa del canale portuale di tener presente prima della realizzazione delle opere previste nel primo e secondo ambito, a nord e nord-ovest della banchina di testa del canale portuale, la futura componibilità ed integrazione di queste con le ipotesi di ampliamento delle aree di retrobanchina e delle attività portuali verso nord, ovvero nelle stesse aree, giudicate essenziali per l'ampliamento del porto dalla competente Autorità Portuale;

## DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato al Consorzio ASI di Reggio Calabria, al Ministero dei Trasporti e delle infrastrutture MTC, al Ministero dei Trasporti e delle infrastrutture DICOTER, all'Autorità Portuale di Gioia Tauro ed alla Regione Calabria, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 27/10/2002

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE

La presente copia fotostatica composta di n. .... fogli è conforme al suo originale.  
Roma, li. 20.12.2002

**IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**