



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm..ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020



**AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO  
E DELLA CALABRIA**



Verifica di Assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

## **RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE**

*ai sensi del D.Lgs. 03/04/2006 n. 152 e del Reg. Regionale 04/08/2008 n. 3 e ss.mm.ii.*



Titolo elaborato

**Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico Porto di Gioia Tauro**

<b>Data</b>	<b>Redatto</b>	<b>Verificato</b>	<b>Approvato</b>
ottobre 2020			
Rev. 1	del 01/10/2020		



## INDICE

<b>1</b>	<b>INTRODUZIONE.....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>QUADRO NORMATIVO.....</b>	<b>5</b>
2.1.1	Contenuti del rapporto preliminare ambientale .....	7
2.1.2	Soggetti competenti in materia ambientale .....	8
2.2	PRRC DEL PORTO DI GIOIA TAURO.....	10
2.2.1	Obiettivi del piano.....	10
2.2.2	Tipologia e quantificazione del traffico.....	11
2.2.3	Tipologia di rifiuti e relativo quantitativo .....	14
2.2.4	Gestione del processo .....	17
2.2.5	Istruzione operativa per la gestione dei rifiuti raccolti a bordo nave.....	18
2.2.6	Processi di comunicazione da e verso l'esterno .....	28
<b>3</b>	<b>QUADRO PROGRAMMATICO E VERIFICA DI COERENZA ESTERNA .....</b>	<b>33</b>
3.1	Piani Nazionali.....	36
3.1.1	Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) .....	36
3.2	Piani Regionali.....	40
3.2.1	Piano Regolatore Portuale .....	40
3.2.2	Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti 2016 e modifiche al Piano regionale di Gestione dei Rifiuti (PRGR) .....	42
3.2.3	Piano Operativo Triennale (POT).....	52
3.2.4	Patto per lo sviluppo della Regione Calabria - Attuazione degli interventi prioritari e individuazione delle aree di intervento strategiche per il territorio .....	55
3.2.5	Piano di sviluppo strategico della Zona Economica Speciale .....	55
3.2.6	Patto per lo sviluppo della Regione Calabria .....	58
3.2.7	Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR) .....	64
3.2.8	Piano di Sviluppo Rurale 2014/2020 (PSR).....	65
3.2.9	Progetto Integrato Strategico Rete Ecologica Regionale (PIS RER).....	66
3.2.10	Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica (QTRP) .....	68
3.2.11	Piano regionale di tutela della Qualità dell'Aria della regione Calabria (PRTQA).....	76
3.2.12	Piano di Tutela delle Acque della Regione Calabria .....	77
3.2.13	Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI).....	78
3.2.14	Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale (PGRA).....	80
3.2.15	Piano Generale degli interventi di Difesa del Suolo – I Fase .....	82
3.2.16	Programma Operativo Regionale (POR) del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) 2014-2020 .....	83
3.2.17	Fondo di Sviluppo e Coesione - PAR Calabria FAS 2007-2013 .....	85
3.2.18	Piano Regionale dei Trasporti della Calabria (PRT).....	88



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

3.2.19	<i>Piano di Bacino - Stralcio Erosione Costiera (PSEC)</i> .....	96
3.2.20	<i>Piano Operativo Generale degli Interventi per la Bonifica dei Siti Contaminati della Regione Calabria</i> .....	97
3.2.21	<i>Piano di Gestione Locale Relativo all'intera Costiera Tirrenica Regionale – GSA 10</i> .....	98
3.2.22	<i>Piano Regionale di Sviluppo Turistico Sostenibile (PRSTS)</i> .....	99
3.2.23	<i>Piani Regionali per i Beni Culturali della Calabria</i> .....	102
3.3	Piani Provinciali .....	103
3.3.1	<i>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)</i> .....	103
3.3.2	<i>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Reggio Calabria (PTPC)</i> .....	105
3.4	Piano Comunali .....	106
3.4.1	<i>Piano Strutturale Comunale (PSC)</i> .....	106
<b>4</b>	<b>CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE</b> .....	<b>113</b>
4.1	AMBITO DI INFLUENZA TERRITORIALE .....	113
4.2	ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI E CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI .....	118
4.2.1	<i>Rifiuti</i> .....	118
4.2.2	<i>Atmosfera</i> .....	120
4.2.3	<i>Rumore</i> .....	124
4.2.4	<i>Acqua</i> .....	125
4.2.5	<i>Suolo</i> .....	129
4.2.6	<i>Biodiversità e aree naturali protette</i> .....	134
4.2.7	<i>Popolazione e salute umana</i> .....	135
4.2.8	<i>Beni culturali e paesaggio</i> .....	137
4.2.9	<i>Mobilità e trasporti</i> .....	139
<b>5</b>	<b>VALUTAZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI DEL PIANO</b> .....	<b>142</b>
<b>6</b>	<b>MONITORAGGIO DEL PIANO</b> .....	<b>145</b>
<b>7</b>	<b>CONCLUSIONI</b> .....	<b>146</b>

**INDICE TABELLE**

Tabella 2-1	Soggetti competenti in materia ambientale .....	9
Tabella 2-2	Approdi annuali nel Porto di Gioia Tauro .....	12
Tabella 2-3	Distribuzione Mondiale da e per il Porto di Gioia Tauro .....	13
Tabella 2-4	Contenitori movimentati annualmente .....	13
Tabella 2-5	Imbarcazioni da diporto e pescherecci.....	14
Tabella 2-6	Rifiuti raccolti a bordo nave.....	14
Tabella 2-7	Stima giornaliera di approdi e quantità di rifiuti gestiti .....	15
Tabella 2-8	Flussi informativi tra l'Autorità Portuale e i Soggetti Terzi.....	31
Tabella 3-1	Matrice degli obiettivi.....	35
Tabella 3-2	Valutazione della coerenza .....	35
Tabella 3-3	Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica: Vision, Obiettivi strategici, Azioni .....	36
Tabella 3-4	Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PSNPL e gli obiettivi del PRRC .....	38
Tabella 3-5	Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRT e gli obiettivi del PRRC .....	41



Tabella 3-6 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRGR e gli obiettivi del PRRC .....	51
Tabella 3-7 Interventi programmati sul triennio nel porto di Gioia Tauro POT 2019-2021 .....	53
Tabella 3-8 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del POT 2019-2021 e gli obiettivi del PRRC .....	54
Tabella 3-9 Patto per lo sviluppo della Regione Calabria assi d'intervento - intervento strategico e matrice di coerenza con gli obiettivi del PRRC .....	58
Tabella 3-10 Obiettivi generali del Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR) .....	65
Tabella 3-11 Matrice di coerenza degli obiettivi generali del Piano di Sviluppo Rurale (PSR) e gli obiettivi del PRRC ..	66
Tabella 3-12 Matrice di coerenza con gli indicatori di realizzazione del PIS RER e gli obiettivi del PRRC .....	68
Tabella 3-13 Obiettivi specifici e generali del Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica (QTRP) .....	69
Tabella 3-14 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del QTRP e gli obiettivi del PRRC .....	74
Tabella 3-15 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRTQA e gli obiettivi del PRRC .....	77
Tabella 3-16 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PTA e gli obiettivi del PRRC .....	78
Tabella 3-17 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PAI e gli obiettivi del PRRC .....	79
Tabella 3-18 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PGRA e gli obiettivi del PRRC .....	81
Tabella 3-19 Matrice di coerenza del PRRC con le finalità del Piano generale degli Interventi di Difesa del Suolo .....	83
Tabella 3-20 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del POR 2014-2020 e gli obiettivi del PRRC .....	84
Tabella 3-21 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del Fondo di Sviluppo e Coesione - PAR Calabria FAS 2007-2013 e gli obiettivi del PRRC .....	86
Tabella 3-22 Proposte di obiettivi, azioni e misure per il sistema di mobilità della Calabria .....	89
Tabella 3-23 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRT e gli obiettivi del PRRC .....	95
Tabella 3-24 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PSEC e gli obiettivi del PRRC .....	97
Tabella 3-25 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PSAR e gli obiettivi del PRRC .....	98
Tabella 3-26 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del Piano di Gestione Locale Relativo all'intera Costiera Tirrenica Regionale e gli obiettivi del PRRC .....	99
Tabella 3-27 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRSTS e gli obiettivi del PRRC .....	101
Tabella 3-28 Matrice di coerenza tra gli obiettivi generali dei Piani Regionali per i Beni Culturali e gli obiettivi del PRRC .....	103
Tabella 3-29 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PUMS e gli obiettivi del PRRC .....	105
Tabella 3-30 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PTCP di Reggio Calabria e gli obiettivi del PRRC .....	106
Tabella 3-31 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PSC e gli obiettivi del PRRC .....	110
Tabella 4-1 Configurazione del porto .....	114
Tabella 4-2 Impianti trattamento rifiuti .....	118
Tabella 4-3 Produzione comunale rifiuti urbani .....	120
Tabella 5-1 Valutazione impatto .....	142

## INDICE FIGURE

Figura 2-1 Andamento degli approdi suddivisi per tipologia .....	12
Figura 2-2 Andamento degli approdi mensili delle navi portacontainers .....	13
Figura 2-3 Schema di processo informativo .....	17
Figura 2-4 Identificazione dell'area centralizzata nella darsena .....	27
Figura 4-1 Localizzazione del Porto di Gioia Tauro .....	115
Figura 4-2 Planimetria dell'area portuale .....	116
Figura 4-3 Porto di Gioia Tauro .....	117
Figura 4-4 Sito di misura Laboratorio mobile .....	122
Figura 4-5 Bacino idrogeologico e complessi acquiferi nell'area di Gioia Tauro .....	126
Figura 4-6 Mappa stazioni di monitoraggio .....	127
Figura 4-7 Aree di balneazione 2020 .....	128
Figura 4-8 Uso del suolo .....	130
Figura 4-9 Aree a pericolo alluvione e frana (fonte: Portale cartografico nazionale) .....	132
Figura 4-10 Siti Natura 2000 (fonte: Portale cartografico nazionale) .....	134



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

## 1 INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce il Rapporto ambientale preliminare per la Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico (PRRC) del porto di Gioia Tauro, ai sensi del comma 3 dell'art. 6 del D. Lgs. 152/2006 e del comma 3 dell'art. 20 del R.R. 3/2008.

Le modalità di svolgimento della Verifica di Assoggettabilità a VAS sono regolamentate dall'art. 12 del D.Lgs. 152/2006 e dall'art. 22 del R.R. 3/2008.

Ai sensi della normativa vigente si individua l'Autorità Competente, cui compete l'elaborazione del parere motivato nel caso di valutazione di piani e programmi, nel Dirigente Generale della Regione Calabria Dipartimento Ambiente e Territorio.

L'Autorità Procedente ai fini della VAS è l'Amministrazione che elabora, ovvero recepisce, adotta e approva il Piano e pertanto viene individuata nell'Autorità Portuale di Gioia Tauro.

Il presente rapporto è stato predisposto facendo riferimento ai criteri dell'allegato E del R.R. 3/2008

## 2 QUADRO NORMATIVO

Il D.Lgs. 152/2006, nell'ottica di garantire lo sviluppo sostenibile del territorio, dispone che i piani o programmi che possano manifestare effetti sull'ambiente debbano essere sottoposti alla VAS, procedura che consente l'integrazione di tali aspetti nell'ambito dei piani o programmi stessi: **Parte Seconda Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC). Titolo I I principi generali per le procedure di VIA, di VAS e per la Valutazione d'Incidenza e l'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA).**

Quindi, ai sensi dell'art. 6 del presente decreto:

- 1. La valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.*
- 2. Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:*
  - a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del presente decreto;*



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Rev.1  
del 01/10/2020

b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni.

3. Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento.

3-bis. L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente.

3-ter. Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale. Qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento.

4. Sono comunque esclusi dal campo di applicazione del presente decreto:

a) i piani e i programmi destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale caratterizzati da somma urgenza o ricadenti nella disciplina di cui all'articolo 17 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni; (6)

b) i piani e i programmi finanziari o di bilancio;

c) i piani di protezione civile in caso di pericolo per l'incolumità pubblica;

c-bis) i piani di gestione forestale o strumenti equivalenti, riferiti ad un ambito aziendale o sovraziendale di livello locale, redatti secondo i criteri della gestione forestale sostenibile e approvati dalle regioni o dagli organismi dalle stesse individuati. (2)



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

*c-ter) i piani, i programmi e i provvedimenti di difesa fitosanitaria adottati dal Servizio fitosanitario nazionale che danno applicazione a misure fitosanitarie di emergenza.*

Nel caso di piani e programmi di cui all'articolo 6, comma 3 e 3-bis, l'autorità procedente trasmette all'autorità competente un rapporto preliminare comprendente una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o programma, facendo riferimento ai criteri dell'allegato I del presente decreto. L'autorità competente in collaborazione con l'autorità procedente, individua i soggetti competenti in materia ambientale da consultare e trasmette loro il documento preliminare per acquisirne il parere. Il parere è inviato entro trenta giorni all'autorità competente ed all'autorità procedente.

#### 2.1.1 Contenuti del rapporto preliminare ambientale

La Regione Calabria attraverso il Regolamento Regionale del 4 agosto 2008, n. 3 *Regolamento regionale delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, di Valutazione Ambientale Strategica e delle procedure di rilascio delle Autorizzazioni Integrate Ambientali* (Testo coordinato con le modifiche ed integrazioni di cui ai regolamenti regionali n. 5 del 14/05/2009, n. 16 del 06/11/2009, n. 17 dell'08/11/2010, n. 10 del 05/11/2013 e n. 1 del 09/02/2016) definisce negli Allegati 5 ed E:

1. Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi;
2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate.

Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di cui all'articolo 22:

1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
- in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
- la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
- problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;
- la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;
- carattere cumulativo degli impatti;
- natura transfrontaliera degli impatti;
- rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);
- entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
- delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,
- del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;
- impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

### 2.1.2 Soggetti competenti in materia ambientale

Tra i soggetti che sono coinvolti nel processo di VAS vi è innanzitutto la figura dell'**Autorità Competente**, che il D.Lgs. 152/2006, all'art. 5, definisce: *la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del parere motivato, nel caso di valutazione di piani e programmi, e l'adozione dei provvedimenti conclusivi in materia di VIA, nel caso di progetti ovvero il rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale, nel caso di impianti.* Tale Autorità, per la Regione Calabria, è stata individuata nel **Dipartimento Ambiente e Territorio della Regione Calabria** - Loc. Germaneto 88100 Catanzaro.

Altro soggetto interessato nel processo è la figura dell'**Autorità Procedente**, che il D.Lgs.152/2006, all'art. 5, definisce: *la pubblica amministrazione che elabora il piano, programma soggetto alle disposizioni del presente decreto, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispose il piano, programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano, programma.* Tale Autorità è stata individuata nell'Autorità Portuale di Gioia Tauro Contrada Lamia - 89013 Gioia Tauro (RC).

Nell'ambito del processo di verifica di assoggettabilità alla VAS del PRRC del Porto di Gioia Tauro, i soggetti competenti in materia ambientale sono individuati nella tabella che segue:



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

**Tabella 2-1 Soggetti competenti in materia ambientale**

Ente	Soggetti competenti in materia ambientale
<b>Autorità procedente</b>	Autorità Portuale di Gioia Tauro Contrada Lamia 89013 Gioia Tauro (RC)
<b>Autorità competente per la VAS e Ente preposto all'approvazione del Piano</b>	Regione Calabria Dipartimento Ambiente e Territorio - Loc. Germaneto 88100 Catanzaro
<b>Soggetti competenti in materia ambientale</b>	Autorità di Bacino
	Soprintendenza Beni Archeologici Reggio Calabria per la Città Metropolitana di Reggio Calabria e la provincia di Vibo Valentia
	ArpaCal – Agenzia Regionale per la Protezione dell’ambiente Regione Calabria
	U.O.A. Politiche della Montagna, Foreste e Forestazione, Difesa del Suolo
	Dipartimento regionale Urbanistica e Governo del Territorio
	Dipartimento Infrastrutture, Lavori Pubblici, Mobilità
	Dipartimento Sviluppo economico - Attività Produttive
	Dipartimento Cultura, Istruzione, Università, Ricerca, Innovazione tecnologica, Alta formazione
	Dipartimento regionale Turismo Spettacolo e Beni Culturali
	Dipartimento regionale Tutela della Salute, Politiche Sanitarie
	Dipartimento della Protezione Civile
<b>Autorità della Provincia di Reggio Calabria</b>	Città Metropolitana di Reggio Calabria
	ATO Provincia di Reggio Calabria
	Azienda Sanitaria Provinciale di Reggio Calabria
<b>Autorità comunali</b>	Comune di Gioia Tauro
	Comune di San Ferdinando
	Comune di Seminara
	Comune di Taurianova
	Comune di Palmi



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

## 2.2 PRRC DEL PORTO DI GIOIA TAURO

### 2.2.1 Obiettivi del piano

L'aggiornamento del "Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico del Porto di Gioia Tauro" ha lo scopo di rivedere le procedure per la gestione dei rifiuti prodotti sulle navi e dei residui del carico.

L'Autorità Portuale intende perseguire gli obiettivi contenuti nel seguente documento di "Politica di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico".

### **Politica di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico del Porto di Gioia Tauro**

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria, in ottemperanza agli obblighi previsti dal Decreto Legislativo n. 182 del 24 giugno 2003 "Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico", ha predisposto il "Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico" per il Porto di Gioia Tauro.

Attraverso l'adozione di tale Piano, l'Autorità Portuale ha individuato la consequenzialità e le responsabilità delle attività che costituiscono il processo di gestione dei rifiuti, con lo scopo di:

#### **garantire la tutela dell'ambiente marino e della salute dell'uomo**

In funzione della suddetta "Mission", l'Autorità Portuale ha individuato, per i porti gestiti, i seguenti obiettivi da perseguire:

- I. Proceduralizzare il servizio di raccolta e di gestione dei rifiuti a bordo nave, in modo che risponda a criteri di facilità di accesso ed efficienza economica per gli attori economici coinvolti;
- II. Individuare gli impianti portuali idonei alla raccolta ed al deposito dei rifiuti provenienti dalle navi, così come il miglior sistema di trasporto a destinazione;
- III. Garantire, a tutte le navi che approdano nel Porto di Gioia Tauro, la fornitura del servizio di gestione dei rifiuti, siano essi pericolosi e non;
- IV. Sensibilizzare i soggetti economici coinvolti, ad una corretta attuazione della Raccolta Differenziata a bordo delle navi, così da valorizzare le tipologie omogenee di rifiuti a vantaggio di un recupero remunerativo, piuttosto che dello smaltimento indifferenziato;
- V. Predisporre apposite procedure documentate per monitorare e controllare lo standard qualitativo del servizio e per verificare mediante Ispezioni periodiche il rispetto degli adempimenti normativi esistenti da parte dei Soggetti Gestori;
- VI. Definire sistemi tariffari applicabili alle navi, relativamente ai rifiuti conferiti;
- VII. Sviluppare un'attività informativa per raggiungere tutti gli attori economici coinvolti, affinché siano uniformate le modalità operative e gestionali adottate a beneficio di un'efficace gestione dei rifiuti e dei residui di carico da trattare.

**Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria**

Come previsto dal comma 6 dell'art. 5 del D.Lgs. n. 182/2003, l'Autorità Portuale si impegna ad aggiornare la suddetta Politica in funzione delle revisioni ed aggiornamenti apportati al presente Piano.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria ha deciso che il presente Piano, in quanto documento primario per la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico del Porto di Gioia Tauro, debba essere gestito in forma controllata, individuando le modalità e responsabilità per la sua redazione, riesame e revisione dello stesso.

Di seguito si riporta l'iter seguito per la realizzazione del Piano:

- a) Il Piano è stato redatto ed aggiornato previa consultazione delle parti interessate come previsto dal comma 1 dell'art. 5 del D.Lgs. n. 182/2003;
- b) A seguito della sua redazione ed aggiornamento, il Responsabile di attuazione del Piano ha il compito di comunicarlo alla Regione Calabria, la quale lo valuta, verificando la sua coerenza con il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti e provvedendo alle eventuali integrazioni. Solo a seguito dell'approvazione del Piano, da parte della Regione Calabria, l'Autorità Portuale può provvedere alla sua distribuzione.
- c) Il Responsabile di attuazione del Piano ha l'incarico di garantire:
  - la distribuzione del presente documento di aggiornamento al Soggetto Gestore, alla Capitaneria di Porto, all'Ufficio di Sanità Marittima di Reggio Calabria ed ai Gestori concessionari;
  - la diffusione a tutte le altre parti interessate mediante pubblicazione sul proprio sito web ([www.portodigioiatauro.it](http://www.portodigioiatauro.it)).
- d) Il Responsabile di attuazione del Piano provvede all'aggiornamento dello stesso con cadenza almeno triennale o comunque, con periodicità inferiore, nel caso in cui vi siano stati significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto. Tali aggiornamenti sono eseguiti nel rispetto dell'iter sopra descritto e in coerenza con il Piano di Gestione dei Rifiuti della Regione Calabria.

### 2.2.2 Tipologia e quantificazione del traffico

Il traffico navale che interessa il Porto di Gioia Tauro è rappresentato da:

- navi da carico;
- navi passeggeri/traghetto;
- pescherecci e imbarcazioni da diporto.

Per procedere ad una valutazione delle prestazioni del servizio svolto, sono stati presi in considerazione i dati relativi agli anni 2017, 2018 e 2019, concernenti tipologie e le quantità di rifiuti raccolti sulle navi.

#### Navi da carico e navi passeggeri

Il traffico container costituisce, nel Porto di Gioia Tauro, la prima caratterizzazione funzionale e ne rappresenta il principale indotto. Nella tabella seguente è riportato il numero di navi, suddivise per tipologia,

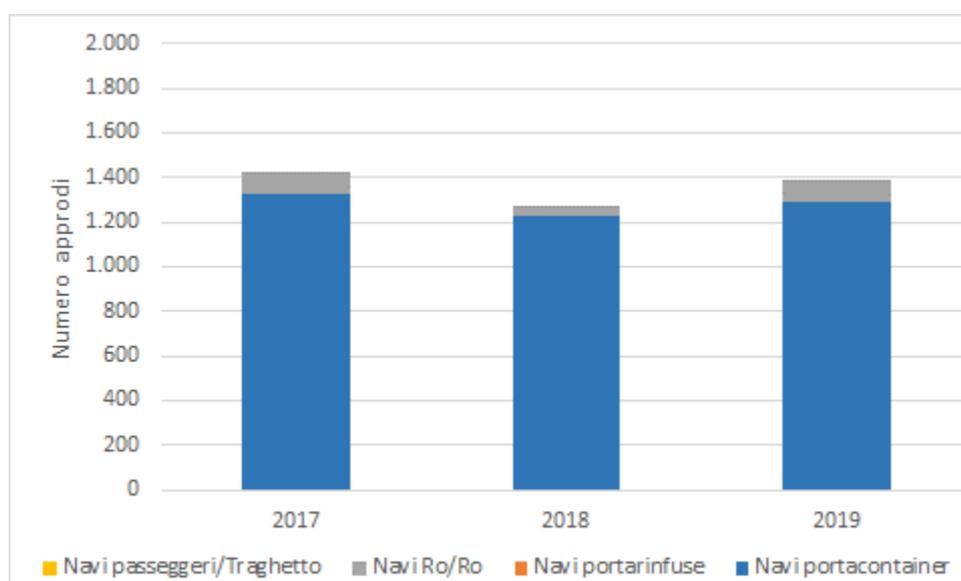


approdate nel Porto negli anni (2017, 2018 e 2019).

**Tabella 2-2 Approdi annuali nel Porto di Gioia Tauro**

Tipologia di unità navali	Numero di approdi		
	2017	2018	2019
Navi portacontainer	1.329	1.225	1.287
Navi portarinfuse	-	-	-
Navi Ro/Ro <sup>1</sup>	92	48	101
Navi passeggeri/Traghetto	-	-	-
<b>Totale unità navali approdate</b>	<b>1.421</b>	<b>1.273</b>	<b>1.388</b>

Nella figura seguente viene evidenziato in forma grafica l'andamento degli approdi annuali (2017 – 2019) nel Porto di Gioia Tauro.



**Figura 2-1 Andamento degli approdi suddivisi per tipologia**

Nel 2019, le navi portacontainer rappresentano circa il 93% dell'intero traffico del Porto di Gioia Tauro, mentre le navi Ro/Ro circa il 7%. Nell'ultimo triennio non si sono registrati approdi di navi portarinfuse e di navi passeggeri/traghetti.

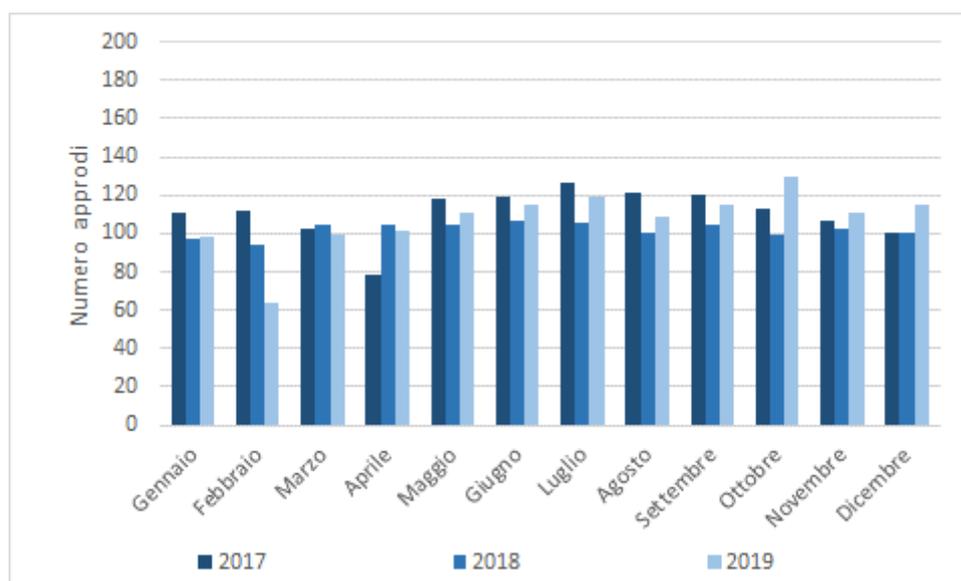
<sup>1</sup> Le navi Ro/Ro (dall'inglese Roll-on/Roll-off) sono imbarcazioni fornite di rampe per caricare o scaricare veicoli completi. Posso essere adibite per il solo trasporto merci e veicoli o effettuare servizio di traghetto passeggeri.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

Nella figura seguente viene riportato il traffico mensile dell'ultimo triennio, delle navi portacontainers, presso il Porto di Gioia Tauro, al fine di definire un andamento temporale utile alla determinazione del fabbisogno del servizio di raccolta dei rifiuti, in funzione della quantità di approdi.



**Figura 2-2 Andamento degli approdi mensili delle navi portacontainers**

Le principali destinazioni delle navi portacontainers sono riportate nella tabella seguente.

**Tabella 2-3 Distribuzione Mondiale da e per il Porto di Gioia Tauro**

Principali destinazioni		
Italy	Far East	North Africa
America	Aegean	Balkan
North Europe	West Med	Malta
Middle East	East Med	Black Sea

Nella tabella seguente sono riportati i contenitori movimentati nell'ultimo triennio.

**Tabella 2-4 Contenitori movimentati annualmente**

Contenitori movimentati	2017		2018		2019	
	Numero	Tonnellate	Numero	Tonnellate	Numero	Tonnellate
	1.572.975	2.448.569	1.470.010	2.328.218	1.596.025	2.522.874

Come si evince, nell'ultimo triennio, sia il numero di contenitori movimentati che le tonnellate sono pressoché costanti.

Imbarcazioni da diporto e pescherecci



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Come già descritto in precedenza, presso il Porto di Gioia Tauro è presente una darsena destinata all'ormeggio di imbarcazioni da diporto e imbarcazioni da pesca. La piccola darsena è composta da tre pontili e una banchina. Nella tabella seguente è riportato il numero delle imbarcazioni presenti nella darsena.

**Tabella 2-5 Imbarcazioni da diporto e pescherecci**

Tipologia di imbarcazioni presenti nella darsena	Numero di imbarcazioni
Imbarcazioni da diporto	141
Imbarcazioni da pesca	34
Imbarcazioni di servizio <sup>2</sup>	11
<b>Totale posti barca presenti nella darsena</b>	<b>186</b>

**2.2.3 Tipologia di rifiuti e relativo quantitativo**

Nella tabella seguente sono riportati i dati concernenti le tipologie di rifiuti raccolti sulle navi da carico e dalle navi passeggeri, dell'ultimo triennio.

**Tabella 2-6 Rifiuti raccolti a bordo nave**

Tipologia di rifiuto	Codice EER	Quantità (kg)		
		2017	2018	2019
Emulsioni e soluzioni per macchinari, non contenenti alogeni	12.01.09			61.860
Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione	13.02.08*	2.540	460	520
Oli di sentina da un altro tipo di navigazione	13.04.03*	7.340		
Altre emulsioni	13.08.05*	1.418.340	1.103.800	1.254.120
Imballaggi in plastica	15.01.02	40	1.200	
Imballaggi in legno	15.01.03	1.384	1.100	1.283
Imballaggi in materiali misti	15.01.06	68.773	82.953	77.427
Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze	15.01.10*	433	1.223	815
Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose	15.02.02*	20.419	21.368	21.849
Apparecchiature fuori uso	16.02.14		1.698	466
Rifiuti inorganici	16.03.04		440	
Rifiuti organici	16.03.06	719	926	1.014
Batterie al piombo	16.06.01*	745	277	765

<sup>2</sup> Le imbarcazioni di servizio sono quelle relative alla Capitaneria di porto, Vigili del fuoco, Guarda di finanza, Piloti e transito.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Rev.1  
del 01/10/2020

Tipologia di rifiuto	Codice EER	Quantità (kg)		
		2017	2018	2019
Batterie alcaline	16.06.04			73
Altre batterie ed accumulatori	16.06.05	32	44	16
Soluzioni acquose di scarto	16.10.02		213.540	16.040
Ferro e acciaio	17.04.05	6.642	1.180	960
Cavi	17.04.11		1	
Altri materiali isolanti contenenti o costituiti da sostanze pericolose	17.06.06*			20
Rifiuti che devono essere raccolti e smaltiti applicando precauzioni particolari per evitare infezioni	18.01.03*	29.753	34.126	39.898
Medicinali	18.01.09	68	89	197
Ceneri pesanti e scorie	19.11.12	2.286	3.063	2.408
Tubi fluorescenti ed altri rifiuti contenenti mercurio	20.01.21*	429	236	452
Fanghi delle fosse settiche	20.03.04		13.400	
Totale rifiuti speciali pericolosi		1.479.999	1.161.090	1.318.439
Totale rifiuti speciali non pericolosi		79.944	319.634	161.744
<b>Totale rifiuti raccolti a bordo nave</b>		<b>1.559.943</b>	<b>1.481.124</b>	<b>1.480.183</b>

Dall'analisi dei dati si evince come nel 2019 i rifiuti pericolosi rappresentano il 89% del totale (circa il 94% nel 2017 e circa il 78% nel 2018).

Nella tabella seguente sono riportate le succitate medie, il numero massimo degli approdi giornalieri e il quantitativo massimo di produzione di rifiuti.

**Tabella 2-7 Stima giornaliera di approdi e quantità di rifiuti gestiti**

Tipologia di unità navali	Media giornaliera di produzione dei rifiuti (kg/n. approdo)			Media giornaliera di approdi (n.)			Max giornaliero di approdi (n.)	Max produzione giornaliera di rifiuti (kg)
	2017	2018	2019	2017	2018	2019		
Navi portacontainers	1.098	1.164	1.066	3,6	3,4	3,5	10	3.647
Navi portarinfuse				-	-	-	1	
Navi Ro/Ro				0,3	0,1	0,3	1	
Navi passeggeri				-	-	-	1	
<b>Totale</b>				<b>3,9</b>	<b>3,5</b>	<b>3,8</b>	<b>13</b>	<b>3.647</b>

La maggiore quantità di rifiuti raccolti a bordo nave provengono dalle navi portacontainers, in quanto attualmente rappresenta il maggior traffico nel Porto di Gioia Tauro.

Si registra che la quantità di rifiuti conferiti mediamente per approdo (nel 2019) è di circa 1.066 kg. Tale dato non riflette le reali caratteristiche e potenzialità di produzione dei rifiuti, in quanto non si dispone di dati specifici per ogni singola unità navale.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Tenendo conto dei traffici delle navi da carico, è possibile stimare il fabbisogno del servizio di raccolta in circa 13 servizi di raccolta al giorno per una quantità di rifiuti di circa 3.647 kg/giorno.

*Rifiuti prodotti dai pescherecci*

Attualmente questi rifiuti sono raccolti presso la darsena tramite un'isola ecologica gestita dal Soggetto Gestore. Sulla base sia delle informazioni raccolte sia di alcuni studi di settore e sulle ricerche effettuate, le tipologie di rifiuti maggiormente prodotti da queste imbarcazioni, sono:

- Rifiuti speciali provenienti dalle manutenzioni, ordinarie e straordinarie, di bordo (contenitori di vernici, cavi elettrici, ecc.);
- Oli esausti e filtri;
- Acque di sentina;
- Batterie al piombo;
- Scarti di materiale marinaresco (reti, cavi, materiali ferrosi, varie attrezzature da pesca, ecc.);
- Scarti della cucina di bordo e altre tipologie di rifiuti assimilabili.

Tenendo conto di queste tipologie di rifiuti prodotte, nel capitolo successivo, si riporteranno le attività operative che dovranno svolgere gli operatori del servizio, al fine di effettuare una corretta gestione degli stessi.

*Rifiuti prodotti dalle imbarcazioni da diporto*

Anche in questo caso, come per i pescherecci, i rifiuti sono raccolti presso la darsena tramite un'isola ecologica gestita dal Soggetto Gestore. Sulla base sia delle informazioni raccolte sia di alcuni studi di settore e sulle ricerche effettuate, le tipologie di rifiuti maggiormente prodotti da queste imbarcazioni, sono:

- Rifiuti urbani ed assimilabili;
- Oli esausti e filtri;
- Acque di sentina;
- Acque organiche reflue;
- Batterie al piombo.

Tenendo conto di queste tipologie di rifiuti prodotte, nel capitolo successivo, si riporteranno le attività operative che dovranno svolgere gli operatori del servizio, al fine di effettuare una corretta gestione degli stessi.



### 2.2.4 Gestione del processo

In virtù delle informazioni acquisite, di seguito si riportano le diverse fasi che costituiscono il processo di gestione dei rifiuti, individuando sia la sequenza delle attività che le modalità gestionali (incluse le registrazioni da produrre), a cui il Soggetto Gestore ed i vari utenti coinvolti, hanno l'obbligo di attenersi (vedi schema di processo seguente).

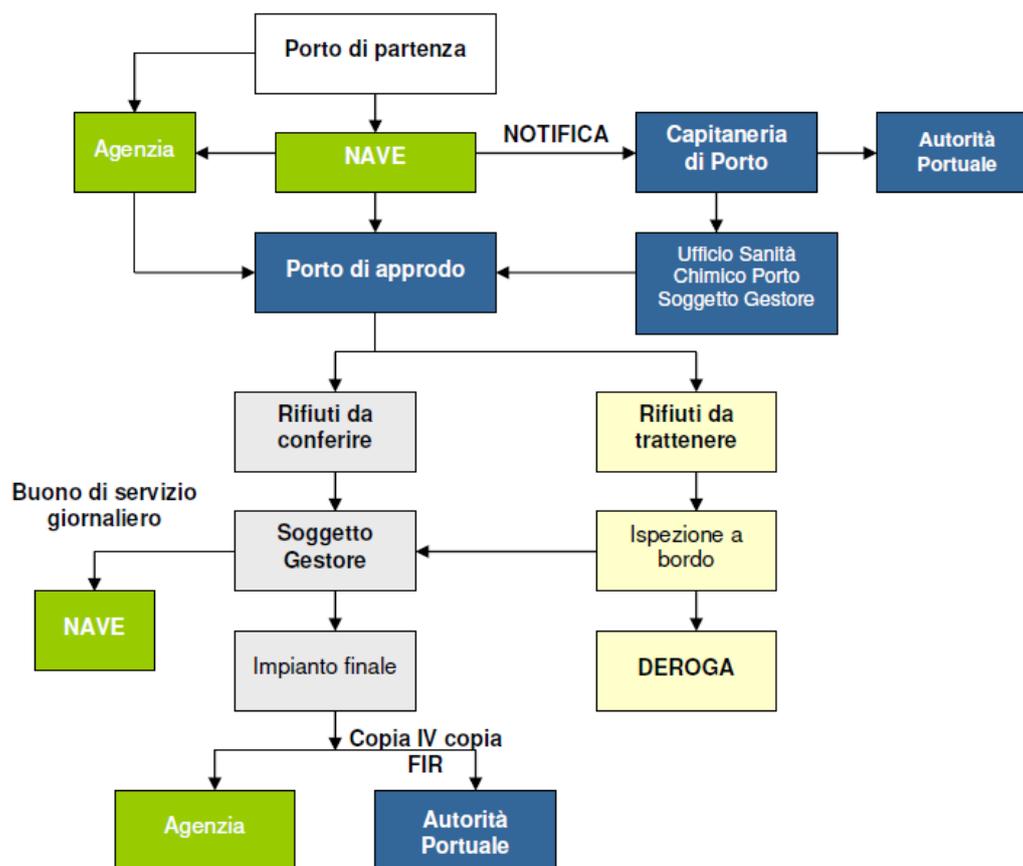


Figura 2-3 Schema di processo informativo



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

### 2.2.5 Istruzione operativa per la gestione dei rifiuti raccolti a bordo nave

Nel presente capitolo sono riportate le indicazioni operative da adottare per un'efficace gestione delle varie tipologie di rifiuti, che sono prodotte dalle navi che approdano nel Porto di Gioia Tauro.

#### Modalità operative generali

La Direttiva 2000/59CE ss.mm.ii., il D. Lgs. 182/03 e la Legge 221/2012 obbligano il comandante della nave diretta verso un porto italiano ad inviare a mezzo del sistema informativo PMIS la notifica all'Autorità Marittima prima dell'arrivo nello scalo; a sua volta l'Autorità Marittima trasmette le informazioni in notifica all'Autorità Portuale, al Soggetto Gestore del servizio raccolta rifiuti ed altri Enti.

Questa trasmissione dati preventiva permette al Soggetto Gestore di organizzare il ritiro dei rifiuti in maniera adeguata alle necessità della nave in termini di qualità, economia e rapidità del servizio. L'obbligo di notifica non si applica ai pescherecci e alle imbarcazioni da diporto omologate per un massimo di dodici passeggeri che usufruiscono di attrezzature e servizi a terra presso il porto turistico o d'attracco dedicato. Le navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari forniscono le informazioni sui rifiuti in forma cumulativa all'Autorità Marittima del porto di scalo presso il quale conferiscono i rifiuti della nave.

Il comma 1 dell'art. 7 del D. Lgs. 182/03 stabilisce che "Il comandante della nave, ogniqualvolta lascia il porto di approdo, conferisce i rifiuti prodotti dalla nave all'impianto portuale di raccolta prima di lasciare il porto" salvo la deroga rilasciata dall'Autorità Marittima.

Pertanto i rifiuti sia liquidi che solidi possono essere conferiti dalla nave una sola volta nel porto di arrivo, anche se vi sosta per più giorni, ad eccezione di:

- prescrizioni più rigorose adottate in base al diritto internazionale;
- rifiuti sanitari ed alimentari prodotti a bordo delle navi che effettuano tragitti internazionali per i quali si applicano le disposizioni vigenti in materia.

I rifiuti prodotti a bordo delle navi sono assoggettati anche al Regolamento CE 1069/2009 che stabilisce le norme sanitarie relative ai prodotti alimentari per l'approvvigionamento dell'equipaggio e dei passeggeri e i loro residui sbarcati da mezzi di trasporto commerciali, nazionali ed esteri, provenienti da Paesi extra-Ue; la cui gestione verrà di seguito specificata.

Nel Porto e rada di Gioia Tauro è in vigore l'Ordinanza della Capitaneria di Porto riguardo la gestione e conferimento dei rifiuti che prevede l'asporto giornaliero dei rifiuti indifferenziati e/o putrescibili dalle navi commerciali e di linea in sosta nel porto di Gioia Tauro.



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Prima di dettagliare le modalità operative di gestione delle diverse tipologie di rifiuto, si descrivono le modalità lavorative di carattere generale che il personale del Soggetto Gestore, è tenuto ad applicare in ottemperanza agli obblighi di legge e per la realizzazione di un servizio efficace.

- Il personale del Soggetto Gestore, in base alle attività pianificate, si reca sotto bordo per effettuare una verifica preliminare delle tipologie e delle quantità dei rifiuti da raccogliere, al fine di accertare la coerenza con le indicazioni riportate nella notifica ricevuta.
- Il personale provvede ad avviare il ritiro dei rifiuti, con l'ausilio delle attrezzature e dei mezzi idonei alle tipologie di rifiuti da gestire.
- Il personale provvede a rilasciare al Comandante della nave, il "Buono di servizio giornaliero" (Allegato 3), relativo all'erogazione del servizio di gestione dei rifiuti ritirati dalla nave. Tale Buono viene rilasciata dal Soggetto Gestore e riporta le informazioni sulle tipologie ed i quantitativi di rifiuti ritirati.
- Ultimate le operazioni di ritiro e movimentazione dei rifiuti, il personale avvia i rifiuti alle successive operazioni di smaltimento e/o recupero (presso impianti autorizzati).
- Il personale del Soggetto Gestore, effettua un controllo visivo sui mezzi e sulle attrezzature impiegate nelle operazioni di raccolta, per accertarne il buono stato di funzionamento, per evitare che rotture o malfunzionamenti degli stessi, possano comportare degli sversamenti di rifiuti. Inoltre, il personale si occupa di mantenere pulite ed in ordine le aree di deposito temporaneo/messa in riserva e le attrezzature utilizzate, al fine di mantenere condizioni igieniche adeguate, per agevolare le operazioni di carico e scarico e per evitare eventuali miscele tra diverse tipologie di rifiuti.

Il Soggetto Gestore annualmente (entro il 30 gennaio) deve inviare al Responsabile dell'attuazione del Piano dell'Autorità Portuale e alla Capitaneria di Porto una relazione che descriva:

- le tipologie e le quantità di rifiuti raccolte dalle navi;
- la tipologia ed il numero di navi servite;
- eventuali criticità riscontrate nello svolgimento del servizio.

*Adempimenti normativi del soggetto gestore*

Relativamente agli adempimenti normativi da soddisfare a carico del Soggetto Gestore, si riportano le principali prescrizioni previste dalla Parte IV del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii. a carico del detentore/produttore dei rifiuti e del trasportatore, relative a:



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

**a. Registro cronologico di carico e scarico dei rifiuti** (conforme alle disposizione del D.M. 148/1998<sup>3</sup>)

Sul Registro di carico e scarico si devono annotare le caratteristiche qualitative e quantitative dei rifiuti raccolti sulle navi.

Le registrazioni di carico devono avvenire entro e non oltre 10 giorni dalla data del ritiro del rifiuto dalla nave. I registri vanno conservati per 3 anni dalla data dell'ultima registrazione, affinché siano disponibili dell'Autorità di controllo che ne faccia richiesta.

**b. Formulario di Identificazione del Rifiuto** (conforme alle disposizione del D.M. 145/1998<sup>4</sup>)

Prima di avviare il trasporto dei rifiuti, deve essere registrata l'attività di scarico e compilato il corrispondente Formulario di Identificazione del Rifiuto.

Il detentore del rifiuto (Soggetto Gestore), essendo al tempo stesso il trasportatore, deve mantenere due copie del Formulario di Identificazione dei Rifiuti, e la IV copia, compilata e controfirmata dall'impianto di destinazione.

Il formulario di identificazione dei rifiuti va conservato per 3 anni presso il Soggetto Gestore.

**c. Autorizzazioni degli impianti di destinazione**

Il Soggetto Gestore deve raccogliere e mantenere aggiornate le autorizzazioni degli impianti di gestione rifiuti (smaltimento e/o recupero) presso i quali conferisce i rifiuti raccolti a bordo nave. In questo modo, l'impresa garantisce il rispetto delle prescrizioni normative applicabili sino alla fase di destinazione finale dei rifiuti raccolti.

**d. Comunicazione annuale al Catasto dei Rifiuti (MUD)**

Ogni anno (entro il 30 di aprile) il Soggetto Gestore deve provvedere alla compilazione del Modello Unico di Dichiarazione ambientale (M.U.D.) per il complesso dei rifiuti detenuti e trasportati nell'anno precedente. Il MUD deve essere trasmesso alla Camera di Commercio territorialmente competente, sulla base delle informazioni raccolte nel corso dell'anno in questione, attraverso i Registri di carico e scarico. Una copia del MUD deve essere conservata per almeno 5 anni insieme alla ricevuta di avvenuto invio.

Trattamento delle tipologie di rifiuto

Sulla base delle informazioni raccolte, si riportano le indicazioni relative alle operazioni di gestione dei rifiuti a bordo nave, che il personale del Soggetto Gestore dovrà adottare.

<sup>3</sup> "Regolamento recante approvazione del modello dei registri di carico e scarico dei rifiuti ai sensi degli articoli 12, 18, comma 2, lettera m), e 18, comma 4, del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22". (G.U. n. 110 del 14 maggio 1998).

<sup>4</sup> "Regolamento recante la definizione del modello e dei contenuti del formulario di accompagnamento dei rifiuti ai sensi degli articoli 15, 18, comma 2, lettera e), e comma 4, del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22." (G.U. n. 109 del 13 maggio 1998).



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Oltre ad una descrizione tecnico/gestionale per ogni tipologia di rifiuto, vengono riportati i codici CER dei rifiuti più rappresentativi dell'ultimo biennio.

Gli elenchi riportati non sono in alcun modo da ritenersi esaustivi: infatti, in virtù di futuri cambiamenti non prevedibili in merito alla gestione del Porto Gioia Tauro (come per es. concedere l'approdo a tipologie nuove di unità navali, ecc..), potrebbero verificarsi delle tipologie di rifiuti che non sono attualmente oggetto del presente Piano.

L'organizzazione si articola sia per tipologia di rifiuto che per provenienza degli stessi, precisamente:

- A) Gestione dei rifiuti *Garbage*;
- B) Gestione dei rifiuti "*pericolosi*" e "*non pericolosi*";
- C) Gestione dei rifiuti *Sewage*;
- D) Gestione dei residui di carico e dei rifiuti "*non ordinari*";
- E) Gestione dei rifiuti del naviglio da pesca;
- F) Gestione dei rifiuti del naviglio da diporto.

*Gestione dei rifiuti garbage e dei rifiuti speciali "non pericolosi"*

I rifiuti "garbage", riportati nell'Allegato V della Convenzione internazionale Marpol 73/78, sono rappresentati da rifiuti assimilabili agli urbani (rifiuti speciali "non pericolosi" assimilati, dal Comune territorialmente competente, per qualità e quantità ai rifiuti urbani, ai fini della raccolta e dello smaltimento). Inoltre, verranno gestiti anche i seguenti rifiuti speciali "non pericolosi":

CER 15.01.01	Imballaggi in carta e cartone;
CER 15.01.02	Imballaggi in plastica;
CER 15.01.03	Imballaggi in legno;
CER 15.01.04	Imballaggi metallici;
CER 15.01.06	Imballaggi in materiali misti;
CER 15.01.07	Imballaggi in vetro;
CER 18.01.09	Medicinali diversi da quelli di cui alla voce 18.01.08*;
CER 20.01.01	Carta e cartone;
CER 20.01.02	Vetro;
CER 20.01.08	Rifiuti biodegradabili di cucine e mense;
CER 20.01.25	Oli e grassi commestibili;
CER 20.01.39	Plastica;
CER 20.03.01	Rifiuti urbani non differenziati.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Per l'organizzazione del servizio di gestione dei rifiuti "garbage", si deve ritenere che, verosimilmente, tutte le navi che approdano nel Porto di Gioia Tauro fruiranno dei servizi del Soggetto Gestore.

A tal fine, le attività dovranno essere così organizzate:

- I rifiuti solidi sono raccolti separatamente per tipologia (selezione effettuata dal personale di bordo delle navi che approdano nel porto):
  - contenitori etichettati: per rifiuti biodegradabili provenienti da paesi dell'Unione Europea;
  - contenitori etichettati con coperchio a chiusura irreversibile: per rifiuti biodegradabili provenienti da paesi Extra Europei;
  - sacchi: per imballaggi di carta, cartone, vetro, plastica da avviare a riutilizzo;
  - Contenitori etichettati: per oli e grassi commestibili;
  - Sacchi: per rifiuti urbani indifferenziati.
- Il servizio di raccolta dei rifiuti "garbage" e dei rifiuti speciali "non pericolosi" da navi in porto, verrà effettuato secondo gli orari riportati precedentemente.
- La squadra di lavoro del Soggetto Gestore dovrà essere dotata di idonei mezzi ed attrezzature per lo svolgimento in maniera sicura ed adeguata delle operazioni di raccolta dei rifiuti.
- Tutti i rifiuti speciali raccolti devono essere avviati agli impianti finali di trattamento, secondo le direttive previste nel Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti della Regione Calabria. Inoltre, i rifiuti alimentari biodegradabili dovranno essere avviati, entro 48 ore dal loro ritiro, agli impianti finali di recupero e/o smaltimento.
- Al termine delle operazioni di carico, l'operatore fa compilare il "Buono di servizio giornaliero" al Comandante/Ufficiale o delegato della nave, specificando gli esatti metri cubi (o chilogrammi) asportati.

Per le modalità lavorative, che il personale del servizio è tenuto ad applicare, si rimanda al paragrafo 9.1.

Si obbliga il Soggetto Gestore di avviare rapporti e convenzioni con i vari consorzi obbligatori di recupero (COREPLA, RILEGNO, COMIECO, CONOE, ecc.), al fine di assicurare la corretta destinazione dei rifiuti raccolti agli impianti di recupero, ed ottenere dei risparmi di costo (legato al mancato costo dello smaltimento in discarica).

I rifiuti da alimenti, ristorazione e di origine animale prodotti a bordo di navi sono gestiti (raccolti, trasportati ed avviati a recupero / smaltimento) secondo la Categoria di appartenenza specificata dal Regolamento CE 1069/2009 ed esposti al punto 2.3.3.



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Queste norme sono state recepite dall'Accordo raggiunto tra Governo, Regioni e Autonomie locali in data 07.02.2013 e pubblicate nell'Allegato "A" all'Accordo stesso.

In particolare nell'Allegato "A" vengono specificati:

- gli impianti e gli stabilimenti autorizzati al conferimento di tali rifiuti / sottoprodotti (art. 2 ed art. 3);
- modalità di raccolta sul luogo di produzione (art. 4);
- indicazioni operative per il trasporto di tali rifiuti / sottoprodotti (art. 5);
- comunicazione dei veicoli e dei contenitori riutilizzabili (art. 6);
- modalità di identificazione dei veicoli e dei contenitori (art. 7);
- rintracciabilità / registri (art. 9);
- modalità di smaltimento e trasformazione dei materiali di Categ. 2 e 3 (artt. 11 e 12).

Le fasi operative da eseguire, sono:

- dopo il prelievo dei rifiuti contenuti in idonei contenitori etichettati, dalle navi e il trasferimento, gli operatori scaricano detti contenitori e li inseriscono nell'impianto di sterilizzazione;
- il responsabile dell'impianto provvede a controllare il corretto svolgimento del ciclo di sterilizzazione, secondo le modalità indicate nel manuale d'uso e le prescrizioni autorizzative;
- alla fine del periodo di sterilizzazione il responsabile accerta l'avvenuta sterilizzazione con documento cartaceo emesso dal computer di impianto;
- i rifiuti vengono caricati, entro 48 ore, su un mezzo idoneo e trasportati agli impianti finali di smaltimento o presso impianti di incenerimento.

Ai sensi dell'art. 4 del D.M. del 22 maggio 2001, la vigilanza relativa alle attività di sbarco e raggruppamento di detti rifiuti e delle attività di sterilizzazione, all'interno dell'area portuale, è esercitata sia dalla Capitaneria di Porto sia dall'Ufficio di Sanità Marittima di Reggio Calabria.

*Rifiuti alimentari provenienti da tragitti nazionali o all'interno dell'Unione Europea*

I rifiuti alimentari prodotti all'interno dei mezzi di trasporto che effettuano tragitti nazionali o all'interno dell'Unione Europea sono classificati come materiale con livello di rischio 3 "rifiuti di cucina e ristorazione" di cui all'art 10 p) del Regolamento (CE) 1069/2009. Ai sensi dell'art. 21 punto 4 del suddetto regolamento, tali rifiuti possono essere smaltiti in conformità delle misure nazionali previste all'art. 13 della direttiva 2008/98/CE, senza che sia necessario un riconoscimento ai sensi dell'art. 24(i) del Reg. (CE) 1069/2009.

*Rifiuti alimentari provenienti dalla Sardegna*

Per le misure sanitarie a tutt'oggi esistenti nella Regione Sardegna, l'applicabilità delle disposizioni sanitarie contenute nell'Ordinanza Ministeriale 19 marzo 1979 e nell'Ordinanza Ministeriale 26 giugno 1979, si



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

intendono ancora vigenti e riprese anche nelle disposizioni regionali (Decreto della Regione Autonoma della Sardegna n. 36 del 02/09/2011 "Decreto attuativo del piano di eradicazione della peste suina africana e della peste suina classica — anno 2011) In materia di norme di misure di profilassi per la peste suina africana, ogni norma dedicata che intende trattare specifiche disposizioni sanitarie, rappresenta in tal senso norma speciale.

Gestione rifiuti speciali "pericolosi"

Si prevede che la maggior parte dei rifiuti prodotti dalle unità navali che approdano al Porto di Gioia Tauro, sono di tipo speciale "pericoloso".

Il Soggetto Gestore, tenuto conto delle notifiche trasmesse e della pianificazione delle attività, invia presso l'unità navale, un mezzo attrezzato alla raccolta e al trasporto dei rifiuti "pericolosi".

I rifiuti, se non correttamente confezionati, dall'equipaggio della nave, devono essere messi in sicurezza all'interno idonei contenitori a tenuta, e caricati sul mezzo. Una volta che il rifiuto è stato ritirato, deve essere trasportato all'impianto finale di recupero e/o smaltimento o di stoccaggio intermedio più vicino.

Per le modalità operative, che il personale del servizio è tenuto ad applicare, si rimanda al paragrafo 9.1.

Le tipologie di rifiuti più diffusi e rappresentativi della presente categoria, sono identificati tramite i seguenti codici CER.

CER 15.01.10*	Imballaggi contenenti residui di sostanze pericolose o contaminati da tali sostanze;
CER 15.02.02*	Assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, contaminati da sostanze pericolose;
CER 16.01.07*	Filtri dell'olio;
CER 16.06.01*	Batterie al piombo;
CER 16.06.02*	Batterie al nichel-cadmio;
CER 16.06.03*	Batterie contenenti mercurio;
CER 18.01.03*	Rifiuti che devono essere raccolti e smaltiti applicando precauzioni particolari per evitare infezioni;
CER 18.01.08*	Medicinali citotossici e citostatici;
CER 20.01.33*	Batterie ed accumulatori di cui alle voci 16.06.01, 16.06.02 e 16.06.03, nonché batterie ed accumulatori non suddivisi contenenti tali batterie.

Si obbliga il Soggetto Gestore ad avviare rapporti e convenzioni con i vari consorzi obbligatori di recupero (COBAT, ecc.), al fine di assicurare la corretta destinazione dei rifiuti raccolti in maniera omogenea.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Rifiuti Oil

Tra i rifiuti prodotti a bordo nave, ci sono anche gli oli esausti e le emulsioni oleose.

Per la gestione di questa tipologia di rifiuti, il Soggetto Gestore dovrà svolgere il servizio tramite un autocarro con cisterna, che accoglie i rifiuti liquidi aspirati.

I rifiuti liquidi posso essere pompati:

- dal bordo della nave: il personale, del Soggetto Gestore, prende in consegna la manichetta, presente sulla nave, e la agganciano al bocchettone della cisterna. Una volta che la cisterna è piena, l'addetto riconsegna la manichetta all'equipaggio della nave e chiude il bocchettone della cisterna, assicurandosi dell'avvenuta chiusura ermetica, al fine di evitare eventuali fuoriuscite.
- dal Soggetto Gestore: l'intervento viene eseguito dall'operatore con l'impiego di una motopompa con manichetta, al fine di aspirare i rifiuti liquidi dalla nave. L'addetto, una volta stesa la manichetta fino al punto di raccolta, la dovrà collegare al bocchettone della cisterna, avviare la motopompa, controllare le operazioni di carico e una volta concluse le operazioni di carico, spegnere la motopompa e ritirare la manichetta, facendo attenzione che nella manichetta non vi siano rimasti residui, che in caso di fuoriuscita potrebbero provocare contaminazioni del suolo e delle acque marine.

Al termine delle operazioni di carico, l'operatore fa compilare il "Buono di servizio giornaliero" al Comandante/Ufficiale o delegato della nave, specificando gli esatti metri cubi asportati.

Una volta che il rifiuto è stato ritirato dalla nave, deve essere trasportato all'impianto di smaltimento e /o di recupero finale più vicino. Le tipologie di rifiuti più diffusi e rappresentativi per la categoria "oil", sono identificati tramite i seguenti codici CER.

CER 13.04.03*	Altri oli di sentina della navigazione;
CER 13.05.06*	Oli prodotti dalla separazione olio acqua;
CER 13.05.07*	Acque oleose prodotte dalla separazione olio/acqua;
CER 13.08.02*	Altre emulsioni.

Si obbliga il Soggetto Gestore del servizio ad avviare rapporti e convenzioni con il COOU, al fine di assicurare la corretta destinazione degli oli ed emulsioni oleose raccolte.

Gestione rifiuti sewage

Tale tipologia di rifiuto è identificato tramite il Codice CER 20.03.04 – Fanghi delle fosse settiche. Per la gestione di questa tipologia di rifiuti, il servizio verrà svolto tramite un autocarro con cisterna.

I rifiuti liquidi posso essere aspirati:



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

- dal bordo della nave: il personale, del Soggetto Gestore, prende in consegna la manichetta, presente sulla nave, e la aggancia al bocchettone della cisterna. Una volta che la cisterna è piena, l'addetto riconsegna la manichetta all'equipaggio della nave e chiude il bocchettone della cisterna, assicurandosi dell'avvenuta chiusura ermetica, al fine di evitare eventuali fuoriuscite.
- dal Soggetto Gestore: l'intervento viene eseguito dall'operatore con l'impiego di una motopompa con manichetta, al fine di aspirare i rifiuti liquidi dalla nave. L'addetto, una volta stesa la manichetta fino al punto di raccolta, la dovrà collegare al bocchettone della cisterna, avviare la motopompa, controllare le operazioni di carico e una volta concluse le operazioni, ritirare la manichetta.

Al termine delle operazioni di carico, l'operatore fa compilare il *"Buono di servizio giornaliero"* al Comandante/Ufficiale o delegato della nave, specificando gli esatti metri cubi asportati.

Una volta che il rifiuto è stato ritirato dalla nave, deve essere trasportato all'impianto di trattamento autorizzato più vicino.

*Gestione dei residui del carico e dei rifiuti "non ordinari"*

Qualora si producano residui del carico e rifiuti che non rientrano nelle categorie precedentemente descritte (rifiuti "non ordinari"), il Comandante della nave e/o il Gestore del terminal né da comunicazione all'Autorità Portuale e al Soggetto Gestore. Quest'ultimo provvederà affinché siano:

- definite, nell'immediato, le modalità di deposito temporaneo in attesa di caratterizzazione del rifiuto;
- individuate le caratteristiche del rifiuto, effettuando le eventuali analisi per stabilirne la tipologia (EER);
- definite le modalità di manipolazione e smaltimento;
- eseguite le debite registrazioni.

*Gestione rifiuti prodotti nella darsena dal naviglio da pesca e da diporto*

Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti "garbage" e dei rifiuti speciali "non pericolosi" prodotti nella darsena dal naviglio da pesca e da diporto, è presente presso l'area un'area composta da n. 1 cassonetto per la raccolta dei rifiuti indifferenziati e da n. 3 cassonetti impiegati per la raccolta dei rifiuti speciali "non pericolosi" (imballaggi in carta e cartone, metalli, plastica, vetro, ecc.), che possono essere avviati ad operazioni di recupero successive. Periodicamente, il Soggetto Gestore, provvederà allo svolgimento del servizio di gestione (svuotamento, trasporto, lavaggio dei cassonetti, ecc.), a fronte del pagamento di una tariffa forfetaria (a tal riguardo si veda il Capitolo 10, relativo alle tariffe).

Per quanto concerne i rifiuti speciali "pericolosi" questi possono essere identificati nelle seguenti tipologie.

CER 13.02.08\* Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione;



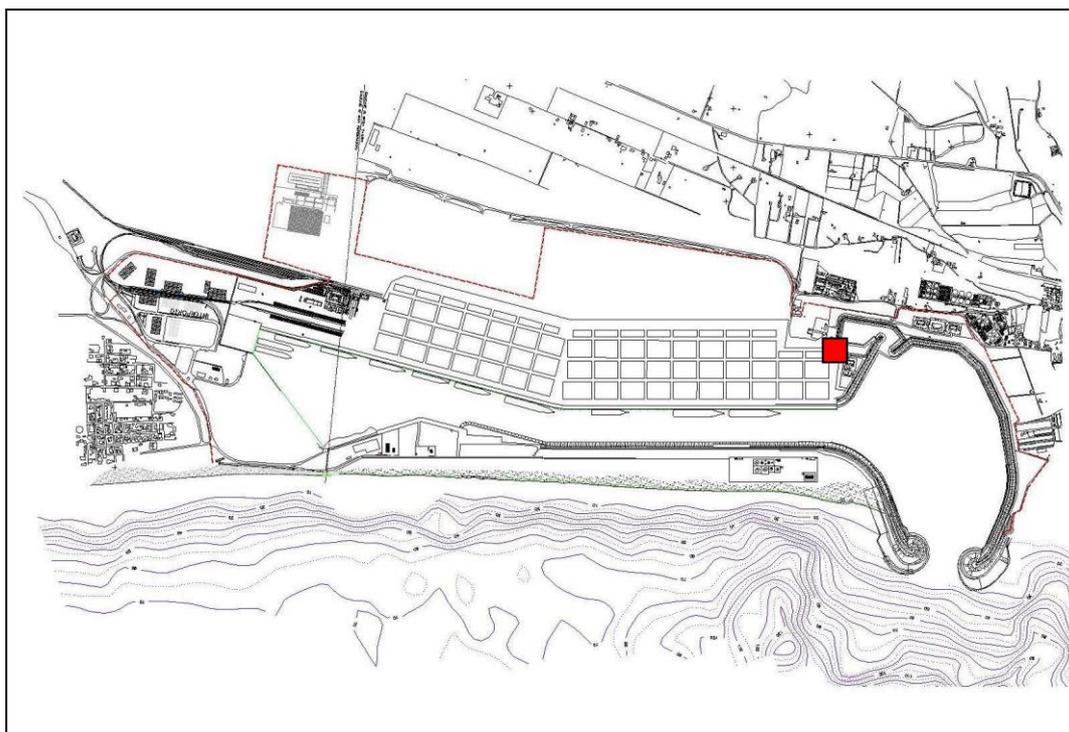
**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

CER 16.01.07\* Filtri dell'olio;  
CER 16.06.01\* Batterie al piombo.

Presso l'area della darsena è presente un'area centralizzata, gestita dal Soggetto Gestore, per il conferimento da parte degli utenti, degli oli esausti, dei filtri dell'olio e delle batterie al piombo.

In quest'area saranno predisposti un numero idoneo di contenitori impiegati per lo stoccaggio degli oli esausti, dei filtri usati e delle batterie al piombo, che devono essere dotati di adeguati requisiti di resistenza in relazione alle proprietà chimico-fisiche ed alle caratteristiche di pericolosità delle sostanze e dei materiali contenuti.



■ - Area centralizzata per la raccolta di rifiuti speciali pericolosi

**Figura 2-4 Identificazione dell'area centralizzata nella darsena**

I contenitori per la raccolta degli oli esausti e dei filtri dell'olio, ai sensi dell'art. 2, comma 2 del D.M. n. 392 del 16 maggio 1996<sup>5</sup>, devono essere provvisti di:

- idonee chiusure per impedire la fuoriuscita del contenuto ed etichettatura che identifichi il contenuto;

<sup>5</sup> "Regolamento recante norme tecniche relative alla eliminazione degli oli usati" (G.U. n. 173 del 25 luglio 1996).



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

- dispositivi atti ad effettuare, in condizioni di sicurezza, le operazioni di riempimento e svuotamento;
- mezzi di presa per rendere sicure ed agevoli le operazioni di movimentazione.

Inoltre, qualora i contenitori siano di capacità superiore ai 500 litri devono avere caratteristiche tali da soddisfare quanto presente nell'allegato C del sopraccitato Decreto. L'area dove verrà ubicata l'isola ecologica, dovrà rispettare i seguenti requisiti tecnici:

- deve essere delimitata da una recinzione e deve essere prevista una copertura;
- deve essere pavimentata e drenata.

L'organizzazione e la gestione dell'isola ecologica dovranno, ovviamente, far carico al Soggetto Gestore, che provvederà alla custodia dell'area, all'apertura del centro di raccolta almeno 6 ore settimanali (orari da concordare con gli utenti), alla pulizia e alla manutenzione dei contenitori, al conferimento ad un'impresa mandataria dei Consorzi obbligatori (COBAT e COOU), nonché all'espletamento delle cogenze di legge connesse alla gestione dei rifiuti.

#### 2.2.6 Processi di comunicazione da e verso l'esterno

L'Autorità Portuale ha predisposto e reso funzionanti i seguenti canali di comunicazione:

- la raccolta e l'esame delle segnalazioni sollevate dagli diversi utenti;
- la circolazione, tra i diversi soggetti coinvolti nella raccolta dei rifiuti, di informazioni a carattere preventivo, volte ad assicurare la diffusione della consapevolezza circa le corrette modalità di gestione dei rifiuti, nel rispetto dei dettami di legge.

#### Segnalazioni per inadeguatezze

La presente sezione descrive le modalità operative affinché gli utenti possano segnalare eventuali inadeguatezze che si dovessero verificare dal punto di vista:

- impiantistico, nelle aree portuali impiegate per la raccolta dei rifiuti;
- gestionale, derivanti da negligenze, disattenzioni e non conformità nei comportamenti del personale coinvolto nella gestione dei rifiuti.

La comunicazione va effettuata al Responsabile di attuazione del Piano, riportando le seguenti informazioni:

- l'oggetto della segnalazione (il luogo ed il motivo del problema);
- eventuali danni ambientali verificatisi.

Il Responsabile di attuazione del Piano raccoglie le segnalazioni.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Le segnalazioni registrate, sono analizzate per accertarne la fondatezza e per individuare eventuali problemi o non conformità da eliminare, per evitare che si ripresentino ulteriori inadeguatezze o malfunzionamenti nell'attività di gestione dei rifiuti.

In seguito all'analisi, il Responsabile di attuazione del Piano decide le modalità con cui trattare il problema riscontrato ed intraprendere l'azione necessaria alla soluzione anche delle conseguenze ambientali eventualmente prodottesi.

Le modalità di risposta decise sono comunicate al personale operante attraverso i canali più idonei per assicurare che tutti i soggetti coinvolti nelle aree portuali di raccolta siano informati circa le modifiche apportate all'operatività delle aree stesse.

Il Responsabile di attuazione del Piano mantiene l'archivio delle segnalazioni pervenute e delle risposte formulate.

Attraverso le segnalazioni preventive o di inadeguatezze rilevate, l'Autorità Portuale è in grado di disporre di quelle informazioni utili per la pianificazione degli interventi di risposta allo scopo di poter perseguire il miglioramento degli impianti portuali dedicati e delle prestazioni complessive in materia di tutela ambientale.

*Informativa preventiva agli utenti*

Il presente Piano di gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi e dei residui del carico, è finalizzato a sensibilizzare l'adozione dei comportamenti preventivi da parte dei soggetti coinvolti, al fine di ridurre i rischi di inquinamento dei mari interessati dalla navigazione delle navi che transitano per il Porto Gioia Tauro, così come i problemi di salute per gli uomini. In questo senso, l'Autorità Portuale intende promuovere la sensibilizzazione dei vari utenti del porto circa l'importanza di una corretta e razionale gestione dei rifiuti che si possono produrre dalle navi.

L'Autorità Portuale, quindi, deve farsi promotrice di iniziative volte ad informare e sensibilizzare gli utenti del porto, in modo da ottimizzare le attività connesse alla gestione dei rifiuti, non solo per agevolare l'operatività presso le aree portuali, ma anche per valorizzare i rifiuti raccolti attraverso l'avvio a forme di recupero. Infatti, la differenziazione dei rifiuti non ha solo il vantaggio ambientale legato al mancato smaltimento in discarica, ma anche quello dei ritorni economici che si possono ottenere dal riutilizzo di quegli scarti e residui di cui le "navi si disfano".

Per prima cosa, in seguito all'approvazione del presente Piano, l'Autorità Portuale definirà il contenuto riportato nel "Box informativo" (Allegato 4) da consegnare a tutti gli utenti (i Comandanti delle imbarcazioni, il Soggetto Gestore del servizio di raccolta ed altri utenti coinvolti nelle attività in questione). Tale documento è finalizzato ad affrontare in maniera organica e comprensibile tutte le problematiche inerenti il sistema di



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

gestione e raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, così da fornire agli utenti del porto le indicazioni utili per avviare una corretta e proficua raccolta delle varie tipologie di rifiuti provenienti dagli approdi ordinari delle navi nel Porto di Gioia Tauro, in ottemperanza agli obblighi previsti dalla normativa applicabile (D.Lgs. n. 182/03 e Parte IV del D.Lgs. 152/2006).

Il documento in questione affronta i seguenti argomenti:

- la necessità di garantire un corretto conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico, ovvero, una descrizione sintetica dei principi fondamentali di tutela ambientale e prevenzione di danni all'ambiente marino;
- l'indicazione dell'area portuale i cui sono ubicati gli impianti per la raccolta dei rifiuti ovvero di quelli da realizzare ex novo, in base all'analisi del fabbisogno impiantistico e dei transiti navali, così come l'indicazione delle aree non idonee a tal fine: potrebbe essere allegata una planimetria per agevolare la comprensione circa le aree deputate alla raccolta ed al deposito dei rifiuti;
- l'elenco delle tipologie di rifiuti conferiti dalle navi in via ordinaria, con la predisposizione di schede informative circa le caratteristiche dei vari rifiuti, dalla pericolosità ai sistemi di raccolta da applicare; inoltre, può essere utile indicare anche gli elementi fondamentali per soddisfare gli adempimenti normativi così da evitare inadempienze che possano incidere negativamente sull'operatività dell'area;
- il Soggetto Gestore;
- l'elenco dei punti di contatto, degli operatori e dei servizi offerti;
- la descrizione delle procedure per il conferimento, ovvero, delle modalità gestionali ed operative da adottare per assicurare un conferimento, una raccolta ed un trasporto adeguato a ciascuna tipologia di rifiuto da trattare; si ritiene utile indicare anche i comportamenti da adottare nel caso di anomalie al funzionamento degli impianti del caso, al fine di prevenire per quanto possibile eventuali emergenze o situazioni accidentali, con conseguenze negative sia per l'ambiente sia per la salute umana;
- la descrizione del sistema tariffario a carico delle navi che conferiscono i rifiuti agli impianti portuali;
- la procedura per segnalare eventuali inadeguatezze degli impianti e disservizi rilevati in occasione dell'erogazione del servizio di raccolta rifiuti, così come per la prevenzione e la risposta alle emergenze ambientali che si dovessero verificare in conseguenza di una difformità gestionale o impiantistica relativa alla gestione dei rifiuti e dei residui del carico.

Tale documento va inviato, a cura del Responsabile di attuazione del Piano, a tutti gli utenti dell'attività portuale, al fine di garantire la diffusione d'informazioni preventive e per sviluppare l'adozione di comportamenti compatibili con la tutela ambientale.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Oltre a tale documento, che rappresenta il tassello principale per coordinare i rapporti tra i vari utenti dell'area portuale, l'Autorità Portuale deve porre attenzione ai flussi informativi richiesti per adempiere agli obblighi normativi.

**Tabella 2-8 Flussi informativi tra l'Autorità Portuale e i Soggetti Terzi**

Promotori	Destinatari	Oggetto delle comunicazioni
Navi	Capitaneria di porto	La notifica circa i rifiuti da conferire (ad eccezione dei pescherecci e delle imbarcazioni da diporto omologate per un massimo di passeggeri 12)
Capitaneria di porto	Utenti (Soggetto gestore, Ufficio di Sanità marittima, Ufficio del veterinario, Port Authority)	La notifica ricevuta dalle navi
Autorità Portuale	Navi	L'obbligo di conferire i rifiuti prodotti a bordo, prima di lasciare il Porto di Gioia Tauro
Autorità Portuale	Navi	La tariffa da pagare per il conferimento dei rifiuti
Autorità Portuale	Navi, Soggetto Gestore e Utenti	Gli obblighi previsti dal decreto
Autorità Portuale	Navi	L'Avvio della raccolta in maniera differenziata ed omogenea dei rifiuti prodotti a bordo nave

Consultazione tra gli utenti del porto (Forum)

Al fine di consentire la partecipazione dei vari utenti del porto alla conoscenza dell'area portuale e del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi e dei loro residui di carico, l'Autorità Portuale organizza incontri con gli utenti del porto (Agenzie navali, Soggetto Gestore del servizio di raccolta rifiuti, imprese di erogazione servizi portuali, utenti).

Tali riunioni sono finalizzate a condividere le problematiche operative ed ambientali relative all'area portuale destinata agli approdi delle navi da carico, così come quelle che concernono il servizio di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi che approdano. In particolare, si vuole esaminare le informazioni che caratterizzano l'operatività nell'area portuale ed i risultati raggiunti nel corso del tempo, individuando, ove possibile, dei miglioramenti da intraprendere per rendere maggiormente fruibile le aree in questione ed efficace il servizio di gestione dei rifiuti delle navi.

Il Responsabile di attuazione del Piano convoca le riunioni di consultazione almeno con cadenza triennale o con frequenza maggiore nel caso di necessità o richieste avanzate dalle parti interessate; a tal fine, tramite un invito documentato comunica ai partecipanti la data di svolgimento della riunione con almeno 15 giorni di



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

anticipo, informando circa: l'orario, il luogo, i partecipanti, l'ordine del giorno. I partecipanti invitati sono tenuti a trasmettere comunicazione scritta nel caso impossibilitati a presenziare.

In occasione delle riunioni di consultazione, il Responsabile di attuazione del Piano predispone la documentazione da presentare ai vari utenti, relativamente all'analisi delle informazioni principali che caratterizzano l'attività portuale e la gestione dei rifiuti, come l'andamento degli approdi, la tipologia delle navi, la tipologia dei rifiuti prodotti, ecc....

Durante le riunioni i vari partecipanti possono avanzare richieste o suggerire proposte all'Autorità Portuale; il Responsabile di attuazione del Piano registra gli argomenti affrontati e le decisioni adottate su un Verbale di riunione.

Il Verbale di riunione è archiviato dal Responsabile di attuazione del Piano ed è a disposizione di chiunque ne faccia richiesta.



### **3 QUADRO PROGRAMMATICO E VERIFICA DI COERENZA ESTERNA**

La presente sezione illustra i contenuti, gli obiettivi principali del piano ed il rapporto con altri pertinenti piani o programmi. La verifica di sostenibilità degli obiettivi del piano si basa sugli aspetti ambientali interessati dall'attuazione del piano e sui temi ambientali potenzialmente implementati e migliorati dalle azioni di piano.

Al fine di esaminare la compatibilità ambientale e territoriale del Piano di Raccolta dei Rifiuti Prodotti dalle Navi e dei Residui del Carico (PRRC) del porto di Gioia Tauro è stata effettuata un'analisi di coerenza:

- per verificare l'esistenza di relazioni di coerenza tra gli obiettivi generali e specifici del piano e gli obiettivi di sostenibilità ambientale desunti da documenti programmatici sovracomunali;
- per verificare la compatibilità con gli obiettivi dei piani o programmi comunali.

Gli strumenti di pianificazione presi in esame sono i seguenti:

- Piano Strutturale Comunale (PSC);
- Piano Regolatore Portuale;
- Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti 2016 e modifiche al Piano regionale di Gestione dei Rifiuti (PRGR);
- Piano Operativo Triennale (POT);
- Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL);
- Patto per lo sviluppo della Regione Calabria - Attuazione degli interventi prioritari e individuazione delle aree di intervento strategiche per il territorio;
- Piano di sviluppo strategico della Zona Economica Speciale;
- Patto per lo sviluppo della Regione Calabria;
- Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR);
- Piano di Sviluppo Rurale 2014/2020 (PSR);
- Progetto Integrato Strategico Rete Ecologica Regionale (PIS RER);
- Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica (QTRP);
- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS);
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Reggio Calabria (PTPC);
- Piano regionale di tutela della Qualità dell'Aria della regione Calabria (PRTQA);
- Piano di Tutela delle Acque della Regione Calabria;
- Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI);
- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale (PGRA);



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

- Piano Generale degli interventi di Difesa del Suolo – I Fase;
- Programma Operativo Regionale (POR) del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) 2014-2020;
- Fondo di Sviluppo e Coesione - PAR Calabria FAS 2007-2013;
- Piano Regionale dei Trasporti della Calabria (PRT);
- Piano di Bacino - Stralcio Erosione Costiera (PSEC);
- Piano Operativo Generale degli Interventi per la Bonifica dei Siti Contaminati della Regione Calabria;
- Piano di Gestione Locale Relativo all'intera Costiera Tirrenica Regionale – GSA 10;
- Piano Regionale di Sviluppo Turistico Sostenibile (PRSTS);
- Piani Regionali per i Beni Culturali della Calabria.

Le analisi di coerenza saranno condotte considerando delle matrici di coerenza in cui gli obiettivi del Piano verranno comparati con gli obiettivi dei piani - programmi considerati.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm..ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

**Tabella 3-1 Matrice degli obiettivi**

<b>Obiettivo OB1</b>	<b>Obiettivo OB2</b>	<b>Obiettivo OB3</b>	<b>Obiettivo OB4</b>	<b>Obiettivo OB5</b>	<b>Obiettivo OB6</b>	<b>Obiettivo OB7</b>
Proceduralizzare il servizio di raccolta e di gestione dei rifiuti a bordo nave, in modo che risponda a criteri di facilità di accesso ed efficienza economica per gli attori economici coinvolti.	Individuare gli impianti portuali idonei alla raccolta ed al deposito dei rifiuti provenienti dalle navi, così come il miglior sistema di trasporto a destinazione.	Garantire, a tutte le navi che approdano nel Porto di Gioia Tauro, la fornitura del servizio di gestione dei rifiuti, siano essi pericolosi e non.	Sensibilizzare i soggetti economici coinvolti, ad una corretta attuazione della Raccolta Differenziata a bordo delle navi, così da valorizzare le tipologie omogenee di rifiuti a vantaggio di un recupero remunerativo, piuttosto che dello smaltimento indifferenziato.	Predisporre apposite procedure documentate per monitorare e controllare lo standard qualitativo del servizio e per verificare mediante ispezioni periodiche il rispetto degli adempimenti normativi esistenti da parte dei Soggetti Gestori.	Definire sistemi tariffari applicabili alle navi, relativamente ai rifiuti conferiti.	Sviluppare un'attività informativa per raggiungere tutti gli attori economici coinvolti, affinché siano uniformate le modalità operative e gestionali adottate a beneficio di un'efficace gestione dei rifiuti e dei residui di carico da trattare.

Nel seguito si riporta una tabella che esemplifica la valutazione della coerenza tra gli obiettivi del Piano e gli obiettivi dei piani - programmi considerati:

**Tabella 3-2 Valutazione della coerenza**

<b>Simbolo</b>	<b>Valutazione</b>
+	coerente
=	indifferente
-	non coerente



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm..ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

### 3.1 Piani Nazionali

#### 3.1.1 Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) è stato approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri il 7 agosto 2015. Dall'anno 2015, sulle scorta delle linee tracciate nel "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica", la programmazione dell'Ente per gli anni 2016-2018, 2017-2019, 2018-2020 e la nuova programmazione 2019-2020, è stata improntata all'attuazione degli interventi strategici proposti nel "Piano dei Porti e della Logistica" redatto da questa Autorità Portuale, in applicazione dell'Art. 29, comma 2 decreto legge 12 Settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni nella legge 11 Novembre 2014, n. 164, trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Ufficio del Segretario Generale e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 11.12.2014 prot. 13844.

Il Piano, tenuta in considerazione la situazione attuale della portualità e della logistica marittima, nonché le analisi prospettiche di evoluzione della domanda, si pone il raggiungimento di obiettivi strategici, propone altrettante azioni, la cui attuazione avverrà attraverso attività normative e/o amministrative coerenti con le linee guida fornite dal PSNPL.

Il Piano individua dieci obiettivi strategici per il Sistema Mare, le azioni strategiche che corrispondono a ciascuno di essi e le attività operative da mettere in campo con atti normativi, regolamentari e organizzativi da adottare successivamente, con tempistiche diverse, durante il processo di implementazione e di aggiornamento del Piano (Tabella 3-3).

In un'ottica di riforma profonda del Sistema Mare, il Piano fornisce anche Linee Guida di governance rispetto alle quali dovrà essere, sotto il profilo legislativo e organizzativo, rivisto l'assetto formale del settore, a valle dell'approvazione del Piano stesso.

**Tabella 3-3 Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica: Vision, Obiettivi strategici, Azioni**

<i>Vision per il settore portuale e logistico italiano</i>	<b>Obiettivi</b>	<b>Azioni</b>
Il sistema portuale e logistico: <ul style="list-style-type: none"><li>per la ripresa economica del Paese</li></ul>	OBIETTIVO 1 Semplificazione e snellimento	AZIONE 1 Misure per la Semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui Porti di interesse nazionale



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

<i>Vision per il settore portuale e logistico italiano</i>	<b>Obiettivi</b>	<b>Azioni</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Come strumento attivo di politica Euro-Mediterranea</li><li>• Per lo sviluppo e la coesione del mezzogiorno</li><li>• Per la promozione della sostenibilità</li></ul>	OBIETTIVO 2 Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi	AZIONE 2 Misure per l'efficiamento dei servizi portuali dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori
	OBIETTIVO 3 Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri	AZIONE 3 Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra
	OBIETTIVO 4 Integrazione del sistema logistico	AZIONE 4 Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche
	OBIETTIVO 5 Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	AZIONE 5 Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri
	<b>OBIETTIVO 6 Innovazione</b>	<b>AZIONE 6 Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nella portualità italiana</b> <b>6.1 Digitalizzazione della catena logistica</b>
	OBIETTIVO 7 Sostenibilità	AZIONE 7 Misure per l'efficiamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti
	OBIETTIVO 8 Certeza e programmabilità delle risorse finanziarie	AZIONE 8 Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali
	OBIETTIVO 9 Coordinamento nazionale, condivisione e confronto partenariale	AZIONE 9 Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema mare
	OBIETTIVO 10 Attualizzazione della governance del sistema mare	AZIONE 10 Misure per adeguare la governance dei Porti alla missione della Portualità italiana

Il sistema calabro e di Gioia Tauro in particolare ha resistito alla crisi e dà importanti segnali di ripresa nonostante la fortissima pressione dei competitor mediterranei a Malta, in Grecia (Pireo) ed in Marocco (TangerMed). Per poter consolidare la propria posizione deve però creare attività alternative e complementari



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Rev.1  
del 01/10/2020

al solo *transhipment*, visti i fortissimi rischi di instabilità, dovuti al fatto di dipendere quasi totalmente dal volere dei terminalisti e/o delle compagnie marittime a cui le prime fanno capo.

Per quanto riguarda il traffico dei contenitori, Malta rappresenta la vicina più temibile sul piano concorrenziale (porto all'avanguardia sul piano tecnologico, si parla l'inglese come lingua ufficiale, unico porto del Paese, efficiente nello spendere le risorse europee, ecc.), insieme al futuro porto di acque profonde di Enfidha in Tunisia, che comunque è ben lontano dall'essere realizzato. Per uscire dal vincolo del solo *transhipment*, si dovranno applicare due strategie parallele:

1) la Zona Economica Speciale (ZES);

2) il collegamento ferroviario lungo la direttrice tirrenica ed adriatica per consolidare i possibili flussi di merci verso i bacini di consumo del Mezzogiorno e del Centro-Nord; per quanto riguarda il traffico non containerizzato, attività specifiche possono essere sviluppate nei porti del sistema calabro che si affacciano sulla costa Ionica della Calabria, e che costituiscono basi ideali per i Ro-Ro lungo le direttrici dal Maghreb alla Turchia ed alla Siria ed i Balcani.

Di seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del PSNPL e gli obiettivi del PRRC:

**Tabella 3-4 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PSNPL e gli obiettivi del PRRC**

Obiettivi	Azioni	Obiettivi del PRRC						
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
OBIETTIVO 1 Semplificazione e snellimento	AZIONE 1 Misure per la Semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui Porti di interesse nazionale	+	=	+	=	+	+	+
OBIETTIVO 2 Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi	AZIONE 2 Misure per l'efficientamento dei servizi portuali dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori	+	+	+	+	+	+	+
OBIETTIVO 3 Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri	AZIONE 3 Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra	+	+	+	=	+	+	+
OBIETTIVO 4	AZIONE 4	=	+	+	=	=	=	+



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

Obiettivi	Azioni	Obiettivi del PRRC						
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Integrazione del sistema logistico	Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche							
OBIETTIVO 5 Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	AZIONE 5 Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri	=	+	=	=	=	=	=
OBIETTIVO 6 Innovazione	AZIONE 6 Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nella portualità italiana  6.1 Digitalizzazione della catena logistica	+	=	=	=	=	=	+
OBIETTIVO 7 Sostenibilità	AZIONE 7 Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti	=	+	+	+	=	=	+
OBIETTIVO 8 Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie	AZIONE 8 Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali	=	=	=	=	=	+	=
OBIETTIVO 9 Coordinamento nazionale, condivisione e confronto partenariale	AZIONE 9 Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema mare	=	=	=	=	=	=	=
OBIETTIVO 10 Attualizzazione della governance del sistema mare	AZIONE 10 Misure per adeguare la governance dei Porti alla missione della Portualità italiana	+	+	+	+	+	+	+



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

## 3.2 Piani Regionali

### 3.2.1 Piano Regolatore Portuale

Il programma di infrastrutturazione dell'Autorità Portuale è stato attuato in conformità del preesistente Piano Regolatore Territoriale ASI e delle relative varianti che, ai sensi dell'articolo 27 della L. 84/94, assumono efficacia di *Piano regolatore portuale esistente*. Per quanto riguarda gli interventi rientranti nel programma delle opere strategiche di cui alla L. 443/2001 (Legge Obiettivo), approvati con la delibera CIPE n. 89 del 13/11/2003, è stata determinata la conferma di compatibilità degli stessi ai fini urbanistici.

Il Piano Regolatore Portuale di cui all'art. 5 della L.84/94 è stato adottato dal Comitato Portuale con Delibera n. 33 del 3.3.2010. Allo stato il Piano Regolatore Portuale si trova all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che ha richiesto elaborati integrativi e del Dipartimento Politiche dell'Ambiente della Regione Calabria, per le prescritte valutazioni di carattere tecnico e di valutazione ambientale strategica.

Il Piano Regolatore Territoriale consortile fu approvato con DPGR della Regione Calabria n. 42 del 02/08/72 e quindi variato con DPGR n. 411 del 25/06/1997. Nel 2001 è intervenuta una nuova variante (DPGR n. 914 del 28/2/2001), che tuttavia non interessa le aree di competenza dell'Autorità Portuale. Dopo l'istituzione dell'Autorità Portuale, con Decreto Presidenziale n. 29/03 del 02/05/2003, il Piano Regolatore Territoriale è stato adottato come Piano Regolatore Portuale di Gioia Tauro, per le aree demaniali marittime rientranti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale.

Con gli accordi programmatici di cui al protocollo di intesa del 04/06/2009 prot. 2754 è stato dato il via alla nuova variante consortile. Il progetto *Variante al Piano Regolatore Territoriale dell'agglomerato Industriale di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando* è stato presentato alla Regione Calabria in data 20/10/2010 con nota prot. n. 284593. Nell'ambito della procedura di approvazione, la nuova Variante Consortile è stata sottoposta a procedura di VAS conclusasi con Decreto del Dirigente generale del dipartimento Politiche dell'Ambiente della Regione Calabria n. 15007 del 5 novembre 2013. La dichiarazione finale di approvazione della Variante di Piano è espressa dalla Det. della Provincia di Reggio Calabria – settore 15 – Pianificazione territoriale, urbanistica, espropri, concessioni demaniali del 24/01/2014 n. 103. La Variante è stata determinata dalla necessità di favorire lo sviluppo dell'agglomerato industriale e di adeguare il nuovo assetto delle aree consortili alla luce della definizione dell'ambito portuale, individuato dal Piano Regolatore Portuale adottato in sede di comitato tecnico portuale. In sostanza questa variante esclude le aree di competenza dell'AP dalle aree consortili oggetto di variante. Per questo motivo per le aree portuali lo strumento urbanistico vigente continua ad essere il PRPT nelle more di approvazione del nuovo PRP.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Rev.1  
del 01/10/2020

Il Piano regolatore portuale ha l'obiettivo di preservare la *leadership* nel *transhipment*, realizzare un sistema intermodale eccellente, creare le condizioni per l'insediamento di grandi Operatori Logistici/Industriali Nazionali ed Internazionali e prevede di:

- adeguare le infrastrutture esistenti attraverso l'ampliamento del canale esistente, l'adeguamento dell'imboccatura per accogliere grandi navi madri, l'approfondimento e consolidamento fondali;
- ottimizzare gli spazi portuali (superando in particolare il collo di bottiglia degli spazi banchina) attraverso la realizzazione della banchina sud e del secondo canale.

Sul sistema ferroviario si prevede il potenziamento dell'interporto (terminal intermodale per gli operatori della logistica), il potenziamento raccordo ferroviario San Ferdinando-Rosarno, il terminal intermodale a servizio della 2° zona industriale dell'agglomerato di Gioia Tauro - Rosarno - San Ferdinando.

Sul sistema stradale si prevedono interventi sulla tangenziale Est, Asse viario tra il Porto Di Gioia Tauro e lo svincolo con la A3 Salerno - Reggio Calabria e altre infrastrutture di base.

Inoltre si prevedono un centro direzionale e depositi doganali nella 2ª zona industriale, cui si aggiungono interventi strutturali richiesti dagli enti locali. Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRT e gli obiettivi del PRRC:

**Tabella 3-5 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRT e gli obiettivi del PRRC**

Obiettivi normativi del PRT	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Preservare la <i>leadership</i> nel <i>transhipment</i>	+	+	+	+	+	+	+
Realizzare un sistema intermodale eccellente	+	+	+	+	+	+	+
Creare le condizioni per l'insediamento di grandi Operatori Logistici/Industriali Nazionali ed Internazionali	+	+	+	+	+	+	+
Ottimizzare gli spazi portuali (superando in particolare il collo di bottiglia degli spazi banchina) attraverso la realizzazione della banchina sud e del secondo canale	=	+	=	=	=	=	=
Sul sistema ferroviario si prevede il potenziamento dell'interporto (terminal intermodale per gli operatori della logistica), il potenziamento raccordo ferroviario San Ferdinando-Rosarno, il terminal intermodale a	=	=	=	=	=	=	=



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Obiettivi normativi del PRT	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
servizio della 2° zona industriale dell'agglomerato di Gioia Tauro - Rosarno - San Ferdinando							
Adeguare le infrastrutture esistenti attraverso l'ampliamento del canale esistente, l'adeguamento dell'imboccatura per accogliere grandi navi madri, l'approfondimento e consolidamento fondali	=	=	=	=	=	=	=
Sul sistema stradale si prevedono interventi sulla tangenziale Est, Asse viario tra il Porto Di Gioia Tauro e lo svincolo con la A3 Salerno - Reggio Calabria e altre infrastrutture di base	=	=	=	=	=	=	=
Inoltre si prevedono un centro direzionale e depositi doganali nella 2^ zona industriale, cui si aggiungono interventi strutturali richiesti dagli enti locali	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.2 Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti 2016 e modifiche al Piano regionale di Gestione dei Rifiuti (PRGR)

Il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti (PRGR) è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 156 del 19 dicembre 2016. Con Deliberazione della Giunta Regionale n. 570 del 29/11/2019 ne è stata approvata la modifica. La presente pianificazione riguarda la gestione dei rifiuti nella Regione Calabria per il periodo 2017-2022 e dovrà essere valutata ogni sei anni e, se opportuno, riesaminata, ai sensi dell'art. 30 della Direttiva 98/2008/UE.

Gli **obiettivi in generale** che il nuovo Piano si prefigge sono i seguenti:

- consentire l'autonomia regionale di gestione del rifiuto;
- minimizzare i rifiuti prodotti (Prevenzione);
- recuperare risorse dalle miniere urbane di rifiuti (Aumentare la % di Raccolta differenziata);
- massimizzare la filiera del riciclo creando gli eco-distretti (Riciclo);
- ridurre a opzione residuale il ricorso alla discarica a sole frazioni trattate, non riciclabili o
- altrimenti valorizzabili (Smaltimento).



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

In relazione alla gestione dei rifiuti urbani il Piano in linea con il quadro di riferimento normativo comunitario e nazionale, si pone di traguardare i seguenti **obiettivi essenziali**:

1. Dare decisivo impulso ad una effettiva crescita della raccolta differenziata (RD);
2. Ridurre il conferimento dei rifiuti urbani biodegradabili (RUB) in discarica;
3. Attuare il programma di prevenzione della produzione dei rifiuti in ambito regionale;
4. Salvaguardare, valorizzare ed adeguare il patrimonio impiantistico attuale nell'ottica della valorizzazione degli investimenti già effettuati;
5. Potenziare e completare il sistema impiantistico regionale basato sulla logica del massimo recupero/riciclo di materie prime seconde (MPS);
6. Rispettare gli obiettivi di recupero/riciclo fissati dalla direttiva rifiuti al 50% entro il 2020;
7. Definire criteri tariffari innovativi che premiano comportamenti virtuosi.

Esso, inoltre:

- a) Conferma le previsioni della legge regionale n. 14/2014 in ordine alla governance del sistema;
- b) Individua il piano d'azione a supporto del programma di prevenzione della produzione di rifiuti;
- c) Fornisce indicazioni sulle modalità di svolgimento ed organizzazione della raccolta differenziata dei rifiuti;
- d) Determina la nuova offerta impiantistica regionale;
- e) Individua i criteri per la localizzazione di nuovi impianti di trattamento/smaltimento rifiuti.

Circa la governance del sistema, in conformità alla normativa nazionale, di cui alla legge 14 settembre 2011, n. 148, art.3 bis commi 1 e 1 bis nonché alla legge regionale n. 14 del 2014, pubblicata sul BUR n. 36 dell'11 agosto 2014, il PRGR conferma la competenza degli enti locali in materia di gestione del ciclo integrato dei rifiuti, prevedendo l'organizzazione del servizio in ambiti territoriali ottimali (ATO) coincidenti con i confini territoriali delle 5 province calabresi.

Ai soli fini dello spazzamento, della raccolta e del trasporto, è stata prevista la suddivisione degli ATO in 14 Ambiti di raccolta ottimali (ARO). In ordine alla riorganizzazione del sistema impiantistico, il Piano prevede la realizzazione dei cosiddetti Ecodistretti, ovvero delle piattaforme integrate al cui interno oltre che i flussi provenienti dalla raccolta differenziata possano essere trattati anche i rifiuti urbani residui (RU indifferenziati) con l'obiettivo, in entrambi i casi, di produrre materie prime seconde da avviare alle filiere del recupero e del riciclaggio, ovvero a recupero di energia.

Si prevedono nove piattaforme, di queste: cinque nasceranno a partire dal revamping degli impianti trattamento meccanico-biologico (TMB) attualmente esistenti di Rossano, Catanzaro, Sambatello, Siderno e Gioia Tauro; due dalla delocalizzazione degli impianti TMB esistenti di Lamezia Terme e Crotona; due saranno



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

realizzate ex novo, rispettivamente a servizio degli ATO di Cosenza e di Vibo Valentia. Compete agli ATO l'individuazione delle aree e dei siti idonei ad ospitare i nuovi quattro impianti (due delocalizzazioni e due piattaforme ex-novo).

Riguardo i criteri localizzativi, sono individuati diversi livelli di tutela da adottare sul territorio regionale:

1. i livelli di tutela integrale, ovvero i criteri ostativi alla nuova realizzazione di qualsiasi tipologia di impianto di gestione rifiuti;
2. i livelli di tutela specifici, si tratta di criteri ostativi solo per alcune tipologie di impianto che possono invece avere valore di attenzione (o comunque nessun valore di tutela) per altre tipologie di impianto;
3. i livelli di penalizzazione, ovvero i criteri che non sono necessariamente ostativi alla localizzazione ma che rappresentano motivo di cautela progettuale e/o ambientale e la cui sovrapposizione con altri livelli di attenzione potrebbe precludere la stessa localizzazione dell'impianto; questo livello di tutela risulta essere fondamentale nell'analisi comparativa di una rosa di più siti;
4. i livelli di opportunità localizzativa, costituisce criterio di preferenzialità la presenza di elementi di idoneità e opportunità; fornisce informazioni aggiuntive di natura logistico/economica finalizzate ad una scelta strategica del sito; questo livello di tutela risulta essere fondamentale nell'analisi comparativa di una rosa di più siti.

A detti criteri, successivamente per le discariche, è stata aggiunta la previsione del criterio localizzativo del fattore di pressione, che oltre ad avere l'obiettivo di evitare l'eccessiva concentrazione di tali impianti in porzioni di territorio regionale per tutelare l'ambiente e la salute pubblica, è finalizzata ad assicurare equità e uniformità nella distribuzione sul territorio calabrese delle discariche sempre nel rispetto dei citati criteri localizzativi previsti nel PRGR.

Nell'ambito del primo periodo di applicazione delle previsioni di Piano, anche per tener conto delle richieste provenienti dal territorio, è emersa la necessità di apportare allo stesso modeste modifiche relativamente alla definizione di alcune ARO, all'impiantistica prevista per l'eco distretto di Siderno e al riassetto di taluni criteri localizzativi.

La presente pianificazione riguarda la gestione dei rifiuti nella Regione Calabria per il periodo 2017-2022.

I nuovi obiettivi in materia di gestione dei rifiuti, in linea con le direttive comunitarie e la normativa nazionale, puntano a realizzare il passaggio da un'economia lineare a un'economia circolare. Inoltre, vigono ad oggi **specifici obiettivi** per tutti gli Stati membri:

- **il riciclaggio del 50% dei rifiuti domestici e del 70% dei rifiuti da costruzione e demolizione entro il 2020;**



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

- **il conferimento di rifiuti urbani biodegradabili in discarica contenuto entro il limite di 81 kg/anno per abitante entro quindici anni, come previsto dall'art. 47 della legge n. 221/2015;**
- **il divieto di conferimento in discarica del rifiuto indifferenziato tal quale.**

Oltre la Direttiva Quadro, la disciplina generale sulla gestione dei rifiuti è stata integrata da norme specifiche dell'Unione europea dalle quali sono scaturite a cascata ulteriori interventi normativi nazionali e regionali che impattano direttamente sul presente Piano.

Il VII Programma di Azione in materia Ambientale, adottato con Decisione 1386/2013/UE, fissa le priorità e gli obiettivi della politica ambientale comunitaria sino al 2020 ed illustra le misure da intraprendere.

A tal fine, vengono individuati tre principi:

- precauzione;
- azione preventiva e di riduzione dell'inquinamento alla fonte;
- chi inquina paga.

Sono inoltre fissati alcuni **obiettivi prioritari**, tra i quali quello di *trasformare l'Unione europea in un'economia a basse emissioni di carbonio, efficiente nell'impiego delle risorse, verde e competitiva.*

Tale principio è particolarmente importante per impostare la programmazione dei rifiuti a livello locale, in quanto nel documento viene ribadita *la necessità di ridurre la produzione di rifiuti e di incrementare la raccolta differenziata allo scopo di ottenere materiale di qualità utile al successivo riutilizzo o riciclaggio.* L'obiettivo quindi è quello di *progredire verso un'economia circolare basata sul ciclo di vita dei prodotti*, rimuovendo gli ostacoli alle attività di riciclaggio e riducendo la quantità di rifiuti non riciclabili a quantità quasi inesistenti, fino ad arrivare all'obiettivo della *discarica zero*.

La direttiva 94/62/CE, modificata dalla direttiva 2004/12/CE, sugli **imballaggi ed i rifiuti di imballaggio**, persegue principalmente i seguenti **obiettivi**:

- *tutelare l'ambiente, sia in termini di prevenzione che di riduzione dell'utilizzo degli imballaggi stessi; introdurre misure destinate ad impedire la generazione di rifiuti di imballaggio; promuovere il riutilizzo e il riciclaggio degli imballaggi; introdurre forme di recupero dei rifiuti di imballaggio per ridurre lo smaltimento finale;*
- *introdurre nuovi e più ambiziosi obiettivi minimi di riciclaggio.*

La direttiva 1999/31/CEE relativa alle **discariche di rifiuti mira a ridurre le ripercussioni negative sull'ambiente**, in particolare sulle acque superficiali, sulle falde freatiche, sul suolo, sull'atmosfera e sulla salute umana. Altro obiettivo è quello di assicurare un costo di smaltimento che rifletta i costi reali dell'intera gestione derivante non solo dalla costruzione dell'impianto e dall'esercizio dello stesso, ma anche dalla fase



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

di gestione successiva per 30 anni a partire dalla chiusura definitiva della discarica. Inoltre la stessa direttiva prevede una **progressiva riduzione del conferimento dei rifiuti biodegradabili in discarica**. Proprio su quest'ultimo punto, il decreto legislativo n. 36/2003 di recepimento, fissa le quantità massime di rifiuti urbani biodegradabili conferibili in discarica. La direttiva 2000/76/CE **sull'incenerimento dei rifiuti** risponde **all'obiettivo di prevenire o ridurre, per quanto possibile, l'inquinamento dell'atmosfera, dell'acqua e del terreno, provocato dall'incenerimento e dal coincenerimento dei rifiuti ed i relativi rischi per la salute umana.**

Il campo di applicazione della direttiva comprende **l'incenerimento dei rifiuti urbani, l'incenerimento dei rifiuti non pericolosi diversi da quelli urbani e dei rifiuti pericolosi**. La direttiva 2012/19/UE sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (RAEE) mira in via prioritaria a **prevenire la produzione dei suddetti rifiuti ed a favorire il loro reimpiego e le altre forme di recupero e di raccolta differenziata presso i distributori, in modo da ridurre il volume dei rifiuti da smaltire e la loro pericolosità: ciò anche e soprattutto grazie ad una maggior responsabilizzazione dei produttori di Apparecchiature Elettriche ed Elettroniche (AEE).**

Gli **obiettivi specifici** da traguardare sono:

- riduzione del 5% della produzione di RU indifferenziati per unità di PIL, garantendo tuttavia almeno il 3% in relazione alle specifiche condizioni di partenza del territorio regionale;
- riduzione del 10% della produzione di rifiuti speciali pericolosi (RSP) per unità di PIL;
- riduzione del 5% della produzione di rifiuti speciali non pericolosi (RSNP), garantendo tuttavia almeno il 3% in relazione alle specifiche condizioni di partenza del territorio regionale, per unità di PIL;
- raggiungimento del 65% RD entro il 2020;
- raggiungimento del 50% recupero/riciclo rifiuti domestici (carta, metalli, plastica, legno, vetro, organico) entro il 2020;
- raccolta di RAEE al 65% rispetto alle AEE immesse sul mercato nei tra anni precedenti, ovvero raccolta di RAEE all'85% rispetto ai RAEE prodotti entro il 31/12/2018;
- incremento del recupero della frazione organica per la produzione di compost di qualità;
- intercettazione almeno del 50% del quantitativo di RUB totale prodotto entro il 31/12/2016;
- contenimento entro il limite di 81 kg/anno per abitante del conferimento di rifiuti urbani biodegradabili in discarica entro quindici anni, come previsto dall'art. 47 della legge n. 221/2015;
- recupero energetico delle frazioni di rifiuto per le quali non è possibile alcun recupero di materia;
- minimizzazione dello smaltimento, a partire dal conferimento in discarica, ridotto al 20%.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

La **gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione** in Calabria, in linea con le indicazioni normative dell'Unione Europea e nazionali, **deve essere caratterizzata dal raggiungimento dei seguenti obiettivi:**

- riduzione della quantità di rifiuti prodotti e della loro pericolosità;
- incremento delle frazioni di rifiuti non pericolosi da costruzione e demolizione avviati a riciclaggio e recupero;
- diminuzione del quantitativo totale di rifiuti da non pericolosi avviati a discarica;
- prevenzione dei fenomeni di abbandono e deposito incontrollato di rifiuti sul territorio;
- promozione dell'innovazione degli impianti di recupero secondo le migliori tecnologie disponibili, allo scopo di realizzare un progressivo miglioramento delle prestazioni tecniche e ambientali;
- miglioramento della qualità dei materiali inerti riciclati.
- raggiungimento e mantenimento, entro il 2020, di livelli di riciclaggio e altri tipi di recupero
- di materiale almeno al 70% in termini di peso.

Nel programma di prevenzione della produzione di rifiuti, sono indicate le **misure da adottare in ambito regionale per i rifiuti da scarti di processi industriali**, compresi i fanghi di depurazione. Le destinazioni possibili dei fanghi di depurazione sono:

1. lo smaltimento in discarica di rifiuti urbani non pericolosi (D.Lgs. n. 36/2003);
2. il recupero mediante compostaggio;
3. la digestione anaerobica;
4. il recupero mediante utilizzo in agricoltura;
5. il recupero energetico (APAT, 2008).

**Come previsto dalla normativa di settore in ogni porto deve essere presente una piattaforma adibita alla raccolta e al successivo smistamento dei rifiuti prodotti da navi.**

La **gestione dei veicoli fuori uso** è finalizzata al recupero e al riciclaggio dei materiali che compongono i veicoli fuori uso. Come per le altre tipologie di rifiuto, gli **obiettivi gerarchici** stabiliti prevedono:

- la prevenzione della quantità dei rifiuti prodotti;
- il reimpiego dei materiali;
- il riciclo;
- il recupero;
- lo smaltimento.

La regione è pertanto orientata a favorire il riutilizzo dei materiali derivanti da un veicolo a fine vita, anche attraverso l'incentivazione del mercato dei materiali riciclati. Ciò presuppone la formulazione di accordi



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

specifici di settore, in collaborazione con gli enti locali interessati, per favorire il coordinamento fra i vari soggetti coinvolti nella gestione dei veicoli fuori.

Per **limitare la produzione di pneumatici fuori uso (PFU)** e assicurare una gestione eco-compatibile dei flussi è necessario promuovere e sviluppare un buon sistema di riciclaggio e recupero di questi rifiuti. In conformità a quanto indicato dalla normativa di settore, per assicurare il perseguimento degli obiettivi di Piano la gestione dei PFU dovrà provvedere a:

- favorire la promozione da parte dei relativi consorzi di filiera di accordi di programma con produttori, rivenditori e importatori di pneumatici per facilitare gli adempimenti normativi;
- organizzare un efficace sistema di raccolta e gestione degli pneumatici così da eliminare l'abbandono illecito di questa tipologia di rifiuti e favorire il trattamento degli stessi in prossimità dei luoghi di produzione;
- promuovere le attività di recupero dei PFU e la ricerca di nuove modalità per recuperare al meglio questa categoria di rifiuti anche attraverso un utilizzo differente da quello originario (es. pavimentazioni stradali, barriere anti-rumore ecc.).

**Il Piano promuove ed incentiva il recupero degli Oli Usati**, grazie al ricorso alle aziende consorziate con il Consorzio Obbligatorio, presenti sul territorio regionale. Si ricorda che in base alle sue caratteristiche l'olio potrà essere sottoposto a tre tipi di processo:

- la rigenerazione;
- la combustione;
- il processo di termodistruzione.

Nel caso in cui gli oli usati non possano essere né rigenerati né inviati a combustione perché presentano parametri fuori specifica, possono essere inviati a impianti di trattamento che, attraverso processi fisici e/o chimici, sono in grado di far rientrare le caratteristiche della frazione oleosa entro i limiti, per cui si può poi procedere al recupero tramite rigenerazione o combustione.

La **corretta gestione delle apparecchiature (RAEE) a fine vita** equivale anche ad avere meno rifiuti nelle discariche e ad aumentare il riciclo di metalli e materie prime che possono essere riutilizzate nell'industria, **le linee di azione per sviluppare buone pratiche** presuppongono:

- incentivi verso una progettazione che preveda la lunga durata del prodotto e la possibilità di smontaggio/riutilizzo;



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

- lo sviluppo di una cultura della manutenzione (diffondendo i casi di enti locali e associazioni di categoria che hanno promosso intese per promuovere la manutenzione dei beni durevoli);
- l'ottimizzazione della filiera del riutilizzo.

Il presente documento pertanto illustra nello specifico le modifiche in questione da apportare al vigente PRGR.

L'**incenerimento dei rifiuti**, oltre alle emissioni gassose, produce per l'appunto rifiuti liquidi (derivanti dalla depurazione a umido dei fumi, acque di spegnimento) e residui solidi. Questi ultimi si differenziano in:

- scorie o ceneri pesanti;
- ceneri leggere o volanti.

La gestione virtuosa di tali rifiuti sarà favorita attraverso la **massimizzazione delle operazioni di recupero, laddove sostenibili in termini ambientali ed economici: l'azione regionale si orienterà verso la promozione di accordi di filiera che sviluppino sinergie tra i produttori e i potenziali utilizzatori** (cementifici, comparto ceramico, operatori del settore delle bonifiche ecc.).

Il Piano prevede che la **gestione dei rifiuti speciali** in Regione deve rispondere ai seguenti principi:

- promuovere sistemi tendenti a ridurre la produzione e la pericolosità di rifiuti;
- promuovere sistemi tendenti ad intercettare, a monte del conferimento, i materiali recuperabili dai rifiuti;
- assicurare prioritariamente il trattamento e lo smaltimento di rifiuti prodotti in ambito regionale fatta salva l'opportunità di prevedere, per particolari tipologie di rifiuti, soluzioni di recupero e smaltimento a livello sovregionale (conseguimento di scala dimensionale);
- provvedere allo smaltimento dei rifiuti in luoghi prossimi a quelli di produzione con soluzioni tecnico -organizzative mirate alle diverse caratteristiche del tessuto produttivo e dei rifiuti;
- promuovere un sistema di centri di raccolta e stoccaggio provvisorio di rifiuti (per piccole e medie imprese così da consentire l'ottimizzazione della gestione dei piccoli quantitativi di rifiuti);
- conferire in discarica i rifiuti derivanti da processi di inertizzazione o recupero;
- limitare lo smaltimento in discarica dei rifiuti assimilabili agli urbani, in ragione delle elevate potenzialità di recupero;
- promuovere e favorire, per quanto tecnicamente possibile, una integrazione tra la gestione dei rifiuti urbani e quella dei rifiuti speciali in modo da consentire il conseguimento di efficaci e vantaggiose economie di scala;



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

- garantire il corretto smaltimento di rifiuti derivanti da aree regionali contaminate così come individuate nel Piano Regionale delle bonifiche delle aree inquinate.

La previsione attuale è quella di aggiornare il Piano regionale di Gestione dei rifiuti anche nella sua parte relativa ai rifiuti speciali, individuando quali siano le esigenze riferite all'attuale produzione dei rifiuti, tenendo conto dei principi comunitari di prevenzione, riutilizzo e recupero dei rifiuti. Inoltre, individua le linee generali relative ai **criteri di mappatura e censimento dei MCA** e non ai criteri generali relativi alla gestione dei rifiuti contenenti amianto.

Le **azioni previste del PRGR** consistono in:

- Attuare concretamente le politiche di Prevenzione della produzione alla fonte dei rifiuti;
- Potenziare gli attuali sistemi della raccolta differenziata (Raggiungere il 65% di RD);
- Realizzare degli eco-distretti, ossia dei poli impiantistici dedicati al recupero/riciclo che possano operare sia sui flussi provenienti dalla raccolta differenziata che sui rifiuti urbani residui (RUR);
- Riefficientare le piattaforme esistenti ed in buono stato conservativo.

Le **principali azioni (o indicazioni), in capo alla Regione** sono:

- riqualificazione/potenziamento dell'Unità Operativa Ufficio Rifiuti;
- incentivazione e supporto dei Comuni per la realizzazione di sistemi di raccolta differenziata efficaci ed efficienti;
- riorganizzazione del sistema impiantistico pubblico, nelle more della costituzione delle Comunità d'ambito;
- verifica dell'efficacia dell'attuazione delle misure previste dalla presente pianificazione, mediante monitoraggio degli indicatori di piano.

Le **azioni, in capo alle Comunità d'Ambito**, al fine di attuare quanto previsto dalla presente pianificazione, dovranno:

- redigere ciascuna un proprio Piano d'ambito, in coerenza con il presente PRGR;
- organizzare ed erogare il sistema di gestione dei RU per l'utenza del contesto territoriale governato;
- applicare all'utenza una tariffa adeguata al costo del sistema di gestione dei RU;
- definire strumenti di incentivazione della RD, quali l'applicazione di una tariffa puntuale, mediante la tracciabilità dei conferimenti;
- sottoscrivere Convenzioni con i Consorzi della filiera del recupero;



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

- sottoscrivere accordi con le piattaforme private per regolamentare i flussi delle frazioni di RU da esse recuperate;
- attuare le misure previste dal Programma di prevenzione della produzione di rifiuti;
- affidare il servizio di raccolta, trasporto e valorizzazione delle diverse frazioni di RU da differenziare;
- affidare il servizio di gestione degli impianti di trattamento pubblici;
- laddove necessario, localizzare i siti idonei all'ubicazione di nuovi impianti per il trattamento dei RU o per lo smaltimento degli scarti derivanti dal trattamento dei RU, secondo i criteri di cui alla parte II della relazione di piano.

Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRGR e gli obiettivi del PRRC:

**Tabella 3-6 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRGR e gli obiettivi del PRRC**

Obiettivi normativi da traguardare del PRGR – Rifiuti urbani	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Riduzione del 5% della produzione di RU indifferenziati per unità di PIL, garantendo tuttavia almeno il 3% in relazione alle specifiche condizioni di partenza del territorio regionale	=	=	=	+	+	=	+
Riduzione del 10% della produzione di rifiuti speciali pericolosi (RSP) per unità di PIL	=	=	=	=	=	=	+
Riduzione del 5% della produzione di rifiuti speciali non pericolosi (RSNP), garantendo tuttavia almeno il 3% in relazione alle specifiche condizioni di partenza del territorio regionale, per unità di PIL	=	=	=	=	=	=	+
Raggiungimento del 65% RD entro il 2020	=	=	=	+	+	=	+
Raggiungimento del 50% recupero/riciclo rifiuti domestici (carta, metalli, plastica, legno, vetro, organico) entro il 2020	=	=	=	=	=	=	=
Raccolta di RAEE al 65% rispetto alle AEE immesse sul mercato nei tre anni precedenti, ovvero raccolta di RAEE all'85% rispetto ai RAEE prodotti entro il 31/12/2018	=	=	=	=	=	=	=



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

Obiettivi normativi da traguardare del PRGR – Rifiuti urbani	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Incremento del recupero della frazione organica per la produzione di compost di qualità	=	=	=	=	=	=	=
Intercettazione almeno del 50% del quantitativo di RUB totale prodotto entro il 31/12/2016	=	=	=	=	=	=	=
Contenimento entro il limite di 81 kg/anno per abitante del conferimento di rifiuti urbani biodegradabili in discarica entro quindici anni, come previsto dall'art. 47 della legge n. 221/2015	=	=	=	=	=	=	=
Recupero energetico delle frazioni di rifiuto per le quali non è possibile alcun recupero di materia	=	=	=	=	=	=	=
Minimizzazione dello smaltimento, a partire dal conferimento in discarica, ridotto al 20%.	=	=	=	=	=	=	=

Obiettivi del PRGR – Rifiuti speciali	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Riduzione produzione Rifiuti speciali	=	=	=	=	=	=	+
Riduzione pericolosità Rifiuti speciali	=	=	=	=	=	=	+
Favorire riciclaggio Rifiuti speciali	=	=	=	=	=	=	+
Recupero rifiuti speciali da costruzioni e demolizioni al 70% entro il 2020	=	=	=	=	=	=	=
Recupero di energia	=	=	=	=	=	=	=
Minimizzare smaltimento	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.3 Piano Operativo Triennale (POT)

Il Piano Operativo Triennale 2019-2021 dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro si riferisce alle attività previste in ciascuno degli scali della circoscrizione portuale e come già puntualizzato nel POT 2018-2020, e, in quanto tale, si colloca, in termini di continuità, all'interno dell'avviato processo di infrastrutturazione portuale coprendo un orizzonte temporale che può essere visto come un momento di transizione verso la pianificazione



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

di un nuovo sviluppo infrastrutturale che, per portata e dimensioni, richiederà un impegno particolarmente forte sia da parte di questa Autorità Portuale sia da parte della Regione Calabria che degli Organi centrali di Governo. Il nuovo Piano Operativo viene redatto tenendo in considerazione il Patto per lo sviluppo della Regione Calabria, sottoscritto il 30 aprile 2016 tra il Governo e la Regione Calabria, confluito nell'atto del 27 luglio 2016 *Accordo di Programma di cui all'art. 15 della legge 7 agosto 1990 n. 241* e di quanto previsto nella nuova programmazione regionale POR 2014-2020, coerentemente con le strategie del PSNPL e dell'allegato 3-bis al DEF 2018. In particolare la situazione di crisi generale che stanno attraversando i porti con attività quasi esclusive di transhipment, come il porto di Gioia Tauro, ha determinato la necessità di programmare per il 2019-2021 la creazione di attività che risultino innovative e portatrici di ricadute occupazionali per lo scalo gioiese attraverso, principalmente, l'attuazione della diversificazione delle attività lavorative oggi presenti nel porto.

Infatti, dalla lettura integrata dei punti di forza e delle opportunità del Porto di Gioia Tauro, unita con le attuali dinamiche in atto, si è determinata la necessità di sviluppare una nuova strategia del Porto, in grado di:

- diversificare l'offerta di servizi armatoriali;
- integrare i servizi di water-front con quelli del retroporto e della logistica intermodale (mare-ferro), al pari di quanto accade nei principali porti container, soprattutto del Nord Europa;
- rilanciare, sia da un punto di vista operativo che occupazionale, le attività portuali.

L'elemento centrale di tale strategia si basa sullo sviluppo di un progetto per la realizzazione di un bacino di carenaggio, destinato principalmente – anche se non esclusivamente – alle operazioni di manutenzione ordinaria, di manutenzione per il rinnovo della Classe e di manutenzione straordinaria di medio-grandi porta-container.

Di seguito si riportano gli interventi programmati sul triennio 2019-2021 nel porto di Gioia Tauro:

**Tabella 3-7 Interventi programmati sul triennio nel porto di Gioia Tauro POT 2019-2021**

<b>Interventi Programmati sul triennio nel porto di Gioia Tauro 2019 – 2020 – 2021</b>	
<i>Port required</i> Capacità di banchina	1 Lavori di completamento della banchina di ponente lato nord 2 Bacino di carenaggio - Impianto industriale 3 Resezione banchine di ponente tratti G-H-I
<i>Port required</i> Capacità di piazzale	4 Polo del freddo - Zona Speciale infrastrutture 5 Sviluppo di impianti di buncheraggio e rifornimento di combustibile LNG nell'ambito della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo sulla realizzazione di una infrastruttura per combustibili alternativi
<i>Port related</i>	6 Reti materiali e viabilità



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

Intermodalità e logistica	7 Manutenzione impianto di illuminazione lotto 1 - lotto2 - lotto 3 8 Manutenzione aree a verde 9 Manutenzione viabilità stradale e segnaletica lotto 1 - lotto 2 - lotto 3
<i>Sicurezza e governance</i> Security portuale, controlli sanitari, controlli doganali	10 Adempimenti gestionali, potenziamento e aggiornamento sistemi in materia di security portuale - realizzazione impianto antintrusione e antiscavalamento 11 Realizzazione di una struttura polifunzionale di ispezione frontiera - Punto PED/PDI 12 Realizzazione alloggi di servizio per la Capitaneria di Porto 13 Realizzazione di una piattaforma aerea installata su apposito telaio da 72 m di altezza
I lavori individuati di cui ai punto 1 e 3 saranno finanziati a seguito della sottoscrizione dell'Accordo di Programma con la Regione Calabria	

Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del POT 2019-2021 e gli obiettivi del PRRC:

**Tabella 3-8 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del POT 2019-2021 e gli obiettivi del PRRC**

Interventi Programmati sul triennio 2019 – 2020 – 2021		Obiettivi del PRRC						
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
<i>Port required</i> Capacità di banchina	1 Lavori di completamento della banchina di ponente lato nord	=	=	=	=	=	=	=
	2 Bacino di carenaggio - Impianto industriale	=	=	=	=	=	=	=
	3 Resezione banchine di ponente tratti G-H-I	=	=	=	=	=	=	=
<i>Port required</i> Capacità di piazzale	4 Polo del freddo - Zona Speciale infrastrutture	=	+	+	=	=	=	+
	5 Sviluppo di impianti di buncheraggio e rifornimento di combustibile LNG nell'ambito della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo sulla realizzazione di una infrastruttura per combustibili alternativi	=	+	+	=	=	=	+
<i>Port related</i> Intermodalità e logistica	6 Reti materiali e viabilità	=	+	+	=	=	=	+
	7 Manutenzione impianto di illuminazione lotto 1 - lotto2 - lotto 3	=	=	=	=	=	=	=
	8 Manutenzione aree a verde	=	=	=	=	=	=	=
	9 Manutenzione viabilità stradale e segnaletica lotto 1 - lotto 2 - lotto 3	=	=	=	=	=	=	=



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Rev.1  
del 01/10/2020

Interventi Programmati sul triennio 2019 – 2020 – 2021		Obiettivi del PRRC						
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Sicurezza e governance Security portuale, controlli sanitari, controlli doganali	10 Adempimenti gestionali, potenziamento e aggiornamento sistemi in materia di security portuale - realizzazione impianto antintrusione e anti scavalciamento	=	=	=	=	=	=	=
	11 Realizzazione di una struttura polifunzionale di ispezione frontaliera - Punto PED/PDI	=	=	=	=	=	=	=
	12 Realizzazione alloggi di servizio per la Capitaneria di Porto	=	=	=	=	=	=	=
	13 Realizzazione di una piattaforma aerea installata su apposito telaio da 72 m di altezza	=	=	=	=	=	=	=

3.2.4 Patto per lo sviluppo della Regione Calabria - Attuazione degli interventi prioritari e individuazione delle aree di intervento strategiche per il territorio

Sulla scorta delle indicazioni recate nel *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica*, il Presidente della Regione Calabria ed il Presidente del Consiglio dei Ministri sottoscrivevano, in data 30 aprile 2016, il *Patto per lo sviluppo della Regione Calabria - Attuazione degli interventi prioritari e individuazione delle aree di intervento strategiche per il territorio*.

3.2.5 Piano di sviluppo strategico della Zona Economica Speciale

Una Zona Economica Speciale è definita come un'area geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato costituita anche da aree non territorialmente adiacenti, purché presentino un nesso economico funzionale e comprendente almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

Il Piano di sviluppo strategico della Zona Economica Speciale, approvato con DGR n. 100 del 29/03/2018, è corredato di dati ed elementi che identificano le tipologie di attività che si intendono promuovere all'interno della ZES, le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare e che dimostrano la sussistenza di un nesso economico-funzionale con l'Area portuale o con i porti nel caso la ZES ricomprenda più aree



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

non adiacenti. Le aree non contigue devono comunque essere collegate alle aree portuali da infrastrutture adeguate alla realizzazione del Piano di sviluppo strategico.

Il porto di Gioia Tauro che gestisce gli altri porti calabresi (Crotone, Corigliano, Villa San Giovanni e Palmi) con alle spalle i vari insediamenti industriali, diventa il punto di forza della ZES Calabria che ha come obiettivo quello di creare condizioni economiche, finanziarie e amministrative favorevoli allo sviluppo di imprese già operanti nelle aree interessate e di stimolare l'insediamento di nuove imprese con riferimento a quelle strettamente connesse alle attività di import ed export.

**L'obiettivo che si intende raggiungere è quello della costruzione di un sistema ZES regionale che, a partire dal porto CORE e dal suo retroporto, collegato ai porti e interporti nazionali, gli aeroporti e le aree produttive retroportuali, sia in grado di rafforzare le relazioni economico funzionali già esistenti**, affinché siano volano per nuovi investitori interessati ad operare in un ambito territoriale che offre un servizio aggiunto quale è quello di connetterli agevolmente, grazie alle caratteristiche anche infrastrutturali ed alla mission del porto di Gioia Tauro, al resto del mondo. A tale scopo l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha previsto, con i lavori in fase di esecuzione e nel POT 2019 - 2021, una serie di interventi finalizzati al rafforzamento dei servizi presenti nei porti di competenza di questa Autorità Portuale e alla urbanizzazione di quelle aree rientranti nella ZES e non ancora dotate di infrastrutture primarie.

Il Piano di Sviluppo Strategico della ZES Calabria si integra pienamente con la pianificazione strategica portuale che a sua volta è pienamente raccordata con il Piano Regionale dei Trasporti e recepisce e specifica la visione strategica del PRT, che persegue il raggiungimento di un Sistema Mobilità secondo una vision che considera:

- il Sistema dei trasporti e della logistica può e deve essere fondamentale per lo sviluppo economico e sociale della Calabria, da troppo tempo atteso;
- il Sistema dei trasporti e della logistica può e deve essere uno strumento decisivo per l'accessibilità esterna verso l'Italia, l'UE, il Mediterraneo ed il resto del Mondo;
- il Sistema dei trasporti e della logistica può e deve essere l'elemento base per l'integrazione di tutte le aree della Calabria, ai fini di un progetto complessivo di inclusione;
- il Sistema dei trasporti e della logistica può e deve essere quadro di riferimento per uno sviluppo della Calabria che sia garanzia di sostenibilità.

Le azioni previste dal Piano Regionale dei Trasporti (PRT), documento che delinea la visione strategica della Regione Calabria per il rilancio economico del territorio, approvato con DCR n. 157/2016 e valutato positivamente dalla Commissione UE con nota n.1086324/2017, si specificano nell'ambito degli obiettivi



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

definiti strategici per il Sistema Mobilità, delle azioni che corrispondono a ciascuno di essi a cui si rimanda per la verifica della coerenza a gli obiettivi del PRRC.

A partire dalle azioni specifiche per la ZES, dalle azioni previste dal PRT, dal sistema di sostegno allo sviluppo economico regionale e nel contesto socio-economico attuale, il Piano di Sviluppo Strategico, in coerenza con quanto previsto dal DPCM n. 12/2018, ai sensi dell'art. 4, comma 3 del DL n. 91/2017, convertito in legge con la L n. 123/2017 concernente l'istituzione di Zone Economiche Speciali (ZES), individua le caratteristiche territoriali, tecniche ed economico funzionali della ZES Calabria.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

**3.2.6 Patto per lo sviluppo della Regione Calabria**

Con Deliberazione n. 160 del 13 maggio 2016 la Regione Calabria ha approvato il *Patto per lo sviluppo della Calabria. Attuazione degli interventi prioritari e individuazione delle aree di intervento strategiche per il territorio*. Attraverso questo documento si intende attivare un processo di pianificazione strategica con l'obiettivo di:

- assicurare la realizzazione degli interventi strategici e qualificanti per il territorio, monitorando ed accelerando l'attuazione degli interventi già in corso;
- avviare gli interventi strategici già compresi nella piattaforma progettuale territoriale, anche attraverso lo snellimento dei processi tecnici ed amministrativi;
- assicurare la progettazione di nuovi interventi considerati strategici per la specifica area territoriale.

Si riporta di seguito la scheda interventi del Patto per lo sviluppo della Regione Calabria:

**Tabella 3-9 Patto per lo sviluppo della Regione Calabria assi d'intervento - intervento strategico e matrice di coerenza con gli obiettivi del PRRC**

Area Tematica	Settore prioritario (assi interventi)	Intervento strategico	Obiettivi del PRRC						
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Alta Velocità Ferroviaria	Infrastrutture di trasporto ferroviario e stradale	Realizzazione dell'Alta velocità Ferroviaria Salerno - Reggio Calabria (studio di fattibilità) e sistema Integrato Stazione Ferroviaria - aerostazione di Lamezia Terme (Studio di fattibilità).	=	=	=	=	=	=	=
Sistema portuale	Infrastrutture portuali	Porto di Gioia Tauro: Bacino di carenaggio, opere a terra, bacino di evoluzione e corridoio multimodale sud.	=	=	+	=	=	=	=
		Porti nazionali e regionali: Porti nazionale di Crotona, Corigliano, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Reggio Calabria e porti regionali.	=	=	+	=	=	=	=
		Porto di Catanzaro Lido: potenziamento	=	=	+	=	=	=	=



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

Area Tematica	Settore prioritario (assi interventi)	Intervento strategico	Obiettivi del PRRC							
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	
		del Porto di Catanzaro Lido.								
Sistema aeroportuale	Infrastrutture aeroportuali	Interventi per la promozione e la competitività del sistema aeroportuale.	=	=	=	=	=	=	=	=
		Nuova aerostazione di Lamezia Terme, adeguamento aeroporto dello Stretto, messa in sicurezza aeroporto S. Anna.	=	=	=	=	=	=	=	=
		Sistema mobilità sostenibile di Reggio Calabria.	=	+	=	=	=	=	=	=
Dissesto idrogeologico ed erosione costiera	Cambiamento climatico, prevenzione e gestione dei rischi ambientali	Interventi di mitigazione del rischio idrogeologico.	=	=	=	=	=	=	=	=
		Rafforzamento delle dotazioni strumentali e dei mezzi per la manutenzione del territorio regionale ai fini della prevenzione dei rischi idrogeologico e idraulico della Regione.	=	=	=	=	=	=	=	=
		Rafforzamento delle dotazioni strumentali e dei mezzi della Protezione Civile Regionale ai fini dell'emergenza.	=	=	=	=	=	=	=	=
Rischio Ambientale Bonifiche	Recupero dei siti industriali e dei terreni contaminati-bonifiche	Interventi per la bonifica delle discariche soggette e/o potenzialmente soggette a procedure di infrazione europea.	=	=	=	=	=	=	=	=
		SIN Bonifica area CIC Comune di Crotona e Cutro e messa in sicurezza/bonifica discarica del Consorzio ASI Comune di Crotona.	=	=	=	=	=	=	=	=



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

Area Tematica	Settore prioritario (assi interventi)	Intervento strategico	Obiettivi del PRRC						
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Rischio Ambientale - Depurazione	Servizio Idrico Integrato	Interventi di risanamento per impianti depurativi soggetti e/o potenzialmente soggetti a procedure di infrazione europea.	=	=	=	=	=	=	=
Rifiuti	Gestione dei rifiuti urbani	Realizzazione della nuova impiantistica e attuazione dei programmi di rafforzamento della raccolta differenziata e degli altri interventi previsti dal Piano Regionale dei Rifiuti (eco-distretti di Reggio Calabria, Lamezia Terme, Catanzaro, Rossano, Siderno, Nord Calabria, Crotona, Gioia Tauro).	+	+	+	+	+	+	+
Schemi Idrici e reti idriche	Altre Infrastrutture	Studio di fattibilità completamento del sistema della diga dell'Esaro, studi di fattibilità e piani di settore.	=	=	=	=	=	=	=
		Completamento del sistema della Diga del Metramo.	=	=	=	=	=	=	=
		Completamento del sistema della Diga del Menta	=	=	=	=	=	=	=
	Servizio Idrico Integrato	Lavori di manutenzione delle reti idriche nei cinque comuni capoluogo di Provincia e interventi di potenziamento, adeguamento, riequilibrio e messa in sicurezza schemi idrici.	=	=	=	=	=	=	=
Completamento ingegnerizzazione reti idriche di distribuzione urbana		=	=	=	=	=	=	=	



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

Area Tematica	Settore prioritario (assi interventi)	Intervento strategico	Obiettivi del PRRC							
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	
		e lavori di manutenzione straordinaria nei Comuni con pop. > 5.000 ab.								
Rischio sismico	Cambiamento climatico, prevenzione e gestione dei rischi ambientali	Miglioramento sismico edifici strategici	=	=	=	=	=	=	=	=
		Interventi di adeguamento strutturale e antisismico degli edifici scolastici.	=	=	=	=	=	=	=	=
Sviluppo economico e produttivo	Servizi alle imprese in tema di tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC)	Contributo all'attuazione del Progetto strategico Agenda Digitale per la banda ultra larga.	=	=	=	=	=	=	=	=
	Agroalimentare	Agroalimentare e Agroindustriale.	=	=	=	=	=	=	=	=
	Sviluppo e competitività delle imprese	Credito d'imposta.	=	=	=	=	=	=	=	=
		Imprenditoria giovanile e /o femminile, anche a titolo di cofinanziamento L.181/89.	=	=	=	=	=	=	=	=
	Infrastrutture Industriali	Aree	Potenziamento delle strutture ferroviarie e stradali nelle aree di sviluppo industriale.	=	=	=	=	=	=	=
Turismo, cultura e sport	Valorizzazione patrimonio culturale del	Programma multisettoriale di potenziamento, adeguamento, protezione e valorizzazione dei percorsi, dei musei e dei siti archeologici prioritari degli ambiti individuati dal PON.	=	=	=	=	=	=	=	=
		Crotone. Valorizzazione Area Archeologica Antica Kroton, Bonifica Suoli, Scavo Archeologico e Restauro, Realizzazione Parco	=	=	=	=	=	=	=	=



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

Area Tematica	Settore prioritario (assi interventi)	Intervento strategico	Obiettivi del PRRC						
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
	Sviluppo del turismo	Archeologico, Teatro Virtuale e Museo Multisetoriale.							
		Attrattori turistici, promozione del turismo valorizzazione del patrimonio culturale e delle filiere dell'industria creativa e culturale.	+	+	+	+	+	+	+
		Impianti sportivi.	=	=	=	=	=	=	=
Scuola, Università e Lavoro	Infrastrutture pubbliche, didattiche/universitarie, sociali e sanitarie: altri interventi	Interventi di adeguamento, ammodernamento e riqualificazione degli edifici scolastici (efficientamento energetico, sicurezza, attrattività e innovatività, accessibilità, impianti sportivi, connettività), di qualificazione degli ambienti dell'apprendimento e di sviluppo delle nuove tecnologie per la diffusione di competenze digitali nella scuola.	=	=	=	=	=	=	=
		Fondo per la verifica sismica di edifici scolastici e di interesse strategico ai fini di protezione civile.	=	=	=	=	=	=	=
	Istruzione e formazione, anche professionale	Innalzamento dei livelli di competenza di partecipazione e di successo formativo nell'istruzione universitaria e/o equivalente.	=	=	=	=	=	=	=
	Sviluppo dell'occupazione	Promozione dell'occupazione	=	=	=	=	=	=	=



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

Area Tematica	Settore prioritario (assi interventi)	Intervento strategico	Obiettivi del PRRC						
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
		sostenibile e di qualità.							
Edilizia sanitaria e innovazione dei servizi per la salute	infrastrutture pubbliche, didattiche/universitarie, sociali e sanitarie: altri interventi	Concessione di realizzazione e gestione del Nuovo Ospedale di Catanzaro	=	=	=	=	=	=	=
		Concessione di realizzazione e gestione del Nuovo Ospedale di Cosenza..	=	=	=	=	=	=	=
		Completamento dell'Ospedale Morelli di Reggio Calabria.	=	=	=	=	=	=	=
		Adeguamento e potenziamento dell'Ospedale di Crotona.	=	=	=	=	=	=	=
		Adeguamento e potenziamento dell'Ospedale di Lamezia Terme.	=	=	=	=	=	=	=
		Potenziamento tecnologico delle AA.OO.	=	=	=	=	=	=	=
	Infrastrutture pubbliche, didattiche/universitarie, sociali e sanitarie: interventi di messa in sicurezza	Messa in sicurezza ed adeguamento tecnologico delle AA.SS.PP.	=	=	=	=	=	=	=
Sicurezza e legalità	Inclusione sociale e lotta alla povertà	Rafforzamento dello strumento dei Contratti Locali di Legalità e Sicurezza, finalizzati a migliorare le condizioni di legalità e sicurezza di cittadini e imprese nei contesti caratterizzati da alta presenza e pervasività dei fenomeni criminali e di tipo mafioso e sostenere politiche di inclusione della popolazione immigrata.	=	=	=	=	=	=	=



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

Area Tematica	Settore prioritario (assi interventi)	Intervento strategico	Obiettivi del PRRC						
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Rafforzamento PA	Capacità istituzionale ed efficienza delle pubbliche amministrazioni	Spese per le azioni di assistenza tecnica finalizzata alla realizzazione di interventi di rilevanza strategica regionale del Patto per lo sviluppo della Calabria.	=	=	=	=	=	=	=
		Fondo rotativo di progettazione.	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.7 Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR)

Il PEAR Calabria è stato approvato con DCR n. 475 del 18 marzo 2009. La Regione Calabria ha effettuato l'aggiornamento del Piano assumendo quale riferimento strategico la strada indicata dall'Unione Europea con l'approvazione del pacchetto clima che impone un indifferibile perseguimento, a livello nazionale, degli obiettivi di sviluppo delle fonti rinnovabili e riduzione delle emissioni climalteranti, da ripartire in modo condiviso tra le Regioni, attraverso il meccanismo del *burden sharing*. Le politiche energetiche adottate sono destinate ad avere un impatto crescente sulla qualità e la sostenibilità ambientale dei territori e sulla competitività dei sistemi produttivi.

La finalità prioritaria del Piano consiste nell'ottenimento del massimo risparmio di energia dalle azioni che saranno attuate sul sistema energetico della Regione in relazione agli obiettivi UE, anche in funzione di eventuali compensazioni a livello nazionale tra obiettivi di:

- risparmio energetico;
- riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>;
- utilizzo delle fonti rinnovabili;
- razionalizzazione di un nuovo sistema di distribuzione energetico a maglia.

Nella tabella successiva si riporta la valutazione qualitativa della coerenza complessiva del PRRC con gli obiettivi generali del PEAR:



**Tabella 3-10 Obiettivi generali del Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR)**

Obiettivi generali del PEAR	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Sostenere l'incremento della quota di energia prodotta da fonti rinnovabili mediante l'attivazione di filiere produttive connesse alla diversificazione delle fonti energetiche.	=	=	=	=	=	=	=
Sostenere il risparmio energetico e l'efficienza nell'utilizzazione delle fonti energetiche in funzione della loro utilizzazione finale.	=	=	=	=	=	=	=
Incrementare la disponibilità di risorse energetiche per usi civili e produttivi e l'affidabilità dei servizi di distribuzione.	=	=	=	=	=	=	=
Sviluppare strategie di controllo ed architetture per sistemi distribuiti di produzione dell'energia a larga scala in presenza di fonti rinnovabili. La ripartizione degli obiettivi sottoscritti ed assunti da tutti gli stati membri, essenzialmente, entro il 2020.	=	=	=	=	=	=	=
La riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> del 20% rispetto al 1990 così ripartito: - 21% rispetto al 2005 nei settori soggetti alla Direttiva sulla Emission Trading (ETS), ovvero quelli più energivori.	=	=	=	=	=	=	=
-10% rispetto al 2005 nei settori non ETS, tra cui i trasporti, edilizia, servizi, ecc. (per l'Italia, l'obiettivo è fissato a - 13% rispetto al 2005).	=	=	=	=	=	=	=
Il raggiungimento di un livello minimo di copertura del fabbisogno di energia da fonti rinnovabili pari al 20% (17% per l'Italia) comprensivo di un minimo del 10% di fonti rinnovabili nei trasporti per tutti gli stati membri.	=	=	=	=	=	=	=
Ottimizzazione del ciclo dei rifiuti, con integrazione di strategie di sviluppo e pianificazione sul territorio e coordinamento con gli altri piani di settore.	+	+	+	+	+	+	+

### 3.2.8 Piano di Sviluppo Rurale 2014/2020 (PSR)

Il Piano di Sviluppo Rurale (PSR) rappresenta lo strumento di attuazione del Fondo Europeo agricolo di sviluppo rurale (FEASR), entrato in vigore il 1 gennaio 2007 e rappresenta lo strumento di finanziamento della politica di sviluppo rurale.

Il PSR Calabria 2014/2010 è un documento *costruito* in Calabria, scritto in sinergia con il partenariato economico e sociale e gli attori principali del mondo agricolo. Il programma riserva particolare attenzione alla salvaguardia



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

dell'ambiente e del clima, al presidio dei territori, alla prevenzione dal rischio idrogeologico, al mantenimento e miglioramento della biodiversità prevedendo interventi differenziati in base alla diversificazione territoriale della regione.

Particolare attenzione è stata posta alle aree interne svantaggiate, ad una nuova politica della montagna volta a valorizzare un patrimonio che costituisce circa l'80% del territorio calabrese. La frontiera dell'innovazione e della ricerca dovrà guidare l'utilizzazione delle risorse.

Il PSR 2014/2020 della Calabria indirizza prioritariamente le risorse sugli agricoltori professionali. Obiettivo è anche quello di elevare la qualità della vita della popolazione che risiede nelle aree rurali, attraverso il miglioramento delle infrastrutture, il sostegno all'inclusione sociale e alle pari opportunità.

Nella tabella successiva si riporta la valutazione qualitativa della coerenza complessiva del PSR con il PRRC:

**Tabella 3-11 Matrice di coerenza degli obiettivi generali del Piano di Sviluppo Rurale (PSR) e gli obiettivi del PRRC**

Obiettivi generali del PSR	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Promuovere il trasferimento di conoscenze e l'innovazione nel settore agricolo e forestale e nelle zone rurali.	=	=	=	=	=	=	=
Potenziare la redditività e la competitività di tutti i tipi di agricoltura e promuovere tecnologie innovative per le aziende agricole e una gestione sostenibile delle foreste.	=	=	=	=	=	=	=
Promuovere l'organizzazione della filiera alimentare, il benessere degli animali e la gestione dei rischi nel settore agricolo.	=	=	=	=	=	=	=
Preservare, ripristinare e valorizzare gli ecosistemi connessi all'agricoltura e alle foreste.	=	=	=	=	=	=	=
Incoraggiare l'uso efficiente delle risorse e il passaggio a un'economia a basse emissioni di CO2 e resiliente al clima nel settore agroalimentare e forestale.	=	=	=	=	=	=	=
Promuovere l'integrazione sociale, la riduzione della povertà e lo sviluppo economico nelle zone rurali.	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.9 Progetto Integrato Strategico Rete Ecologica Regionale (PIS RER)

Secondo la definizione ufficiale *Il PIS Progetto integrato strategico Rete Ecologica*, Del.G.R. 4 novembre 2002, n. 1000 Approvazione linee di indirizzo Progetto Integrato Strategico Rete Ecologica Regionale - POR 2000-2006. Misura 1.10, è un progetto complesso finalizzato alla creazione della Rete Ecologica Regionale, una



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

*infrastruttura ambientale capace di combinare e di connettere ambiti territoriali con una suscettibilità ambientale più alta di altre con ambiti a più spinta antropizzazione con sovrautilizzazione delle risorse.*

La Rete Ecologica si configura come un'infrastruttura naturale e ambientale la cui finalità è quella di interrelazionare e di connettere ambiti territoriali che, a vario titolo e grado, presentano o dimostrano di avere una suscettibilità ambientale più alta di altre e modellabile in funzione di una gamma di pressioni antropiche, avviando forme di sviluppo sostenibile in aree di elevato valore ambientale.

La Rete Ecologica Regionale, in quest'ottica è dunque intesa come un vero e proprio strumento territoriale che risponde alla necessità di creare dei collegamenti tra le aree naturali esistenti (Parchi, riserve, SIC e corridoi tematici di connessione). È per tali serie di motivazioni che vari contesti programmatici comunitari e nazionali considerano la Rete Ecologica come un sistema infrastrutturale, materiale ed immateriale, che riesce a coinvolgere trasversalmente l'intera programmazione regionale in tutti i suoi piani d'intervento locali, sia dal punto di vista economico, sociale, naturalistico e culturale. La RER si articola in:

1. aree centrali: coincidenti con aree già sottoposte o da sottoporre a tutela, ove sono presenti biotipi habitat naturale e semi naturali, ecosistemi di terra e di mare che caratterizzano l'alto contenuto di naturalità;
2. le zone cuscinetto: rappresentano le fasce contigue e le fasce di rispetto adiacenti alle aree centrali, costituiscono il nesso tra la società e la natura, ove è necessario attuare una politica dei fattori abiotici e biotici e di quelli connessi con l'attività antropica;
3. i corridoi ecologici continui di connessione: strutture di paesaggio preposte al mantenimento ed al recupero delle connessioni tra ecosistemi e biotipi finalizzate a supportare lo stato ottimale della conservazione delle specie e dell'habitat presenti nelle aree al alto valore naturalistico, favorendone la dispersione e garantendo lo svolgersi delle relazioni dinamiche;
4. i corridoi ecologici discontinui: aree naturali collocate geograficamente in modo da costituire punti di appoggio per trasferimenti di organismi tra grandi bacino di naturalità quando non esistono corridoi continui;
5. le zone di restauro ambientale e sviluppo naturale: sono aree che consentono di ampliare la rete ecologica, recuperando zone degradate e/o abbandonate;
6. i nodi: si caratterizzano come luoghi complessi interrelazione, al cui interno si confrontano le zone centrali e di filtro con i corridoi e ed i sistemi di servizi territoriali con essi connessi.

Al fine di assicurare la realizzazione di una RER sufficientemente estesa e con dimensione tale da garantire l'interazione e l'integrazione delle aree con sottoutilizzo delle risorse da valorizzare ed avviare ad un processo di sviluppo sostenibile con quelle sovrautilizzate per l'intera regione si è proceduto: ad approvare il Progetto Integrato Strategico (PIS) della Rete Ecologica di cui alla DGR 759 /2003.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Il PIS della RER persegue, il raggiungimento degli obiettivi di tutela, di conservazione e valorizzazione del patrimonio naturalistico della Regione Calabria, coniugata con quello dello sviluppo sostenibile e duraturo delle popolazioni locali coinvolte. Nella tabella successiva si riporta la valutazione qualitativa della coerenza complessiva del PIS RER con gli obiettivi generali del PRRC che mostra un generale allineamento degli strumenti pianificatori considerati:

**Tabella 3-12 Matrice di coerenza con gli indicatori di realizzazione del PIS RER e gli obiettivi del PRRC**

Indicatori di realizzazione del PIS RER	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Recupero e rinaturalizzazione di siti e alvei per un totale di 1.000 ettari del territorio regionale.	=	=	=	=	=	=	=
Miglioramento dell'ambiente attraverso la protezione del patrimonio naturale per un totale di 500 ettari e la rigenerazione dei siti contaminati per un totale di 100 ettari del territorio regionale.	+	+	=	+	+	=	=
Incremento della ricettività eco-compatibile attraverso la costituzione di 120 strutture ricettive e complementari, organizzate in forma d'impresa, capaci di assicurare circa 1.000 posti letto.	=	=	=	=	=	=	=
Maggiore fruibilità del patrimonio ambientale attraverso la realizzazione di 300.000 metri quadri di aree attrezzate e di 400 chilometri di sentieri praticabili.	=	=	=	=	=	=	=
Riqualificazione urbana, attraverso 10 interventi sul verde pubblico e riqualificazione di 60.000 metri quadri di arredo urbano.	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.10 Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica (QTRP)

Il Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica (QTRP) è stato approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 134 del 01 agosto 2016.

Lo strumento, disciplinato dagli artt. 17 e 25 della Legge urbanistica Regionale 19/02 e ss.mm.ii., 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 l'identificazione dei sistemi territoriali, indirizza ai fini del coordinamento la programmazione e la pianificazione degli enti locali.

Il QTRP ha valore di piano urbanistico-territoriale ed ha valenza paesaggistica riassumendo le finalità di salvaguardia dei valori paesaggistici ed ambientali di cui all'art. 143 e seguenti del D.Lgs n. 42/2004. Esplicita



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

la sua valenza paesaggistica direttamente tramite normativa di indirizzo e prescrizioni e più in dettaglio attraverso successivi Piani Paesaggistici di Ambito come definiti dallo stesso QTRP ai sensi del D.Lgs n. 42/2004. Interpreta gli orientamenti della Convenzione Europea del Paesaggio (Legge 9 gennaio 2006, n.14) e del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m. e i.) e si propone di contribuire alla formazione di una moderna cultura di governo del territorio e del paesaggio attraverso i seguenti aspetti fondamentali:

a) **rafforzare ulteriormente l'orientamento dei principi di recupero, conservazione, riqualificazione del territorio e del paesaggio** finalizzati tutti ad una crescita sostenibile dei centri urbani con sostanziale *risparmio di territorio*;

b) **considerare il QTRP facente parte della pianificazione concertata** con tutti gli Enti Territoriali, in cui la metodologia di formazione e approvazione, le tecniche e gli strumenti attraverso i quali perseguire gli obiettivi contribuiscono a generare una nuova cultura dello sviluppo;

c) considerare il governo del territorio e del paesaggio come un *unicum*, in cui sono individuate e studiate le differenti componenti storico-culturali, socio-economiche, ambientali, accogliendo il presupposto della Convenzione Europea del Paesaggio di **integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione e urbanistica** (articolo 5) all'interno del QTRP;

d) **considerare prioritaria la politica di salvaguardia dai rischi territoriali attivando azioni sistemiche e strutturanti finalizzate alla mitigazione dei rischi ed alla messa in sicurezza del territorio.**

**Tabella 3-13 Obiettivi specifici e generali del Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica (QTRP)**

Azione Strategica	Obiettivi Specifici
<b>PROGRAMMA STRATEGICO - Calabria un Paesaggio Parco da valorizzare</b>	
<i>AZIONE STRATEGICA - La montagna: valorizzazione dei centri storici e degli insediamenti rurali</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Valorizzare la "multifunzionalità" della foresta per promuovere lo sviluppo socioeconomico dei territori montani.</li><li>• Promuovere una "tutela attiva" del bosco, volta, cioè, a coniugare la conservazione con la produttività e redditività, da attuarsi mediante attività selvicolturali ispirate ai principi della sostenibilità.</li><li>• Aumentare la competitività dell'offerta turistica regionale.</li><li>• Promuovere una nuova immagine della montagna.</li><li>• Migliorare la qualità dell'offerta ricettiva e dei servizi turistici.</li><li>• Sostenere la realizzazione di una rete regionale tra i centri storici e i borghi rurali.</li><li>• Valorizzare il patrimonio culturale e il paesaggio delle aree montane.</li><li>• Favorire il turismo montano e rurale.</li><li>• Rafforzare il sistema naturalistico-ambientale e promuovere l'integrazione tra aree interne e costiere.</li></ul>
<b>Obiettivo Generale</b> Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di aumentare la competitività dell'offerta turistica della montagna e delle aree interne per contrastare la tendenza allo spopolamento e la debolezza del suo sistema economico, valorizzando gli aspetti naturali, storico culturali e paesaggistici del territorio montano, potenziando l'integrazione fra le attività agricole, silvo-pastorali ed artigianali (tradizionali e non) e le nuove attività legate alla fruizione turistica (turismo verde, culturale, enogastronomico, ecc.) e promuovendo processi d'integrazione tra le aree interne e quelle costiere.	
<i>AZIONE STRATEGICA - La costa: riqualificazione e valorizzazione degli ambiti costieri e marini</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Valorizzare le aree costiere non compromesse.</li><li>• Contrastare il processo di formazione di un fronte urbano costiero unico.</li><li>• Promuovere il miglioramento dell'offerta di ricettività turistica.</li></ul>
<b>Obiettivo Generale</b>	



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

Azione Strategica	Obiettivi Specifici
<p>Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di <b>salvaguardare le aree costiere non compromesse e promuovere la riqualificazione urbanistica, ambientale e naturale di quelle compromesse integrando tali processi di riqualificazione con lo sviluppo del turismo sostenibile e il miglioramento dei servizi e delle connessioni con le aree interne.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favorire la rigenerazione ambientale.</li> <li>• Migliorare la sicurezza ambientale.</li> </ul>
<p><i>AZIONE STRATEGICA - Le fiumare e i corsi d'acqua: riqualificazione e valorizzazione</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valorizzare le peculiarità naturali e paesaggistiche degli ambiti fluviali.</li> <li>• Potenziare il ruolo strutturale di connettività ambientale della rete fluviale.</li> <li>• Valorizzare il sistema di beni e opere di carattere storico insediativo e testimoniale.</li> <li>• Valorizzare gli aspetti del sistema della rete fluviale e lacustre.</li> <li>• Favorire l'integrazione dei processi di rinaturalizzazione dell'ambiente fluviale.</li> </ul>
<p><b>Obiettivo Generale</b>          Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di ristabilire le condizioni di naturalità e di equilibrio degli ecosistemi fluviali attraverso l'intensificazione delle discipline di tutela e il rafforzamento dei sistemi di controllo e attraverso la riqualificazione e la valorizzazione degli ambiti e paesaggi fluviali anche ai fini della fruizione e della connessione ambientale tra la fascia costiera e le aree interne.</p>	
<p><b>PROGRAMMA STRATEGICO - Territori Sostenibili</b></p>	
<p><i>AZIONE STRATEGICA - Miglioramento della qualità ambientale dei Centri urbani</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rafforzare la cultura della pianificazione e della programmazione.</li> <li>• Favorire la formazione di città-territori multicentrici</li> <li>• Garantire il mantenimento degli standard minimi per l'accesso ai servizi sociali, sanitari e amministrativi</li> <li>• Migliorare la qualità dei servizi potenziando il sistema delle aree verdi urbane.</li> <li>• Promuovere la riqualificazione dell'ambiente costruito.</li> <li>• Sostenere la riorganizzazione dell'assetto urbanistico.</li> <li>• Contrastare l'esclusione sociale degli abitanti.</li> <li>• Risanare l'ambiente urbano mediante la previsione di infrastrutture ecologiche.</li> <li>• Promuovere la sostenibilità ambientale attraverso la prevenzione e la mitigazione dei rischi.</li> </ul>
<p><b>Obiettivo Generale</b>          Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di operare un'innovazione culturale lanciando un grande piano di rigenerazione allo scopo di mitigare il consumo di suolo e ridare alla componente urbana, qualità ambientale e paesaggistica e contribuire allo sviluppo di un efficiente sistema urbano in termini di dotazione di servizi superando la disorganicità, la frammentarietà, la sovrapposizione di competenze, derivanti dal permanere di forme di organizzazioni territoriali diverse da servizio a servizio (distretti sanitari, distretti scolastici, ecc...) per giungere ad un'unica forma di pianificazione unitaria in grado di integrare fra loro i diversi settori (istruzione, sanità, sport, servizi sociali, ecc..) per sostenere e accompagnare la formazione di "Città-territorio" e contribuire all'unione dei comuni calabresi</p>	
<p><i>AZIONE STRATEGICA - Spazio rurale aree agricole di pregio e l'Intesa città-campagna</i></p>	



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Azione Strategica	Obiettivi Specifici
<p><b>Obiettivo Generale</b></p> <p>Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di ridare qualità ambientale e paesaggistica a entrambe le componenti: a quella urbana definendone con chiarezza i margini, i confini, le funzioni e gli spazi pubblici che caratterizzano storicamente la città, elevandone la qualità edilizia e urbanistica; a quella rurale restituendogli specificità, proprietà di funzioni di qualità.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Promuovere metodi di produzione agricola.</li><li>• Valorizzare, tutelare e integrare nel tessuto periurbano in particolare, le "aree agricole di pregio"</li><li>• Promuovere una diversificazione dell'economia rurale per il miglioramento della qualità della vita nelle zone rurali.</li><li>• Contrastare il crescente processo di sottoutilizzazione del territorio rurale e dell'attività agricola regionale.</li><li>• Valorizzare l'edilizia rurale.</li><li>• Incentivare un'agricoltura "protettiva" nella fascia costiera contro la cementificazione urbana.</li><li>• Promuovere la mitigazione del consumo di suolo agricolo.</li><li>• Promuovere all'interno delle aree agricole di pregio, alcune aree per le quali, sulla scorta della particolare pregevolezza delle produzioni o del rilievo paesaggistico, non è ammessa alcuna riduzione o compensazione. Dette aree sono configurabili come beni ambientali da tutelare.</li><li>• Regolamentare la localizzazione di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili.</li></ul>
<p><i>AZIONE STRATEGICA - La valorizzazione delle attività produttive regionali</i></p> <p><b>Obiettivo Generale</b></p> <p>Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di aumentare la competitività della regione e rilanciare la complessiva economia attraverso lo sviluppo di un'agricoltura di qualità sostenibile, la realizzazione di servizi avanzati e nuove attrezzature di interesse regionale e il miglioramento della rete viaria e ferroviaria di livello regionale.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rilanciare l'economia delle aree rurali</li><li>• Favorire la realizzazione di nuove attrezzature di interesse regionale</li><li>• Migliorare l'offerta dei servizi di base alle imprese</li><li>• Potenziare e realizzazione reti telematiche per migliorare la comunicazione intra e interaziendale,</li><li>• Migliorare la capacità attrattiva delle aree ASI</li><li>• Limitare l'eccessiva proliferazione degli insediamenti commerciali di livello sovracomunale esterni alle città</li></ul>
<p><i>AZIONE STRATEGICA - Valorizzazione dei beni culturali e paesaggistici e dei centri storici</i></p> <p><b>Obiettivo Generale</b></p> <p>Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di tutelare e valorizzare i beni culturali e i centri storici della regione in quanto espressione tangibile dell'identità delle popolazioni locali allo scopo di promuovere il turismo culturale ed ecosostenibile e garantire adeguate condizioni di vita per i residenti, invertendo l'attuale tendenza all'abbandono ed allo spopolamento.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tutelare e salvaguardare i beni paesaggistici regionali</li><li>• Migliorare la qualità urbana ed edilizia dei tessuti storici</li><li>• Promuovere il recupero fisico e funzionale dei centri storici</li><li>• Favorire l'integrazione degli interventi di valorizzazione dei beni culturali nell'ambito di processi di sviluppo locale che interessano settori di attività diversi</li><li>• Migliorare la fruizione dei beni culturali, attraverso il miglioramento dell'accessibilità</li><li>• Potenziare i grandi attrattori culturali e turistici regionali.</li></ul>
<p><u>PROGRAMMA STRATEGICO - Le Reti materiali e Immateriali per lo sviluppo della regione</u></p>	
<p><i>AZIONE STRATEGICA - Miglioramento della rete dell'accessibilità e della logistica</i></p> <p><b>Obiettivo Generale</b></p> <p>Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di strutturare un sistema integrato dei trasporti attraverso la riqualificazione e il potenziamento dell'attuale assetto fisico delle reti e dei nodi di trasporto regionali, il miglioramento dei servizi di trasporto collettivo e la definizione e valorizzazione delle funzioni delle principali infrastrutture nodali di valenza regionale.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Implementare un progetto strategico per il Porto di Gioia Tauro, del relativo interporto e della retrostante area industriale, da collegarsi al sistema territoriale regionale.</li><li>• Potenziare la rete logistica regionale con la creazione di piattaforme integrate, nella prospettiva di una loro piena interconnessione con le reti logistiche di livello nazionale, europeo e internazionale.</li></ul>



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Rev.1  
del 01/10/2020

Azione Strategica	Obiettivi Specifici
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Riqualificare e rilanciare il sistema portuale calabrese, anche attraverso la realizzazione di una rete di porti turistici.</b></li><li>• <b>Migliorare i sistemi e le reti infrastrutturali, attraverso un'integrazione sulla dimensione spaziale</b></li><li>• <b>Migliorare l'accessibilità del territorio regionale.</b></li><li>• <b>Rapportare infrastrutture e territorio e tutelare le esigenze delle aree deboli.</b></li></ul>
<b>PROGRAMMA STRATEGICO - Le Reti materiali e Immateriali per lo sviluppo della regione</b>	
<p><i>AZIONE STRATEGICA - Sviluppo sostenibile del sistema energetico</i></p> <p><b>Obiettivo Generale</b> Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di promuovere lo sviluppo di nuove tecnologie incentivando la produzione di fonti energetiche rinnovabili (eolica, solare-termica e fotovoltaica, idrica e l'energia termica derivante da biomasse agroforestali, residui zootecnici, geotermia) e verificare le condizioni di compatibilità ambientale e territoriale e di sicurezza dei processi di produzione, trasformazione, trasporto, distribuzione ed uso dell'energia.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Promuovere l'integrazione della componente energetica negli strumenti di pianificazione urbanistica.</li><li>• Sostenere lo sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili.</li><li>• Favorire la razionalizzazione della rete di trasmissione e di distribuzione dell'energia.</li><li>• Definire misure specifiche finalizzate al risparmio energetico ed alla sostenibilità energetica delle trasformazioni.</li><li>• Favorire l'avvicinamento dei luoghi di produzione di energia ai luoghi di consumo.</li><li>• Promuovere la sostenibilità energetica degli insediamenti produttivi.</li><li>• Promuovere il risparmio energetico a promozione delle fonti energetiche rinnovabili in relazione allo sviluppo degli insediamenti agricoli e zootecnici.</li><li>• Contribuire alla individuazione dei bacini energetico-territoriali.</li><li>• Favorire il completamento delle linee di adduzione principali del gas metano.</li></ul>
<b>PROGRAMMA STRATEGICO - Calabria in Sicurezza</b>	
<p><i>AZIONE STRATEGICA - Infrastrutturazione dei dati e dei servizi per il Territorio – ReteCal</i></p> <p><b>Obiettivo Generale</b> Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di ridurre il Digital Divide nel campo delle informazioni e dei servizi territoriali ed attuare quanto disposto da direttive e norme comunitarie e nazionali.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Produrre informazioni geografiche unitarie, omogenee ed uniformi a base regionale utili al governo del territorio ed alla prevenzione dei rischi.</li><li>• Realizzare infrastrutture di cooperazione che facilitino l'accesso ai dati ed ai servizi.</li><li>• Standardizzare e condividere lo scambio dei dati tra i molteplici soggetti interagenti nei processi di pianificazione e governo del territorio.</li></ul>
<p><i>AZIONE STRATEGICA - Monitoraggio delle trasformazioni territoriali e formazione del Repertorio Vincoli e della Carta dei Luoghi</i></p> <p><b>Obiettivo Generale</b> Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di predisporre e gestire l'Osservatorio delle trasformazioni territoriali – SITO (art. 9 LUR).</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aggiornare e gestire il SITO.</li><li>• Aggiornare dinamicamente un database per l'analisi del territorio.</li><li>• Facilitare la gestione dei vincoli.</li></ul>
<p><i>AZIONE STRATEGICA - Reti monitoraggio per la prevenzione</i></p> <p><b>Obiettivo Generale</b> Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di ottimizzare le reti di servizio di proprietà della Regione Calabria per la prevenzione ed il controllo dei rischi territoriali.</p>	<p>Realizzare l'integrazione funzionale delle reti ed il coordinamento dei soggetti competenti alla gestione della:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Rete geodetica;</li><li>• Rete idrometeorologica;</li><li>• Rete sismica;</li><li>• Rete stazioni permanenti GPS;</li><li>• Rete a microonde per la protezione Civile;</li></ul>



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Azione Strategica	Obiettivi Specifici
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Reti monitoraggio della qualità dell'aria;</li><li>• Rete monitoraggio della qualità dell' acqua e del suolo.</li></ul>
<i>AZIONE STRATEGICA - Prevenzione dei Rischi Territoriali</i>	
<b>Obiettivo Generale</b> Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di coinvolgere tutti gli enti preposti al governo del territorio allo scopo di prevenire e mitigare i rischi territoriali e coordinare interventi, risorse finanziarie e competenze.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Prevenire e ridurre i rischi territoriali.</li></ul>
<i>AZIONE STRATEGICA - Mitigazione del rischio sismico</i>	
<b>Obiettivo Generale</b> Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di tutelare l'incolumità dei cittadini, i beni, gli insediamenti e l'ambiente dai danni o dal pericolo di danni derivanti da calamità naturali, attraverso attività di prevenzione e mitigazione dei rischi.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Individuare e mettere in sicurezza le infrastrutture principali e le aree più vulnerabili regionali.</li><li>• Indirizzare le amministrazioni provinciali verso la definizione di quadri conoscitivi più dettagliati a scala territoriale.</li><li>• Orientare l'azione delle Amministrazioni provinciali verso prevenzione e mitigazione del rischio sismico.</li><li>• Indirizzare le amministrazioni comunali verso la prevenzione e mitigazione del rischio sismico.</li><li>• Informare la popolazione in termini di conoscenza, coscienza e autoprotezione e formare continuamente gli addetti alla prevenzione dei rischi.</li></ul>

Nella tabella successiva si riporta la valutazione qualitativa della coerenza complessiva del QTRP con il PRRC:



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

**Tabella 3-14 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del QTRP e gli obiettivi del PRRC**

Obiettivi generali	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
<b>PROGRAMMA STRATEGICO - Calabria un Paesaggio Parco da valorizzare</b>							
<i>AZIONE STRATEGICA - La montagna: valorizzazione dei centri storici e degli insediamenti rurali</i>							
<b>Obiettivo Generale</b> Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di aumentare la competitività dell'offerta turistica della montagna e delle aree interne per contrastare la tendenza allo spopolamento e la debolezza del suo sistema economico, valorizzando gli aspetti naturali, storico culturali e paesaggistici del territorio montano, potenziando l'integrazione fra le attività agricole, silvo-pastorali ed artigianali (tradizionali e non) e le nuove attività legate alla fruizione turistica (turismo verde, culturale, enogastronomico, ecc.) e promuovendo processi d'integrazione tra le aree interne e quelle costiere.	=	=	=	=	=	=	=
<i>AZIONE STRATEGICA - La costa: riqualificazione e valorizzazione degli ambiti costieri e marini</i>							
<b>Obiettivo Generale</b> Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di salvaguardare le aree costiere non compromesse e promuovere la riqualificazione urbanistica, ambientale e naturale di quelle compromesse integrando tali processi di riqualificazione con lo sviluppo del turismo sostenibile e il miglioramento dei servizi e delle connessioni con le aree interne.	=	=	=	=	=	=	=
<i>AZIONE STRATEGICA - Le fiumare e i corsi d'acqua: riqualificazione e valorizzazione</i>							
<b>Obiettivo Generale</b> Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di ristabilire le condizioni di naturalità e di equilibrio degli ecosistemi fluviali attraverso l'intensificazione delle discipline di tutela e il rafforzamento dei sistemi di controllo e attraverso la riqualificazione e la valorizzazione degli ambiti e paesaggi fluviali anche ai fini della fruizione e della connessione ambientale tra la fascia costiera e le aree interne.	=	=	=	=	=	=	=
<b>PROGRAMMA STRATEGICO - Territori Sostenibili</b>							
<i>AZIONE STRATEGICA - Miglioramento della qualità ambientale dei Centri urbani</i>							
<b>Obiettivo Generale</b> Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di operare un'innovazione culturale lanciando un grande piano di rigenerazione allo scopo di mitigare il consumo di suolo e ridare alla componente urbana, qualità ambientale e paesaggistica e contribuire allo sviluppo di un efficiente sistema urbano in termini di dotazione di servizi superando la disorganicità, la frammentarietà, la sovrapposizione di competenze, derivanti dal permanere di forme di organizzazioni territoriali diverse da servizio a servizio (distretti sanitari, distretti scolastici, ecc...) per giungere ad un'unica forma di pianificazione unitaria in grado di integrare fra loro i diversi settori (istruzione, sanità, sport, servizi sociali, ecc...) per sostenere e accompagnare la formazione di "Città-territorio" e contribuire all'unione dei comuni calabresi	=	=	=	=	=	=	=
<i>AZIONE STRATEGICA - Spazio rurale aree agricole di pregio e l'Intesa città-campagna</i>							
<b>Obiettivo Generale</b> Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di ridare qualità ambientale e paesaggistica a entrambe le componenti: a quella urbana definendone con chiarezza i margini, i confini, le funzioni e gli spazi pubblici che caratterizzano storicamente la città, elevandone la qualità edilizia e	=	=	=	=	=	=	=



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

Obiettivi generali	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
urbanistica; a quella rurale restituendogli specificità, proprietà di funzioni di qualità.							
<i>AZIONE STRATEGICA - La valorizzazione delle attività produttive regionali</i>							
Obiettivo Generale Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di aumentare la competitività della regione e rilanciare la complessiva economia attraverso lo sviluppo di un'agricoltura di qualità sostenibile, la realizzazione di servizi avanzati e nuove attrezzature di interesse regionale e il miglioramento della rete viaria e ferroviaria di livello regionale.	=	=	=	=	=	=	=
<i>AZIONE STRATEGICA - Valorizzazione dei beni culturali e paesaggistici e dei centri storici</i>							
Obiettivo Generale Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di tutelare e valorizzare i beni culturali e i centri storici della regione in quanto espressione tangibile dell'identità delle popolazioni locali allo scopo di promuovere il turismo culturale ed ecosostenibile e garantire adeguate condizioni di vita per i residenti, invertendo l'attuale tendenza all'abbandono ed allo spopolamento.	=	=	=	=	=	=	=
<u>PROGRAMMA STRATEGICO - Le Reti materiali e Immateriali per lo sviluppo della regione</u>							
<i>AZIONE STRATEGICA - Miglioramento della rete dell'accessibilità e della logistica</i>							
Obiettivo Generale Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di strutturare un sistema integrato dei trasporti attraverso la riqualificazione e il potenziamento dell'attuale assetto fisico delle reti e dei nodi di trasporto regionali, il miglioramento dei servizi di trasporto collettivo e la definizione e valorizzazione delle funzioni delle principali infrastrutture nodali di valenza regionale.	=	=	=	=	=	=	=
<u>PROGRAMMA STRATEGICO - Le Reti materiali e Immateriali per lo sviluppo della regione</u>							
<i>AZIONE STRATEGICA - Sviluppo sostenibile del sistema energetico</i>							
Obiettivo Generale Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di promuovere lo sviluppo di nuove tecnologie incentivando la produzione di fonti energetiche rinnovabili (eolica, solare-termica e fotovoltaica, idrica e l'energia termica derivante da biomasse agroforestali, residui zootecnici, geotermia) e verificare le condizioni di compatibilità ambientale e territoriale e di sicurezza dei processi di produzione, trasformazione, trasporto, distribuzione ed uso dell'energia.	=	=	=	=	=	=	=
<u>PROGRAMMA STRATEGICO - Calabria in Sicurezza</u>							
<i>AZIONE STRATEGICA - Infrastrutturazione dei dati e dei servizi per il Territorio – ReteCal</i>							
Obiettivo Generale Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di ridurre il Digital Divide nel campo delle informazioni e dei servizi territoriali ed attuare quanto disposto da direttive e norme comunitarie e nazionali.	=	=	=	=	=	=	=
<i>AZIONE STRATEGICA - Monitoraggio delle trasformazioni territoriali e formazione del Repertorio Vincoli e della Carta dei Luoghi</i>							
Obiettivo Generale	=	=	=	=	=	=	=



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Obiettivi generali	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di predisporre e gestire l'Osservatorio delle trasformazioni territoriali – SITO (art. 9 LUR).							
<i>AZIONE STRATEGICA - Reti monitoraggio per la prevenzione</i>							
Obiettivo Generale Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di ottimizzare le reti di servizio di proprietà della Regione Calabria per la prevenzione ed il controllo dei rischi territoriali.	=	=	=	=	=	=	=
<i>AZIONE STRATEGICA - Prevenzione dei Rischi Territoriali</i>							
Obiettivo Generale Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di coinvolgere tutti gli enti preposti al governo del territorio allo scopo di prevenire e mitigare i rischi territoriali e coordinare interventi, risorse finanziarie e competenze.	=	=	=	=	=	=	=
<i>AZIONE STRATEGICA - Mitigazione del rischio sismico</i>							
Obiettivo Generale Il QTRP si pone quale obiettivo fondamentale di tale Azione strategica quello di tutelare l'incolumità dei cittadini, i beni, gli insediamenti e l'ambiente dai danni o dal pericolo di danni derivanti da calamità naturali, attraverso attività di prevenzione e mitigazione dei rischi.	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.11 Piano regionale di tutela della Qualità dell'Aria della regione Calabria (PRTQA)

La proposta di Piano, già presentata nel 2010, è stata adottata con delibera n. 141 del 21 maggio 2015 della Regione Calabria. Il Piano è stato elaborato applicando e sviluppando le indicazioni della Dir. 2008/50/CE, recepita dal D.Lgs. n. 155 nel 13 agosto 2010, al fine di rappresentare una strategia integrata per tutti gli inquinanti normati, poter essere integrato ogni qual volta la legislazione prescrive di prendere in considerazione nuovi inquinanti, migliorare la qualità dell'aria, relativamente alle nuove problematiche emergenti quali emissioni di idrocarburi policiclici aromatici ed altri composti organici volatili; conseguire un miglioramento in riferimento alle problematiche globali quali la produzione di gas serra. Il Piano rappresenta l'avvio di un processo di aggiornamento continuo che, attraverso il miglioramento delle conoscenze sullo stato della qualità dell'aria e sui processi connessi, consenta un meccanismo di feed-back rispetto all'obiettivo generale di protezione della salute dei cittadini e dell'equilibrio degli ecosistemi.

Nella tabella successiva si riporta la valutazione qualitativa della coerenza complessiva del PRTQA con gli obiettivi generali del PRRC:



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

**Tabella 3-15 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRTQA e gli obiettivi del PRRC**

Obiettivi generali del PRTQA	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
<b>Obiettivo generale 1</b> Integrare le considerazioni sulla qualità dell'aria nelle altre politiche settoriali (energia, trasporti, salute, attività produttive, agricoltura, gestione del territorio).	=	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivo generale 2</b> Migliorare e tenere aggiornato il quadro conoscitivo, in particolare quello relativo allo stato della qualità dell'aria attraverso la ridefinizione e l'implementazione della rete di monitoraggio della qualità dell'aria e la predisposizione dell'inventario delle emissioni su scala comunale.	=	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivo generale 3</b> Fornire le informazioni al pubblico sulla qualità dell'aria predisponendo l'accesso e la diffusione al fine di permetterne una più efficace partecipazione al processo decisionale in materia. Attivare iniziative su buone pratiche (stili di vita) compatibili con le finalità generali del piano, in particolare sul risparmio energetico al fine di ottenere un doppio beneficio ambientale (riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti e dei gas climalteranti regolati dal Protocollo di Kyoto).	=	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivo generale 4</b> Tutela e la riduzione delle emissioni in atmosfera	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.12 Piano di Tutela delle Acque della Regione Calabria

La Regione Calabria, con Deliberazione di Giunta regionale n. 394 del 30.06.2009, ha adottato il Piano di Tutela delle Acque. La Tutela delle Acque è un settore in cui il Dipartimento Ambiente e Territorio della Regione Calabria è attivo su più fronti, dalla tutela delle acque superficiali, sotterranee e marino-costiere nonché delle acque destinate al consumo. Il Piano Regionale di Tutela delle Acque, dunque, prevede una serie di misure e azioni volte all'ottimizzazione, monitoraggio e prevenzione di tutte le risorse idriche e idrologiche della Regione, e comprende, perciò, la tutela della balneazione, la pulizia delle spiagge, il monitoraggio dei fiumi e dei bacini.

Il Piano di Tutela delle Acque della Regione Calabria è stato adottato con Delibera Regionale n. 394 del 30 giugno 2009. Il piano è finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di qualità dei corpi idrici e, più in generale, alla protezione dell'intero sistema idrico superficiale e sotterraneo. Gli obiettivi generali del piano sono quelli



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

richiamati agli art. 44 del D.Lgs 152/99 e 111 del D.lgs 152/06. Nei richiamati articoli è demandato alle Autorità di Bacino definire gli obiettivi su scala di bacino, nonché le priorità degli interventi, è altresì compito delle Autorità di Bacino nazionali o interregionali verificare la conformità del Piano agli obiettivi e alle priorità.

Con riferimento a quanto richiesto dai Decreti sia allo specifico della situazione calabrese, si riassumono di gli obiettivi fondamentali, che comprendono aspetti di qualità, di quantità e gestionali della risorsa idrica, e per ciascuno di essi si riporta la valutazione qualitativa della coerenza complessiva del PTA con il PRRC:

**Tabella 3-16 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PTA e gli obiettivi del PRRC**

Obiettivi generali del PTA	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Prevenire e ridurre l'inquinamento e attuare il risanamento dei corpi idrici inquinati (obiettivi di qualità).	+	+	+	+	+	=	+
Conseguire il miglioramento dello stato delle acque e la protezione adeguata di quelle destinate a particolari usi.	+	+	+	+	+	=	+
Perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, dando priorità a quelle potabili.	=	=	=	=	=	=	=
Mantenere ovunque la capacità naturale di auto depurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie ben diversificate.	=	=	=	=	=	=	=
Rinaturalizzare i corsi d'acqua, specialmente in ambienti urbani.	=	=	=	=	=	=	=
Mitigare gli effetti delle inondazioni e delle siccità.	=	=	=	=	=	=	=
Proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici e degli altri ecosistemi dipendenti da quello acquatico sotto il profilo del fabbisogno idrico.	+	+	+	+	+	=	+

### 3.2.13 Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI)

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico della Calabria (PAI) è lo strumento conoscitivo, normativo e di pianificazione mediante il quale l'Autorità di Bacino della Calabria norma la destinazione d'uso del territorio.

Il Piano, il cui carattere è sovraordinato a qualsiasi altro strumento urbanistico, è stato approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 115 del 28.12.2001, *D.L. 180/98 e successive modificazioni. Piano stralcio per l'assetto idrogeologico*. La Regione ha individuato obiettivi generali e specifici da perseguire nel breve e medio periodo per preservare e valorizzare la risorsa suolo intesa come "risorsa limitata" alla quale è assegnata la funzione di "infrastruttura portante" di carattere strategico.



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Il PAI persegue l'obiettivo di garantire al territorio di competenza dell'ABR adeguati livelli di sicurezza rispetto all'assetto geomorfologico, relativo alla dinamica dei versanti e al pericolo di frana, all'assetto idraulico, relativo alla dinamica dei corsi d'acqua e al pericolo d'inondazione e all'assetto della costa, relativo alla dinamica della linea di riva e al pericolo di erosione costiera. Inoltre, il Piano stralcio di assetto idrogeologico (PAI), secondo le finalità del DL 180/98, persegue gli obiettivi specifici di difesa del suolo dai rischi di frana e di alluvione. Le finalità del PAI sono perseguite mediante i seguenti obiettivi. Nella tabella successiva si riporta la valutazione qualitativa della coerenza complessiva del PAI con gli obiettivi generali del PRRC:

**Tabella 3-17 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PAI e gli obiettivi del PRRC**

	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
<b>Obiettivi generali del PAI</b>							
Adeguamento degli strumenti urbanistici e territoriali.	=	=	=	=	=	=	=
Definizione del rischio idrogeologico e di erosione costiera in relazione ai fenomeni di dissesto considerati.	=	=	=	=	=	=	=
Costituzione di vincoli e prescrizioni, di incentivi e di destinazioni d'uso del suolo in relazione al diverso livello di rischio.	=	=	=	=	=	=	=
Individuazione di interventi finalizzati al recupero naturalistico e ambientale, nonché alla tutela e al recupero dei valori monumentali e ambientali presenti e/o alla riqualificazione delle aree degradate.	=	=	=	=	=	=	=
Individuazione di interventi su infrastrutture e manufatti di ogni tipo, anche edilizi, che determinino rischi idrogeologici, anche con finalità di rilocalizzazione.	=	=	=	=	=	=	=
Sistemazione dei versanti e delle aree instabili a protezione degli abitati e delle infrastrutture adottando modalità di intervento che privilegino la conservazione e il recupero delle caratteristiche naturali del terreno.	=	=	=	=	=	=	=
Moderazione delle piene, la difesa e la regolazione dei corsi d'acqua.	=	=	=	=	=	=	=
Definizione dei programmi di manutenzione.	=	=	=	=	=	=	=
Approntamento di adeguati sistemi di monitoraggio.	=	=	=	=	=	=	=
Definizione degli interventi atti a favorire il riequilibrio tra ambiti montani e costieri con particolare riferimento al trasporto solido e alla stabilizzazione della linea di riva.	=	=	=	=	=	=	=



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
<b>Obiettivi specifici del PAI</b>							
Definizione dei livelli di Pericolosità, riferiti ad aree omogenee, connessi alla probabilità che si verifichino entro un prefissato arco temporale eventi di una data intensità.	=	=	=	=	=	=	=
Individuazione degli elementi a rischio raggruppati per entità omogenee e gerarchizzati sulla base delle priorità definite dal DPCM 20.09.1998 e della vulnerabilità specifica.	=	=	=	=	=	=	=
Differenziazione dei livelli di rischio secondo la scala qualitativa definita dal predetto DPCM.	=	=	=	=	=	=	=
Individuazione delle misure di salvaguardia consistenti in interventi strutturali – da realizzarsi mediante opere di ingegneria tese a ridurre la Pericolosità e/o il grado di vulnerabilità - e non strutturali consistenti sia in norme di limitazione degli usi del suolo che in attività di protezione civile (delocalizzazione) oltre che nella attivazione di reti di monitoraggio impiantate su aree a rischio.	=	=	=	=	=	=	=
Definizione dei programmi strutturali di intervento volti alla riduzione del rischio.	=	=	=	=	=	=	=

3.2.14 Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale (PGRA)

Il Primo Piano di Gestione Rischio di Alluvioni del Distretto idrografico Appennino Meridionale PGRA DAM, è stato adottato, ai sensi dell'art. 66 del d.lgs. 152/2006, con Delibera n. 1 del Comitato Istituzionale Integrato del 17 dicembre 2015, è stato approvato, ai sensi dell'art. 4 comma 3 del d.lgs. 219/2010, con Delibera n. 2 del Comitato Istituzionale Integrato del 3 marzo 2016.

Il Piano di gestione del rischio di alluvioni costituisce lo strumento operativo e gestionale in area vasta (Distretto idrografico) per il perseguimento delle attività di valutazione e di gestione dei rischi di alluvioni al fine di ridurre le conseguenze negative per la salute umana, per il territorio, per i beni, per l'ambiente, per il patrimonio culturale e per le attività economiche e sociali derivanti dalle stesse alluvioni, nel distretto idrografico di riferimento.

La finalità principale è volta alla attuazione della gestione integrata e sinergica della difesa dalle acque (gestione del rischio alluvione) attraverso quanto riportato nel PGRA. In particolare il Piano deve essere finalizzato alla salvaguardia ed incolumità delle persone, del sistema ambientale culturale, sociale ed



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

economico dalle alluvioni con un approccio inclusivo di sostenibilità delle risorse naturali, di rafforzamento della vulnerabilità territoriale, di sviluppo adeguato e sostenibile del sistema di riferimento alle diverse scale.

In questa ottica si articolano le finalità specifiche del PGRA:

- Politiche di gestione integrata per la riduzione del rischio alluvione e la tutela del territorio attraverso un programma organico e sistemico per l'attuazione prioritaria di interventi non strutturali e di azioni per la riduzione della pericolosità (comma 2 art. 7 D. Lgs. 49/2010) ed il loro organico sviluppo nel tempo;
- Politiche di salvaguardia della vita umana e del territorio, ivi compresi gli abitati ed i beni;
- Politiche di cura, tutela, risanamento della risorsa suolo;
- Politiche di manutenzione, monitoraggio e presidio territoriale del sistema fisico/ambientale (versanti, ambiti fluviali e di costieri);
- Politiche di tutela e valorizzazione dei beni ambientali, patrimonio aree protette, beni culturali, storici e paesaggistici.

Nella tabella successiva si riporta la valutazione qualitativa della coerenza complessiva del PGRA con gli obiettivi generali del PRRC:

**Tabella 3-18 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PGRA e gli obiettivi del PRRC**

Obiettivo Strategico del PGRA		Obiettivi del PRRC						
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Istituire un quadro per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni volto a ridurre le conseguenze negative per la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche connesse con le alluvioni all'interno della Comunità Europea e quindi dei singoli Distretti Idrografici degli Stati Membri.		=	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivi prioritari</b>								
<i>Salvaguardia della vita e della salute umana</i>	Riduzione dei rischi per la salute e la vita	=	=	=	=	=	=	=
	Mitigazione dei danni alle opere necessarie per la vita e per scongiurare epidemie (reti elettriche, approvvigionamento idrico, schema fognario, ecc.).	=	=	=	=	=	=	=
	Difesa dei sistemi strategici e loro operatività (ospedali, scuole, caserme, ecc.).	=	=	=	=	=	=	=
	Riduzione degli effetti negativi sulla popolazione derivante da inquinamento causato da possibili Riduzione degli effetti negativi sulla popolazione derivante propagazione di sostanze pericolose in caso di eventi alluvionali.	+	+	+	+	+	=	+
<i>Protezione dell'ambiente</i>	Riduzione degli impatti negativi legati allo stato ecologico dei corpi idrici e delle aree protette, dovuti ad inquinamento causato da possibili	+	+	+	+	+	=	+



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

Obiettivo Strategico del PGRA		Obiettivi del PRRC						
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
	propagazione di sostanze pericolose in caso di eventi alluvionali, nel rispetto degli obiettivi ambientali di cui alla direttiva 2000/60/CE e alla parte terza, titolo II del D. Lgs. 152/2006.							
	Promozione della conservazione della naturalità dei beni ambientali e degli habitat fluviali e costieri.	+	+	+	+	+	=	+
	Riduzione dei possibili effetti negativi sulle aree protette derivati dall'attuazione delle misure di protezione, interventi strutturali.	=	=	=	=	=	=	=
<i>Tutela del patrimonio culturale</i>	Promozione della conservazione dei beni storici e culturali di rilevante interesse.	=	=	=	=	=	=	=
	Mitigazione dei possibili danni al patrimonio culturale esistente e al sistema del paesaggio.	=	=	=	=	=	=	=
<i>Difesa delle attività economiche</i>	Mitigazione dei possibili danni alla rete infrastrutturale primaria (ferrovie, autostrade, ecc.).	=	=	=	=	=	=	=
	Mitigazione dei possibili danni al sistema economico e produttivo.	=	=	=	=	=	=	=
	Mitigazione dei possibili danni ai sistemi che consentono il mantenimento delle attività economiche (reti elettriche, approvvigionamento idrico, etc.).	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.15 Piano Generale degli interventi di Difesa del Suolo – I Fase

Con deliberazione n. 150 del 27/02/2010 la Giunta Regionale ha approvato il *Piano generale degli Interventi di Difesa del Suolo - Fase 1*, predisposto dal Commissario delegato OPCM 3741/2009 e approvato dallo Stesso con Ordinanza n.5/3741/2009 del 21/02/2010. Gli Enti attuatori individuati dal Commissario delegato dovranno per la realizzazione degli interventi attenersi a quanto indicato nel Disciplinare di finanziamento.

Il Piano Generale degli interventi di difesa del suolo è articolato in due fasi:

- Fase I: interventi a scala locale finalizzati alla mitigazione del rischio nelle aree interessate da fenomeni di dissesto nell'inverno 2008-2009 secondo quanto disposto nell'OPCM 3741;
- Fase 2: interventi finalizzati alla mitigazione del rischio idrogeologico a scala regionale e alla risoluzione dei nodi essenziali del dissesto idrogeologico in Calabria ivi comprese le aree interessate da fenomeni di dissesto nell'inverno 2008-2009.

Nella tabella successiva si riporta la valutazione qualitativa della coerenza complessiva del PRRC con il Piano generale degli Interventi di Difesa del Suolo:



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

**Tabella 3-19 Matrice di coerenza del PRRC con le finalità del Piano generale degli Interventi di Difesa del Suolo**

Finalità del Piano generale degli Interventi di Difesa del Suolo	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Individuazione delle aree esposte a rischio idraulico e geomorfologico e alla conseguente definizione di interventi di previsione, prevenzione e mitigazione del rischio, nonché di risanamento o consolidamento nelle situazioni più critiche e pericolose.	=	=	=	=	=	=	=

[3.2.16 Programma Operativo Regionale \(POR\) del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale \(FESR\) 2014-2020](#)

Il Programma Operativo Regionale del FESR/FSE per il periodo 2014-2020, adottato dalla Commissione europea il 21 ottobre 2015, concorre alla realizzazione della strategia Europa 2020 per una “Crescita Intelligente, Sostenibile e Inclusiva”. La Regione Calabria, attraverso l’attuazione del Programma Operativo Plurifondo FESR – FSE 2014 – 2020, si pone l’obiettivo di concorrere a realizzare un’Europa intelligente, sostenibile e inclusiva.

L’attesa è quella di acquisire un aumento della competitività del sistema produttivo calabrese, di rendere il territorio più coeso ed attrattivo, moderno e specializzato nell’innovazione tecnologica; altro obiettivo è quello di disporre di un’amministrazione pubblica più efficiente, capace di trasferire i metodi ed i modelli di sviluppo comunitari alla programmazione ed alla gestione delle politiche ordinarie.

A causa della situazione economica sfavorevole sia a livello nazionale che a scala regionale, gli obiettivi primari identificati sono la ripresa dei processi di creazione di valore aggiunto ed occupazione. I driver della crescita regionale sono identificati in un rinnovamento radicale delle componenti più promettenti e reattive del sistema produttivo regionale; nella ripresa di competitività e produttività del tessuto economico territoriale e delle componenti imprenditoriali; nella crescita dei flussi di visitatori e turisti attratti dal patrimonio culturale e naturale della Calabria.

Nella tabella successiva si riporta la valutazione qualitativa della coerenza complessiva tra gli obiettivi del POR e gli obiettivi del PRRC:



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm..ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

**Tabella 3-20 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del POR 2014-2020 e gli obiettivi del PRRC**

Obiettivi generali del POR 2014 - 2020	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rinnovamento radicale delle componenti più promettenti e reattive del sistema produttivo regionale, da perseguire nell'ambito delle scelte associate alla strategia di specializzazione intelligente, e nell'applicazione di queste stesse strategie al funzionamento delle città, all'efficienza energetica, alla tutela dell'ambiente e all'applicazione delle scienze della vita</li> </ul>	=	=	=	=	=	=	=
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ripresa di competitività e produttività del tessuto economico territoriale e delle componenti imprenditoriali più vitali, reattive e disposte all'innovazione</li> </ul>	=	=	=	=	=	=	=
<ul style="list-style-type: none"> <li>Razionalizzazione dei servizi legati alla mobilità, alla gestione dei rifiuti, al ciclo delle acque</li> </ul>	+	+	+	+	+	+	+
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tutela, valorizzazione e fruizione sostenibile del patrimonio naturale e culturale della Calabria</li> </ul>	=	=	=	=	=	=	=
<ul style="list-style-type: none"> <li>Creazione di opportunità di lavoro legate anche all'inclusione sociale e alla qualificazione professionale</li> </ul>	=	=	=	=	=	=	=
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tutela dei presidi dell'istruzione</li> </ul>	=	=	=	=	=	=	=
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aumento delle competenze della Pubblica amministrazione</li> </ul>	=	=	=	=	=	=	=
<ul style="list-style-type: none"> <li>Migliore gestione dei fondi UE, con un'azione risoluta volta a migliorare la capacità amministrativa, la trasparenza, la valutazione e il controllo a livello regionale</li> </ul>	=	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivo Tematico 1</b> Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione	=	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivo Tematico 2</b> Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione nonché l'impiego e la qualità delle medesime	=	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivo Tematico 3</b> Promuovere la competitività delle piccole e medie imprese	=	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivo Tematico 4</b>	=	=	=	=	=	=	=



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

Obiettivi generali del POR 2014 - 2020	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori							
<b>Obiettivo Tematico 5</b> Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico, la prevenzione e la gestione dei rischi	=	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivo Tematico 6</b> Tutela dell'ambiente e valorizzazione delle risorse culturali e ambientali	=	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivo Tematico 7</b> Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature delle principali infrastrutture di rete	=	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivo Tematico 8</b> Promuovere un'occupazione sostenibile e di qualità e sostenere la mobilità dei lavoratori	=	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivo Tematico 9-10</b> Promuovere l'inclusione sociale e combattere la povertà e ogni discriminazione	=	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivo Tematico 11-12</b> Investire nell'istruzione, nella formazione e nella formazione professionale e l'apprendimento permanente	=	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivo Tematico 12-13</b> Rafforzare la capacità istituzionale delle autorità pubbliche e un'amministrazione pubblica efficiente	=	=	=	=	=	=	=
<b>Obiettivo Tematico 14</b> Assistenza tecnica	=	=	=	=	=	=	=

[3.2.17 Fondo di Sviluppo e Coesione - PAR Calabria FAS 2007-2013](#)

Il Programma Attuativo Regionale (PAR) Calabria FAS 2007-2013, cofinanziato dal Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS), si inserisce nella Programmazione Regionale Unitaria assumendo lo stesso obiettivo globale del POR Calabria FESR: *Sostenere lo sviluppo e la crescita del sistema economico al fine della convergenza con i livelli medi di sviluppo dell'UE, mobilitando le potenzialità endogene regionali tramite il miglioramento della competitività ed attrattività del sistema territoriale e la diversificazione e innovazione*



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Rev.1  
del 01/10/2020

delle strutture produttive. Il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione è la nuova denominazione del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS): rappresenta lo strumento strategico e operativo privilegiato per dare unità programmatica e finanziaria agli interventi aggiuntivi, volti al riequilibrio economico e sociale tra le diverse aree del Paese.

Il PAR Calabria FAS, che utilizza le risorse nazionali del Fondo Aree Sottoutilizzate, è articolato secondo gli stessi Assi Prioritari, Obiettivi Specifici e Operativi del POR Calabria FESR 2007–2013 (con l'esclusione dei primi due Assi).

Le priorità di intervento sono le seguenti: Ambiente (Asse 3), Qualità della Vita e Inclusione Sociale (Asse 4), Risorse Naturali, Culturali e Turismo Sostenibile (Asse 5), Reti e Collegamenti per la Mobilità (Asse 6), Sistemi Produttivi (Asse 7), Città, Aree Urbane e Sistemi Territoriali (Asse 8), Assistenza Tecnica e Cooperazione Interregionale (Asse 9).

Nella tabella successiva si riporta la valutazione qualitativa della coerenza complessiva del PAR con gli obiettivi generali del POR Calabria FESR 2007 - 2013 che mostra un generale allineamento degli strumenti pianificatori considerati:

**Tabella 3-21 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del Fondo di Sviluppo e Coesione - PAR Calabria FAS 2007-2013 e gli obiettivi del PRRC**

Obiettivi specifici del POR FESR 2007-2013	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Aumentare la dotazione, l'efficienza e l'efficacia dei segmenti del servizio idrico in un'ottica di tutela della risorsa idrica e di integrazione del sistema di gestione per tutti gli usi.	=	=	=	=	=	=	=
Prevenire e mitigare i rischi da frana, esondazione, erosione costiera e rischio sismico per garantire la sicurezza e l'incolumità della popolazione, degli insediamenti e delle infrastrutture e per determinare le necessarie precondizioni per lo sviluppo sostenibile del territorio e per la tutela e valorizzazione delle risorse acqua e suolo.	=	=	=	=	=	=	=
Accrescere la capacità di offerta, efficacia e efficienza del servizio di gestione dei rifiuti, rafforzando in un'ottica di integrazione le filiere a esso collegate.	+	+	+	+	+	+	+
Restituire all'uso collettivo le aree compromesse da inquinamento, valorizzando le opportunità di sviluppo imprenditoriale e garantendo la tutela della salute pubblica e delle risorse ambientali.	=	=	=	=	=	=	=
Garantire la sostenibilità ambientale delle politiche di sviluppo attraverso l'utilizzazione di adeguati strumenti normativi, di programmazione e pianificazione, di monitoraggio e controllo, di informazione e partecipazione.	=	=	=	=	=	=	=



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

Obiettivi specifici del POR FESR 2007-2013	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Migliorare la qualità e l'accessibilità delle strutture e dei servizi scolastici nelle aree interne e periferiche della regione che presentano maggiori condizioni di disagio sociale e elevati tassi di dispersione scolastica.	=	=	=	=	=	=	=
Migliorare la qualità e l'equità della partecipazione sociale e lavorativa, attraverso maggiore integrazione e accessibilità dei servizi di protezione sociale, di cura e conciliazione e del lavoro, con particolare attenzione alle pari opportunità e alle azioni di antidiscriminazione.	=	=	=	=	=	=	=
Garantire migliori condizioni di sicurezza a cittadini e imprese contribuendo alla riqualificazione dei contesti caratterizzati da maggiore pervasività e rilevanza dei fenomeni criminali.	=	=	=	=	=	=	=
Valorizzare la Rete Ecologica Regionale e tutelare la biodiversità per migliorare la qualità dell'ambiente e promuovere opportunità di sviluppo economico sostenibile.	=	=	=	=	=	=	=
Valorizzare i beni e le attività culturali quale vantaggio comparato della Calabria per aumentare l'attrattività territoriale, per rafforzare la coesione sociale e migliorare la qualità della vita dei residenti.	=	=	=	=	=	=	=
Aumentare in maniera sostenibile la competitività internazionale delle destinazioni turistiche regionali, migliorando la qualità dell'offerta e l'orientamento al mercato dei pacchetti turistici territoriali e valorizzando gli specifici vantaggi competitivi locali, in primo luogo le risorse naturali e culturali.	=	=	=	=	=	=	=
Sviluppare l'accessibilità esterna e interna della Calabria, potenziare il Sistema Regionale dell'intermodalità e della logistica, promuovere la mobilità regionale e urbana sostenibile e migliorare l'accessibilità alle Aree interne e periferiche.	=	=	=	=	=	=	=
Migliorare le condizioni di contesto e sostenere la competitività dei sistemi produttivi e delle imprese.	=	=	=	=	=	=	=
Promuovere la competitività, l'innovazione e l'attrattività delle città e delle reti urbane attraverso la diffusione di servizi avanzati di qualità, il miglioramento della qualità della vita e il collegamento con le reti materiali e immateriali.	=	=	=	=	=	=	=
Migliorare la qualità della vita, la competitività e l'attrattività dei Sistemi Territoriali non urbani valorizzando le risorse e le specificità locali e contrastando il declino dei territori delle aree interne e marginali.	=	=	=	=	=	=	=
Sostenere l'Amministrazione regionale nelle attività di gestione e sorveglianza del Programma Operativo al fine di accrescere i livelli di efficienza nell'implementazione degli interventi del POR e migliorare la capacità amministrativa della struttura regionale incaricata della loro	=	=	=	=	=	=	=



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Obiettivi specifici del POR FESR 2007-2013	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
attuazione. Rafforzare le competenze tecniche e di governo delle amministrazioni e degli enti attuatori e il coinvolgimento del Partenariato economico e sociale.							
Promuovere la cooperazione territoriale interregionale per favorire l'apertura internazionale del sistema produttivo, istituzionale, sociale e valorizzare il patrimonio culturale della regione.	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.18 Piano Regionale dei Trasporti della Calabria (PRT)

Il **Piano Regionale dei Trasporti della Calabria** è stato adottato con D.G.R. n. 503 del 06/12/2016, approvato con D.C.R. n.157 del 19/12/2016, e valutato positivamente dalla Commissione UE, Direzione Generale Politica Regionale e Urbana, come comunicato con nota n. 1086324 del 01/03/2017.

Il Piano Regionale dei Trasporti della Calabria (PRT) nasce dall'esigenza di definire azioni unitarie a livello regionale, sia per indicare politiche specifiche in tutti i settori direttamente coinvolti, per modo di offerta e per segmento di domanda nei trasporti e nella logistica, sia per raccordare politiche generali in settori interessati dai trasporti: attività economiche, industriali e dei servizi, politiche territoriali, politiche scolastiche, agricoltura, turismo. Da una parte diviene lo strumento di connessione tra politiche istituzionali di vario livello territoriale, da un'altra diviene elemento importante per lo sviluppo di politiche attive dei comparti industriali, agricoli e del turismo. Il sistema di trasporto regionale è condizionato dal tessuto produttivo esistente, che dipende sia dai processi di ristrutturazione e riconversione delle imprese attive, sia dalla costruzione di nuove attività imprenditoriali che dalla cessazione delle attività esistenti. Nell'ultimo periodo, l'azione di questi due fattori ha portato, in Calabria, ad un consolidamento del settore terziario ed a un'integrazione tra industria e servizi. Il ruolo del PRT e delle sue implementazioni successive è centrale per il riposizionamento della Calabria nell'ambito delle catene logistiche internazionali che collegano i macromercati dell'Asia con l'UE. Altrettanto importante è il ruolo che la Calabria può e deve avere negli scambi tra i paesi UE ed i paesi della sponda Sud del Mediterraneo. In questo senso il PRT è pienamente allineato con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL).

Di seguito si riportano le proposte di obiettivi, azioni e misure per il sistema di mobilità della Calabria Settore dei trasporti e della logistica della Calabria per:



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm..ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

**Tabella 3-22 Proposte di obiettivi, azioni e misure per il sistema di mobilità della Calabria**

Obiettivi	Azioni	
<b>OBIETTIVO 1</b> Formazione, ricerca, informazione e innovazione	<b>AZIONE 1</b> Misure per incentivare la formazione, la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica	1.1 Formazione scolastica 1.2 Formazione universitaria 1.3 Formazione permanente e rafforzamento capacità istituzionale 1.4 Sviluppo della Ricerca 1.5 Strategia per lo sviluppo omogeneo interno regionale dell'informatica e della telematica in linea con l'architettura nazionale e UE 1.6 Strategie per lo sviluppo omogeneo con i sistemi esterni dell'informatica e della telematica ITS 1.7 Internazionalizzazione della Formazione 1.8 Strategia Specializzazione 1.9 Sviluppo dell'innovazione di prodotto e di processo nei trasporti e nella logistica e dell'innovazione nell'integrazione 1.10 Sviluppo delle scienze umanistiche
<b>OBIETTIVO 2</b> Aree urbane	<b>AZIONE 2</b> Misure per il potenziamento infrastrutturale e dei servizi nelle aree urbane	2.1 Trasporto Pubblico in sede protetta 2.2 Trasporto Pubblico in sede promiscua 2.3 Trasporto individuale motorizzato 2.4 Trasporto individuale non motorizzato e zone controllate 2.5 City logistics 2.6 Misure per l'integrazione dei piani urbani, per la gerarchia delle reti e l'integrazione degli interventi 2.7 Smart City 2.8 Città Metropolitana 2.9 Area dello Stretto Unioni di Comuni e Fusioni di Comuni



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Obiettivi	Azioni	
<b>OBIETTIVO 3</b> Servizi di mobilità passeggeri a scala regionale	<b>AZIONE 3</b> Misure per la programmazione, l'efficienza, l'efficacia e l'aumento della competitività dei servizi regionali delle varie tipologie	3.1 Sistema dei trasporti regionale 3.2 Sistema di trasporto ferroviario 3.3 Sistema di trasporto su gomma 3.4 Sistemi di trasporto non motorizzati 3.5 Nodi principali di interscambio 3.6 Integrazione delle politiche regionali e urbane per il TPL 3.7 Politiche tariffarie e integrazione tariffaria 3.8 Sistemi informativi e informazione all'utenza 3.9 Governance del sistema del trasporto pubblico locale e partecipazione dell'utenza 3.10 Sistema dei parchi regionali, delle riserve, delle aree marine protette, delle aree vallive e delle aree lacuali
<b>OBIETTIVO 4</b> Servizi di mobilità passeggeri a scala nazionale e internazionale	<b>AZIONE 4</b> Misure per migliorare i servizi passeggeri nazionali e internazionali e l'accessibilità esterna	4.1 Integrazione delle modalità per i servizi passeggeri extraregionali 4.2 Servizi passeggeri modalità ferrovia 4.3 Servizi passeggeri modalità aereo 4.4 Servizi passeggeri modalità strada 4.5 Servizi passeggeri modalità mare 4.6 Strutturazione degli hub strategici passeggeri 4.7 Integrazione delle politiche regionali e nazionali per il trasporto passeggeri 4.8 Accessibilità esterna ed interna per turismo, cultura, formazione e ambiente (in relazione anche all'obiettivo 3) 4.9 Accessibilità esterna ed interna a supporto degli itinerari religiosi (in relazione anche agli obiettivi 3 e 7) 4.10 Start up di servizi passeggeri aerei e ferroviari
<b>OBIETTIVO 5</b> Sistema logistico	<b>AZIONE 5</b> Misure per promuovere lo Sviluppo Economico della Calabria e la crescita del PIL, a partire dal	5.1 Integrazione nelle reti Europee 5.2 Strutturazione della rete logistica esterna generale 5.3 Strutturazione della rete logistica per l'agroalimentare



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Obiettivi	Azioni	
	sistema logistico	5.4 Strutturazione della rete logistica per la metalmeccanica 5.5 Supporto alla logistica crocieristica ed alla logistica di manutenzione dei settori navali ed aerei ed alla logistica delle produzioni ferroviarie, nodi logistici marittimi, aerei e ferroviari 5.6 Informatizzazione della catena logistica 5.7 Supporto allo sviluppo delle attività economiche del settore, snellimento e promozione 5.8 Strutturazione della rete dei porti turistici e pescherecci non inseriti nell'Autorità Portuale o di Sistema 5.9 Sviluppo della attività portuali ed integrazione nelle reti euro mediterranee, nodi logistici marittimi, integrazione e sviluppo dell'Autorità Portuale o di Sistema 5.10 Green Ports: Sostenibilità e Autonomia energetica dei porti
OBIETTIVO 6 Sistema Core Gioia Tauro Calabria	AZIONE 6 Misure per la realizzazione e lo sviluppo del Sistema Gioia Tauro	6.1 Macronodo Economico, Zona Franca, Zona Economica Speciale, Zona Territoriale Speciale 6.2 Macronodo Economico, Area logistica Integrata 6.3 Macronodo Economico, Supporto allo sviluppo delle attività produttive, Porto di quarta generazione 6.4 Macronodo Economico, Semplificazione, Security, Snellimento e Scouting 6.5 Macronodo Economico, Integrazione dei soggetti operativi 6.6 Macronodo trasporti, Supporto allo sviluppo attività di trasporto marittimo 6.7 Macronodo trasporti, Supporto allo sviluppo attività di trasporto ferroviario - Gateway - e di trasporto stradale 6.8 Macronodo trasporti, Supporto allo sviluppo della integrazione delle attività di trasporto con interventi infrastrutturali di nodo 6.9 Ricerca e applicazioni operative 6.10 Brand Sistema Gioia Tauro



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Obiettivi	Azioni	
<b>OBIETTIVO 7</b> Offerta infrastrutturale di lungo periodo	<b>AZIONE 7</b> Misure per il potenziamento infrastrutturale del sistema dei trasporti e della logistica	7.1 Infrastrutture di interesse UE Piano TEN-T, e di interesse nazionale nodale Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica, Piano Nazionale Aeroporti 7.2 Infrastrutture lineari di interesse nazionale 7.3 Programma manutenzione straordinaria, completamento infrastrutture e ultimo miglio 7.4 Infrastrutture lineari di interesse regionale 7.5 Infrastrutture lineari di interesse urbano e locale 7.6 Infrastrutture nodali di interesse nazionale e regionale 7.7 Ferrovie della Calabria 7.8 Sistemi di trasporto in sede riservata a scala locale 7.9 Sistemi per il trasporto pedonale e ciclabile 7.10 Osservatorio per il monitoraggio dei costi e dei tempi di realizzazione delle infrastrutture
<b>OBIETTIVO 8</b> Sostenibilità, snellimento e semplificazione	<b>AZIONE 8</b> Misure per la sostenibilità, la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi nel settore regionale dei trasporti e della logistica	8.1 Promozione della sostenibilità ambientale dello sviluppo con misure relative all'utilizzo delle diverse di tipologie di veicoli, coordinate con quelle delle specifiche altre azioni, e con quelle della sostenibilità economica e sociale. 8.2 Promozione della sostenibilità ambientale dello sviluppo con misure specifiche per l'utilizzo zero di combustibili fossili, e sostegno all'utilizzo di energia da fonti rinnovabile e per l'uso di veicoli elettrici, variamente articolate e attivate, al fine di un pieno impegno per l'equilibrio generazionale con incremento dell'utilità delle nuove generazioni 8.3 Promozione della sostenibilità economica dello sviluppo con misure coordinate con quelle specifiche di altre azioni, e con quelle della sostenibilità sociale ed ambientale considerando l'equità territoriale 8.4 Promozione della sostenibilità sociale dello sviluppo con misure coordinate con quelle delle specifiche altre azioni, e con quelle della sostenibilità ambientale ed economica, considerando l'equità territoriale e generazionale a



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Obiettivi	Azioni	
		<p>partire dall'inclusione sociale</p> <p>8.5 Semplificazione delle procedure di approvazione dei progetti di interventi previsti all'interno del Piano Regionale dei Trasporti</p> <p>8.6 Recepimento delle direttive di integrazione e semplificazione delle procedure da accordi internazionali (Single Window) e nazionali ed estensione delle procedure di semplificazione sviluppate a livello regionale ai settori di interesse del PRT, SUAP (Sportello Unico per le Attività Produttive)</p> <p>8.7 Promozione di un'Agenda per la semplificazione per i Trasporti e la Logistica 2016-2018</p> <p>8.8 Introduzione dello snellimento dei servizi nei settori dell'apparato regionale che si interfacciano con settori produttivi aperti alla concorrenza internazionale</p> <p>8.9 Estensione della promozione delle strutture portuali e retroportuali verso i potenziali investitori internazionali</p> <p>8.10 Snellimento e semplificazione tramite l'uso di tecnologie informatiche e telematiche per tutti i processi amministrativi inseriti nel PRT</p>
OBIETTIVO 9 Sicurezza e legalità	AZIONE 9 Misure per l'incremento della sicurezza, intesa come safety e security, della legalità	<p>9.1 Misure per ridurre la discrezionalità negli appalti di opere pubbliche e forniture –ante gare-</p> <p>9.2 Misure per facilitare l'azione di monitoraggio da parte delle forze dell'ordine delle relazioni economiche (protocolli di legalità) -post gare-.</p> <p>9.3 Misure per il coordinamento (ex ante, in itinere, ex post) e per gli investitori internazionali</p> <p>9.4 Misure per la sicurezza locale</p> <p>9.5 Misure per migliorare il reperimento ed il flusso di informazioni e di intelligence (qualificazione dell'azione territoriale degli apparati)</p> <p>9.6 Riduzione rischi connessi alla safety ed alla security nelle infrastrutture di trasporto</p> <p>9.7 Riduzione rischi connessi alla security nelle infrastrutture portuali</p> <p>9.8 Riduzione rischi connessi alla safety ed alla security negli edifici pubblici con particolare riferimento alla mobilità e quindi alla riduzione dell'esposizione mediante</p>



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Obiettivi	Azioni	
		evacuazione. 9.9 Sicurezza stradale 9.10 Sicurezza nel lavoro
OBIETTIVO 10 Coordinamento pianificazione, monitoraggio e condivisione	AZIONE 10 Misure per la pianificazione, il monitoraggio, la partecipazione e le risorse del sistema regionale dei trasporti e della logistica	10.1 Processo Generale di Piano 10.2 Piano Direttore Regionale Strategico dei Trasporti 10.3 Prodotti del Processo dal Piano Direttore 10.4 Monitoraggio del Piano 10.5 Sistema Informativo 10.6 Partecipazione: Public Engagement, Public Involvement, Istruttoria Pubblica 10.7 Partecipazione istituzionale 10.8 Valutazione 10.9 Risorse e partecipazione negoziale 10.10 Unità Organizzativa Autonoma: Ufficio Regionale di Piano



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm..ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRT e gli obiettivi del PRRC:

**Tabella 3-23 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRT e gli obiettivi del PRRC**

Piano Regionale dei Trasporti della Calabria (PRT)		Obiettivi del PRRC						
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
OBIETTIVO 1 Formazione, ricerca, informazione e innovazione	AZIONE 1 Misure per incentivare la formazione, la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica	=	=	=	=	=	=	=
OBIETTIVO 2 Aree urbane	AZIONE 2 Misure per il potenziamento infrastrutturale e dei servizi nelle aree urbane	=	=	=	=	=	=	=
OBIETTIVO 3 Servizi di mobilità passeggeri a scala regionale	AZIONE 3 Misure per la programmazione, l'efficienza, l'efficacia e l'aumento della competitività dei servizi regionali delle varie tipologie	=	=	=	=	=	=	=
OBIETTIVO 4 Servizi di mobilità passeggeri a scala nazionale e internazionale	AZIONE 4 Misure per migliorare i servizi passeggeri nazionali e internazionali e l'accessibilità esterna	=	=	=	=	=	=	=
OBIETTIVO 5 Sistema logistico	AZIONE 5 Misure per promuovere lo Sviluppo Economico della Calabria e la crescita del PIL, a partire dal sistema logistico	+	+	+	+	+	+	+
OBIETTIVO 6 Sistema Core Gioia Tauro Calabria	AZIONE 6 Misure per la realizzazione e lo sviluppo del Sistema Gioia Tauro	+	+	+	+	+	+	+
OBIETTIVO 7 Offerta infrastrutturale di lungo periodo	AZIONE 7 Misure per il potenziamento infrastrutturale del sistema dei trasporti e della logistica	=	=	=	=	=	=	=
OBIETTIVO 8 Sostenibilità, snellimento e semplificazione	AZIONE 8 Misure per la sostenibilità, la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi nel settore regionale dei trasporti e della logistica	=	=	=	=	=	=	=



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Rev.1  
del 01/10/2020

Piano Regionale dei Trasporti della Calabria (PRT)		Obiettivi del PRRC						
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
OBIETTIVO 9 Sicurezza e legalità	AZIONE 9 Misure per l'incremento della sicurezza, intesa come safety e security, della legalità	=	=	=	=	=	=	=
OBIETTIVO 10 Coordinamento pianificazione, monitoraggio e condivisione	AZIONE 10 Misure per la pianificazione, il monitoraggio, la partecipazione e le risorse del sistema regionale dei trasporti e della logistica	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.19 Piano di Bacino - Stralcio Erosione Costiera (PSEC)

Con la Delibera del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Regione Calabria n. 4 dell'11 aprile 2016 è stato adottato il Piano di Bacino - Stralcio Erosione Costiera (PSEC). Il Piano, nell'attuale stesura, disciplina le aree costiere soggette a pericolo di erosione/arretramento della linea di riva. Nel Piano non sono contemplate le aree costiere soggette a pericolo d'inondazione per mareggiata e quelle a pericolo di crolli da falesia o di frana in genere; queste ultime sono riportate nell'aggiornamento del PAI 2016.

*Il Piano definisce le linee guida in materia di assetto e gestione della fascia costiera, detta le relative norme di attuazione - generali e specifiche - ed individua le destinazioni d'uso del suolo, allo scopo di:*

- *assicurare la prevenzione dai pericoli di erosione e di inondazione da mareggiata;*
- *impedire nuove situazioni di rischio secondo i principi dello sviluppo sostenibile, della pianificazione integrata della zona costiera e del controllo della qualità degli interventi;*
- *concorrere alla tutela e alla valorizzazione dei tratti di costa aventi valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale, promuovendo la riorganizzazione, il ridisegno, la riqualificazione ed il recupero dei tratti costieri urbanizzati, al fine di garantire la riconnessione funzionale tra l'entroterra e la costa dove sono più evidenti casi di discontinuità morfologica, preservando i caratteri e le qualità specifiche.*

*Il Piano persegue la salvaguardia, al massimo grado possibile, dell'incolumità delle persone e delle attività economiche, l'integrità delle infrastrutture e delle opere pubbliche o di interesse pubblico, degli edifici, dei beni, degli insediamenti di valore storico, architettonico, ambientale, naturalistico, paesaggistico e culturale dal rischio di erosione costiera favorendo, al contempo, la fruizione pubblica e l'utilizzo turistico e ricreativo della fascia costiera, nonché la corretta e sostenibile utilizzazione delle aree del demanio marittimo.*

Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del PSEC e gli obiettivi del PRRC:



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Rev.1  
del 01/10/2020

**Tabella 3-24 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PSEC e gli obiettivi del PRRC**

Piano di Bacino - Stralcio Erosione Costiera (PSEC)	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Assicurare la prevenzione dai pericoli di erosione e di inondazione da mareggiata.	=	=	=	=	=	=	=
Impedire nuove situazioni di rischio secondo i principi dello sviluppo sostenibile, della pianificazione integrata della zona costiera e del controllo della qualità degli interventi.	=	=	=	=	=	=	=
Concorrere alla tutela e alla valorizzazione dei tratti di costa aventi valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale, promuovendo la riorganizzazione, il ridisegno, la riqualificazione ed il recupero dei tratti costieri urbanizzati, al fine di garantire la riconnessione funzionale tra l'entroterra e la costa dove sono più evidenti casi di discontinuità morfologica, preservando i caratteri e le qualità specifiche.	=	=	=	=	=	=	=
Perseguire la salvaguardia, al massimo grado possibile, dell'incolumità delle persone e delle attività economiche, l'integrità delle infrastrutture e delle opere pubbliche o di interesse pubblico, degli edifici, dei beni, degli insediamenti di valore storico, architettonico, ambientale, naturalistico, paesaggistico e culturale dal rischio di erosione costiera favorendo, al contempo, la fruizione pubblica e l'utilizzo turistico e ricreativo della fascia costiera, nonché la corretta e sostenibile utilizzazione delle aree del demanio marittimo.	+	=	=	=	=	=	=

**3.2.20 Piano Operativo Generale degli Interventi per la Bonifica dei Siti Contaminati della Regione Calabria**

Con DGR n. 253 del 22/05/2012 è stato approvato il Piano Stralcio *Siti ad Alto Rischio contenuto nel Piano Operativo Generale degli Interventi per la Bonifica dei Siti Contaminati*.

Il Piano Stralcio si pone in coerenza rispetto alle strategie per il recupero e il ripristino dei siti contaminati nonché con la legislazione comunitaria e nazionale inerente la prevenzione e la riparazione del danno ambientale, la bonifica dei siti contaminati, e con le specifiche competenze assegnate alle regioni. Il provvedimento *Piano Stralcio* individua gli interventi necessari a completare le azioni di bonifica sui siti definiti *ad alto rischio* del Piano Regionale delle Bonifiche. Gli obiettivi da raggiungere corrispondono alle principali priorità ambientali che la Comunità deve affrontare nei seguenti settori: cambiamenti climatici, natura e biodiversità, ambiente e salute e qualità della vita, risorse naturali e rifiuti.



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Il programma è fondato segnatamente sul principio chi inquina paga, sul principio di precauzione, sull'azione preventiva e sul principio di riduzione dell'inquinamento alla fonte.

Nella tabella successiva si riporta la valutazione qualitativa della coerenza complessiva del PP e del PPES con gli obiettivi del *Piano Stralcio Siti ad Alto Rischio* che mostra un generale allineamento degli strumenti pianificatori considerati. Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del PSAR e gli obiettivi del PRRC:

**Tabella 3-25 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PSAR e gli obiettivi del PRRC**

Obiettivi e aree di azione prioritarie del Piano Stralcio Siti ad Alto Rischio	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Promozione di un uso sostenibile del suolo, con particolare attenzione alla prevenzione dei fenomeni di erosione, deterioramento, contaminazione e desertificazione.	+	+	=	=	=	=	=
Raggiungimento di livelli di qualità delle acque sotterranee e di superficie che non presentino impatti o rischi significativi per la salute umana e per l'ambiente prevenendo l'inquinamento e promuovendo l'uso sostenibile delle risorse idriche.	=	=	=	=	+	=	+

### 3.2.21 Piano di Gestione Locale Relativo all'intera Costiera Tirrenica Regionale – GSA 10

Il Piano di Gestione Locale Relativo all'intera Costiera Tirrenica Regionale – GSA 10 è stato approvato con Decreto D.G. n. 12281 del 3/9/2012. I Piani di gestione locale si inquadrano nelle azioni collettive finanziabili dal Fondo Europeo per la Pesca.

L'obiettivo generale del Piano di Gestione è quello di salvaguardare gli stock delle specie ittiche economicamente più importanti attraverso la riduzione dello sforzo di pesca e l'incremento della selettività degli attrezzi. Inoltre si intende garantire lo sfruttamento sostenibile degli stock e la riduzione dell'impatto delle attività di pesca sugli ecosistemi marini.

Il piano tende al conseguimento dei seguenti **obiettivi specifici** di natura biologica, sociale ed economica:

- conservazione della capacità di rinnovo dei principali stock commerciali;
- razionalizzazione e sostenibilità delle attività di pesca;
- miglioramento delle condizioni economiche degli addetti del settore;
- massimizzazione delle opportunità occupazionali nelle aree dipendenti dalla pesca.

Il piano mira a minimizzare i conflitti esistenti nell'area tra i diversi mestieri di pesca, combattere il fenomeno della pesca illegale e dare rilevanza ad un settore economico attualmente ritenuto marginale in



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

modo da organizzare l'attività di pesca e razionalizzare lo sfruttamento delle risorse.

Di seguito uno schema che sintetizza gli obiettivi generali e specifici e gli indicatori del livello di raggiungimento degli obiettivi stessi. Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del Piano di Gestione Locale Relativo all'intera Costiera Tirrenica Regionale e gli obiettivi del PRRC:

**Tabella 3-26 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del Piano di Gestione Locale Relativo all'intera Costiera Tirrenica Regionale e gli obiettivi del PRRC**

Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Obiettivi del PRRC						
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Conservazione della capacità di rinnovo degli stock commerciali.	Incremento delle catture per unità di sforzo.	=	=	=	=	=	=	=
	Aumento della taglia media commerciale del pescato.	=	=	=	=	=	=	=
Razionalizzazione e sostenibilità delle attività di pesca.	Riduzione dell'attività di pesca nei limiti di sostenibilità biologica ed economica.	=	=	=	=	=	=	=
Miglioramento delle condizioni economiche degli addetti al settore. Costi degli	Miglioramento della capacità reddituale delle imprese di pesca.	=	=	=	=	=	=	=
	Diversificazione delle attività delle imprese di pesca nel segmento commerciale della filiera.	=	=	=	=	=	=	=
Massimizzazione delle opportunità occupazionali nelle aree dipendenti dalla pesca. Età media	Sviluppo delle opportunità occupazionali nel settore e nelle attività correlate.	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.22 Piano Regionale di Sviluppo Turistico Sostenibile (PRSTS)

La Legge Regionale 5 aprile 2008, n. 8 Riordino dell'organizzazione turistica regionale stabilisce (art. 3 comma 1) che la Giunta Regionale elabora il Piano Regionale di Sviluppo Turistico Sostenibile (PRSTS) con l'obiettivo di aumentare in maniera sostenibile la competitività nazionale e internazionale delle destinazioni turistiche regionali, migliorando la qualità dell'offerta e l'orientamento al mercato dei pacchetti turistici territoriali e valorizzando gli specifici vantaggi competitivi locali, in primo luogo le risorse naturali e culturali. Con deliberazione di Giunta Regionale n. 328/2011 e successiva delibera n. 140/2011 del Consiglio Regionale



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

della Calabria è stato approvato il Piano Regionale di Sviluppo Turistico Sostenibile (PRSTS) per il triennio 2011/2013. Il PRSTS 2011-2013 è stato prorogato per l'annualità 2014 - con deliberazione di Giunta Regionale n. 234/2014 – ed è stato aggiornato nella parte operativa del Piano di Marketing e relativamente alle azioni di promozione istituzionale dell'offerta turistica regionale da realizzarsi entro dicembre 2015.

Con D.G.R. n. 573/2016 è stato approvato il Piano Esecutivo Annuale 2017, che promuove l'Azione Qualificazione e potenziamento delle reti di impresa e delle imprese nelle destinazioni turistiche regionali e le azioni di promozione istituzionale a sostegno dell'offerta turistica regionale, alla luce delle indicazioni del POR Calabria 2014/20203 e in continuità con il POR Calabria 2007-2013.

Il presente Piano è stato elaborato secondo un processo logico, chiaro e lineare che si sviluppa attraverso una rigorosa corrispondenza tra l'organizzazione in temi della diagnosi, che restituisce lo stato dell'arte del mercato turistico, e quella relativa alla proposta, in cui si formulano obiettivi, linee strategiche e azioni per lo sviluppo, in chiave sostenibile, del turismo calabrese.

Gli ambiti tematici sono così articolati:

*Il territorio e il patrimonio*, che comprende all'interno i seguenti aspetti:

- le singole risorse alla base dei prodotti turistici (attuali o potenziali): mare e coste, patrimonio culturale, montagna e natura, ecc.;
- gli aspetti trasversali relativi alla gestione della risorsa "ambiente" (es. la gestione degli impianti idrici, dei rifiuti, dei rischi connessi alla fragilità del suolo, ecc.), lasciando alla trattazione di cui al punto precedente gli aspetti specifici (es. balneabilità per ciò che concerne mare e coste, ecc.);
- l'accessibilità, ovvero le reti di trasporto che costituiscono collegamenti con l'esterno e tra le aree interne della regione.

*Il sistema delle imprese e relative professionalità*, ovvero:

- la qualità dell'offerta ricettiva;
- le caratteristiche del sistema imprenditoriale complessivo a servizio del sistema turistico;
- il mercato del lavoro e la formazione;
- le politiche pubbliche per la nascita e lo sviluppo delle imprese.

*L'immagine della Calabria ed il sistema di promozione.*

*La governance del Piano.*



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

**Tabella 3-27 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRSTS e gli obiettivi del PRRC**

Macro-Ambito	Obiettivo generale	Obiettivi specifici	Obiettivi del PRRC							
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	
<i>Territorio e patrimonio</i>	A. Il territorio ed il patrimonio della Calabria sono valorizzati nella loro ricchezza, articolazione e varietà. Le risorse, anche in un'ottica di integrazione, sono trasformate in prodotti turistici fruibili, accessibili e sostenibili.	A.1 Potenziare l'attrattività delle risorse legate ai singoli prodotti turistici attuali e potenziali (anche in chiave di redditività futura).	=	=	=	=	=	=	=	+
		A.2 Progettare e implementare linee di prodotto tematiche ed esperienziali anche in ottica di destagionalizzazione.	=	=	=	=	=	=	=	=
		A.3 Promuovere la cultura dell'ospitalità.	=	=	=	=	=	=	=	=
		A.4 Gestire in modo attivo e trasversale la risorsa "ambiente" in chiave di valorizzazione complessiva. (...) A.4.2 Contributo al miglioramento della gestione delle risorse idriche, energetiche, del sistema di raccolta e smaltimento rifiuti e del rischio idrogeologico. (...)	+	+	+	+	+	+	+	+
		A.5 Contribuire al miglioramento dell'accessibilità e alla fruizione di mobilità sostenibile.	=	=	=	=	=	=	=	=
<i>Competitività e lavoro</i>	B. Il sistema economico del turismo è competitivo e innovativo.	B.1 Promuovere la crescita quali-quantitativa del sistema della ricettività.	=	=	=	=	=	=	=	
		B.2 Favorire la professionalizzazione del settore.	=	=	=	=	=	=	=	
		B.3 Qualificare il sistema produttivo turistico e culturale.	=	=	=	=	=	=	=	
		B.4 Favorire l'emersione (ricettività, fatturato, lavoro) e la diffusione di pratiche di concorrenza libera e leale.	=	=	=	=	=	=	=	
<i>Immagine e promozione</i>	C. il sistema di promozione è in grado di aumentare la notorietà del marchio Calabria, in tutte le sue declinazioni e di intercettare nuovi segmenti di domanda.	C.1 Sviluppare un sistema integrato di promozione volto ad intercettare i segmenti di domanda potenziale e consolidare e qualificare la domanda attuale.	=	=	=	=	=	=	=	
<i>Governance</i>	D. Il Piano è qualificato da un sistema efficace di monitoraggio e controllo.	D.1 Promuovere la gestione integrata del Piano nell'ambito di una governance condivisa del turismo sostenibile.	=	=	=	=	=	=	=	



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Macro-Ambito	Obiettivo generale	Obiettivi specifici	Obiettivi del PRRC							
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	
		D.2 Ampliare la base informativa e la gestione dei dati sul turismo sostenibile in Calabria per il monitoraggio e l'aggiornamento continuo del Piano.	=	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.23 Piani Regionali per i Beni Culturali della Calabria

La Regione Calabria ha avviato politiche di tutela e valorizzazione tese a garantire ai soggetti pubblici e privati che operano sul territorio un sostegno sia in termini di governance del sistema sia di tipo finanziario.

Il tema della tutela e valorizzazione del patrimonio culturale regionale è affrontato dal POR Calabria all'interno dell'Asse V – Risorse Naturali, Culturali e Turismo Sostenibile attraverso l'Obiettivo Specifico (5.2), le Linee di Intervento connesse con l'obiettivo e in particolare la Linea di Intervento 5.2.1.1 – Azioni per la tutela, la messa a sistema, la valorizzazione e la fruizione del patrimonio culturale della Calabria costituito dalle Aree e dai Parchi Archeologici, dagli Edifici Storici e di Pregio Architettonico, dai Castelli e dalle Fortificazioni Militari, dalle Aree e dalle Strutture di Archeologia Industriale. Al fine di adottare un approccio organico e strutturato alla tutela, valorizzazione e messa in rete dei beni culturali, la Linea di Intervento 5.2.1.1 del POR Calabria FESR 2007-2013 prevede l'elaborazione dei seguenti Piani:

- Piano Regionale dei Musei, delle Aree e dei Parchi Archeologici della Calabria;
- Piano Regionale degli Edifici Storici e di Pregio Architettonico della Calabria;
- Piano Regionale dei Castelli e delle Fortificazioni Militari della Calabria;
- Piano Regionale delle Aree e delle Strutture di Archeologia Industriale della Calabria.

I quattro Piani Regionali costituiscono lo strumento di approfondimento, analisi e attuazione individuato dalla Regione Calabria per delineare azioni coordinate ed integrate in linea con i fabbisogni e le opportunità emergenti in tema di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale presente sul territorio regionale.

I Piani rappresentano un punto di svolta delle politiche regionali sul patrimonio culturale poiché offrono l'opportunità di costruire un sistema regionale dei beni culturali integrato capace di superare le criticità legate alla definizione e all'attuazione di interventi puntuali privi di una strategia unitaria di tutela e valorizzazione del patrimonio.

I Piani sono costituiti da un insieme coordinato di azioni, strettamente integrati con la strategia regionale in tema di valorizzazione dell'offerta culturale e di promozione del turismo sostenibile, che saranno monitorate e sottoposte a verifica e valutazione.



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Nella tabella successiva si riporta la valutazione qualitativa della coerenza complessiva del PRRC con gli obiettivi generali dei Piani Regionali per i Beni Culturali che mostra un generale allineamento degli strumenti pianificatori considerati:

**Tabella 3-28 Matrice di coerenza tra gli obiettivi generali dei Piani Regionali per i Beni Culturali e gli obiettivi del PRRC**

Obiettivi generali dei Piani Regionali per i Beni Culturali	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Promuovere l'integrazione delle azioni di recupero, tutela e valorizzazione del patrimonio culturale con le politiche di promozione del turismo sostenibile.	=	=	=	=	=	=	=
Sostenere lo sviluppo dei centri di competenza nel settore culturale presenti nella regione attraverso la loro messa in rete con i centri di eccellenza nazionali ed internazionali e il potenziamento di quelle attività che possono produrre impatti significativi per la qualificazione e la fruizione dell'offerta culturale regionale.	=	=	=	=	=	=	=
Promuovere la formazione di adeguate figure professionali in grado di operare con professionalità e competenze in tutti i campi di attività del settore culturale.	=	=	=	=	=	=	=
Incentivare l'adozione di modelli di gestione del patrimonio culturale orientati alla domanda e finanziariamente sostenibili, anche attraverso un maggiore coinvolgimento dei soggetti privati nei servizi di fruizione e nelle produzioni culturali.	=	=	=	=	=	=	=
Accrescere il coinvolgimento delle comunità locali nella definizione e nell'attuazione delle politiche regionali per il settore dei beni culturali, anche attraverso l'adozione di modalità innovative in grado di coinvolgere soprattutto le nuove generazioni.	=	=	=	=	=	=	=
Garantire il coordinamento strutturato e continuo tra le Amministrazioni nazionali competenti, l'Amministrazione Regionale e gli Enti Locali al fine di armonizzare e integrare gli interventi nel settore culturale in Calabria.	=	=	=	=	=	=	=

### 3.3 Piani Provinciali

#### 3.3.1 Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

Il PUMS di Reggio Calabria si inquadra come strumento attuale che, partendo dalle basi del Piano Urbano della Mobilità (Fase A e B), pone particolare attenzione allo sviluppo della mobilità sostenibile, in un'ottica di migliore vivibilità dell'ambito urbano e metropolitano. Ad oggi è in fase di approvazione provvisoria la



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Relazione Tecnica del PUMS (16/10/2017 Delibera 119190 cc. n.93). Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Reggio Calabria arriva a completare la Fase C del PUM *Scenari di progetto e fasi di attuazione*.

Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) verrà redatto secondo le linee d'indirizzo della Commissione Europea e le indicazioni contenute nei Piani e documenti Nazionali, Regionali e locali.

Il sistema territoriale di riferimento per il Piano Urbano della Mobilità è l'intera Area Metropolitana di Reggio Calabria. Gli obiettivi generali del Piano Urbano della Mobilità sono:

- soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione;
- abbattere i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico nel rispetto degli accordi internazionali e delle normative comunitarie e nazionali in materia di abbattimento di emissioni inquinanti;
- ridurre i consumi energetici;
- aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;
- minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata e moderare il traffico;
- aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi di trasporto collettivi;
- ridurre i fenomeni di congestione del traffico nelle aree urbane caratterizzate da una elevata densità di traffico, mediante l'individuazione di soluzioni integrate del sistema di trasporti e delle infrastrutture in grado di favorire un miglior assetto del territorio e dei sistemi urbani.

Per ciascuno degli obiettivi generali del Piano, saranno individuati espliciti indicatori (Fase B) di raggiungimento dei risultati ed il loro valore attuale sarà determinato con dati da fonte, indagini o simulazione.

Nella tabella successiva si riporta la valutazione qualitativa della coerenza complessiva del PUMS con il PRRC:



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

**Tabella 3-29 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PUMS e gli obiettivi del PRRC**

Obiettivi prioritari del PUMS di Reggio Calabria	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione	=	=	=	=	=	=	=
Abbatte i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico nel rispetto degli accordi internazionali e delle normative comunitarie e nazionali in materia di abbattimento di emissioni inquinanti	=	=	=	=	=	=	=
Ridurre i consumi energetici	=	=	=	=	=	=	=
Aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale	=	=	=	=	=	=	=
Minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata e moderare il traffico	=	=	=	=	=	=	=
Aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi di trasporto collettivi	=	=	=	=	=	=	=
Ridurre i fenomeni di congestione del traffico nelle aree urbane caratterizzate da una elevata densità di traffico, mediante l'individuazione di soluzioni integrate del sistema di trasporti e delle infrastrutture in grado di favorire un miglior assetto del territorio e dei sistemi urbani	=	+	=	=	=	=	=

### 3.3.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Reggio Calabria (PTPC)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Reggio Calabria, ai sensi dell'art. 18 L.R. 19/2002, costituisce l'atto di programmazione territoriale, con il quale la Provincia esercita il ruolo di coordinamento programmatico e di raccordo tra le politiche territoriali della Regione e la pianificazione urbanistica comunale.

Il PTCP è stato adottato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 15 del 04/04/2011. Il Piano costituisce il riferimento esclusivo per la formazione e l'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali ai sensi dell'art. 18 della L.R. 19/2002 in quanto assume valore di piano con poteri conformativi diretti immediatamente operativi dal momento dell'entrata in vigore. Il Piano svolge, pertanto, una doppia funzione: una funzione strategica in quanto definisce i principi ispiratori, gli obiettivi, gli indirizzi strategici e le azioni volte ad attuare la pianificazione territoriale ed ambientale nell'intero territorio provinciale e una funzione regolativa attraverso le Norme Tecniche di Attuazione.



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Nella tabella successiva si riporta la valutazione qualitativa della coerenza complessiva del PRRC con gli obiettivi del PTCP di Reggio Calabria, che evidenzia un allineamento generale degli strumenti pianificatori considerati:

**Tabella 3-30 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PTCP di Reggio Calabria e gli obiettivi del PRRC**

Obiettivi prioritari del PTCP di Reggio Calabria	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale e storico-culturale	=	=	=	=	=	=	=
Mitigazione dei rischi ambientali e tutela da interferenze degli ecosistemi sensibili	+	=	=	=	+	=	=
Rafforzamento della rete di accessibilità e mobilità, e realizzazione di un sistema logistico per il trasporto merci	=	+	=	=	=	=	=
Rafforzamento e riequilibrio dell'armatura territoriale	=	=	=	=	=	=	=
Orientamento compatibile delle dinamiche insediative e riordino morfologico	=	=	=	=	=	=	=
Rafforzamento e valorizzazione degli ambiti a vocazioni economico-produttive specifiche	=	+	=	+	=	=	=

### 3.4 Piano Comunali

#### 3.4.1 Piano Strutturale Comunale (PSC)

Il Piano Strutturale Comunale di Gioia Tauro, approvato in via definitiva ad aprile 2007, formato ai sensi dell'art. 20 della L.R. 19/2002 tenute presenti le linee guida regionali, costituisce strumento di pianificazione territoriale comunale, definisce lo statuto del territorio e le strategie, generali e d'area, di governo del territorio, in coerenza con la pianificazione sovraordinata regionale e provinciale.

Il Piano strutturale individua e valuta le risorse, naturali e antropiche presenti sul territorio comunale, ne prescrive nello statuto del territorio i vincoli, i limiti d'uso e le condizioni di sostenibilità, costituenti le invariati territoriali; definisce in relazione allo sviluppo sostenibile gli obiettivi strategici e le azioni, per l'intero territorio comunale e per le sue parti.

Gli obiettivi strategici generali specificano gli scenari strategici indicati nel documento preliminare di avvio della formazione del piano strutturale. Dal documento preliminare risultano quattro scenari strategici, dei quali due mantengono riferimenti alla pianificazione previgente, il terzo è rivolto ad una radicale innovazione dell'assetto territoriale e urbano, il quarto integra i tre precedenti. Il quarto scenario strategico, prescelto per



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

il piano strutturale di Gioia Tauro, accentua i connotati di area vasta della pianificazione comunale, mette in relazione la conferma dei contenuti dello strumento urbanistico generale coerenti con gli altri indirizzi di pianificazione e conformi alle disposizioni della Lr. 19/2002; il potenziamento dell'efficienza del territorio e della città in un'ottica sovracomunale: *una città di 20.000 abitanti con i servizi di una città di 50.000 abitanti*; la trasformazione funzionale e morfologica di alcuni settori urbani, nel presupposto di un rapporto stretto tra città e porto; la tutela del territorio agricolo identificato con una porzione di area vasta di preminente valore paesaggistico.

Sono obiettivi strategici generali:

- a) la conservazione dell'integrità fisica e culturale delle risorse naturali e antropiche;
- b) la riorganizzazione urbana e il miglioramento dei connotati funzionali e morfologici del territorio urbanizzato;
- c) la tutela paesaggistica e ambientale del territorio non urbanizzato e urbanizzabile;
- d) la riqualificazione diffusa degli insediamenti;
- e) la sostituzione di parti dei tessuti urbani con parti di città nuova: l'area ferroviaria, il fronte a mare;
- f) l'adeguamento delle infrastrutture esistenti alle attuali esigenze e la trasformazione delle linee ferroviarie Taurensi in sistema metropolitano;
- g) la formazione di un sistema continuo di piazze e spazi verdi pubblici;
- h) la promozione turistica in relazione alle risorse naturali e antropiche valorizzate;
- i) la formazione del Parco del Petrace;
- l) la formazione di un insediamento di turismo nautico, costituito dal porto turistico integrato da servizi e attrezzature commerciali, ricettivi, produttivi e residenziali: la cosiddetta Porta a Mare, tra la città e il porto;
- m) la formazione di un insediamento direzionale, commerciale, sportivo, ricreativo e residenziale tra la città e la Piana, lungo la strada per Rizziconi e la metropolitana Gioia Tauro-Cinquefrondi: la cosiddetta Porta a Terra;
- n) l'intensificazione dell'utilizzo delle zone industriali e commerciali esistenti.

Il Piano Strutturale individua con apposite perimetrazioni e sigle gli ambiti in cui è suddiviso il territorio urbanizzato e urbanizzabile. Per ciascun ambito la normativa specifica gli obiettivi strategici d'area, le modalità di intervento e di uso, le azioni, gli indirizzi gestionali e le prescrizioni d'ambito, in aggiunta ai vincoli, limiti d'uso e misure di tutela di cui allo statuto del territorio, e agli standard e requisiti prestazionali di qualità, sicurezza e benessere, di cui al regolamento edilizio e urbanistico. Gli ambiti sono caratterizzati dalle tipologie



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

d'azione: di conservazione, con finalità di mantenimento, ripristino e restauro; di trasformazione, con finalità di adeguamento funzionale e morfologico; di nuovo impianto, con finalità di previsione di nuove parti insediative e relazionali. Gli ambiti di trasformazione sono stati, nel presente piano strutturale, ulteriormente suddivisi in tre tipologie: di riqualificazione, di sostituzione e di completamento.

Nella prima ricadono le parti di territorio urbanizzato per le quali il piano stabilisce interventi di miglioramento della qualità funzionale e morfologica; la seconda comprende i progetti urbani dell'area ferroviaria e del fronte a mare; la terza è costituita dalle lottizzazioni in corso di attuazione, dai programmi di recupero urbano (PRU) e da puntuali interventi in margine all'abitato esistente. Gli ambiti di nuovo impianto hanno rilevante valore strategico per lo sviluppo economico e sociale di Gioia Tauro, sono di interesse sovracomunale: consistono nel porto turistico, la cosiddetta Porta a Mare, con il relativo insediamento di servizi, e nell'insediamento commerciale, direzionale, sportivo, ricreativo, residenziale e ricettivo, la cosiddetta Porta a Terra. Un terzo ambito di nuovo impianto coincide con la zona industriale nella parte settentrionale del territorio comunale, in continuità dell'insediamento industriale retrostante al porto. Un quarto ambito di nuovo impianto, costituente un insediamento residenziale a bassa densità, interessa aree a monte dell'abitato, lungo la strada statale 18. Costituiscono obiettivi strategici generali estesi all'intero territorio agricolo di cui alla carta della classificazione territoriale, gli obiettivi con le particolari finalità della salvaguardia dei valori naturali, ambientali e paesaggistici del territorio medesimo, della difesa del suolo e degli assetti idrogeologici e idraulici, dello sviluppo in qualità della produzione agricola, della valorizzazione della funzione di equilibrio del territorio agricolo nei confronti di quello urbanizzato e urbanizzabile.

Costituiscono obiettivi strategici generali estesi all'intero territorio agricolo di cui alla carta della classificazione territoriale, gli obiettivi:

- per la sottozona E1, sviluppare le attività agricole e tutelare il territorio da interventi e opere che possano in qualche modo intaccare la esclusività agricola; -
- per la sottozona E2, promuovere e ove necessario recuperare le attività agricole, favorendo eventuali attività integrative e connesse;
- per la sottozona E3, recuperare e diversificare gli usi delle preesistenze insediative per lo sviluppo di attività connesse alla agricoltura, in relazione alle zone E2;
- per la sottozona E4, promuovere la tutela a fini ecologici, ambientali e di riequilibrio territoriale;
- per la sottozona E5, evitare interventi edilizi e di trasformazione del suolo e qualsiasi altro tipo di opere che ne possano compromettere le funzioni ecologiche e paesistico – ambientali.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Obiettivi strategici del piano strutturale sono l'adeguamento della rete ferroviaria esistente alle esigenze di comunicazione nazionale, di area vasta e locale e la sua valorizzazione in relazione allo sviluppo del territorio della Piana. Costituisce obiettivo strategico del piano strutturale per quanto riguarda le infrastrutture stradali, l'adeguamento alle esigenze di mobilità e di valorizzazione della rete delle strade esistenti nel territorio urbanizzato e in quello agricolo.

In coerenza con le priorità dell'azione strategica formulata dalle linee Guida regionali per quanto attiene al porto di Gioia Tauro, il piano strutturale pone l'importante obiettivo strategico dell'integrazione del porto con la città, superando l'attuale separatezza. Sono stati individuati a questo fine:

a) la formazione di un polo infrastrutturale, di servizi, attrezzature, insediamento commerciale, turistico e ricettivo, detto Porta a Mare, in corrispondenza del porto turistico ubicato nella zona tra il Burello, ai margini settentrionali della città, e il porto;

b) il collegamento del porto e della Porta a Mare con il territorio mediante la tangenziale dallo svincolo autostradale al porto e la linea metropolitana porto/area ferroviaria/polo territoriale detto Porta a Terra/autostrada/ strada statale 111/ strada provinciale per Rizziconi;

c) la formazione di un polo terziario e direzionale, di relazioni del sistema città/porto con il territorio, detto Porta a Terra, ubicato in prossimità dell'esistente campo sportivo; l'insediamento sarà caratterizzato da una pluralità di funzioni: direzionali, terziarie, commerciali, ricettive, residenziali, produttive; un nodo intermodale è posto in corrispondenza della connessione tra la tangenziale svincolo/porto e la metropolitana per Cinquefrondi. Il porto e i due poli della Porta a Mare e della Porta a Terra costituiscono un sistema di centri di area vasta connessi da una rete infrastrutturale di interesse regionale e provinciale.

Nel seguito è riportata la matrice di coerenza tra gli obiettivi del PSC e gli obiettivi del PRRC:



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

**Tabella 3-31 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PSC e gli obiettivi del PRRC**

Obiettivi strategici generali	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
a) la conservazione dell'integrità fisica e culturale delle risorse naturali e antropiche	+	+	+	+	+	+	+
b) la riorganizzazione urbana e il miglioramento dei connotati funzionali e morfologici del territorio urbanizzato	=	=	=	=	=	=	=
c) la tutela paesaggistica e ambientale del territorio non urbanizzato e urbanizzabile	=	=	=	=	=	=	=
d) la riqualificazione diffusa degli insediamenti	=	=	=	=	=	=	=
e) la sostituzione di parti dei tessuti urbani con parti di città nuova: l'area ferroviaria, il fronte a mare	=	=	=	=	=	=	=
f) l'adeguamento delle infrastrutture esistenti alle attuali esigenze e la trasformazione delle linee ferroviarie Taurensi in sistema metropolitano	=	=	=	=	=	=	=
g) la formazione di un sistema continuo di piazze e spazi verdi pubblici	=	=	=	=	=	=	=
h) la promozione turistica in relazione alle risorse naturali e antropiche valorizzate	=	=	=	=	+	=	+
i) la formazione del Parco del Petrace	=	=	=	=	=	=	=
j) la formazione di un insediamento di turismo nautico, costituito dal porto turistico integrato da servizi e attrezzature commerciali, ricettivi, produttivi e residenziali: la cosiddetta Porta a Mare, tra la città e il porto	+	+	+	+	+	+	+
k) la formazione di un insediamento direzionale, commerciale, sportivo, ricreativo e residenziale tra la città e la Piana, lungo la strada per Rizziconi e la metropolitana Gioia Tauro-Cinquefrondi: la cosiddetta Porta a Terra	=	=	=	=	=	=	=
l) l'intensificazione dell'utilizzo delle zone industriali e commerciali esistenti	+	+	+	+	+	+	+
La salvaguardia dei valori naturali, ambientali e paesaggistici del territorio medesimo, la difesa del suolo e degli assetti idrogeologici e idraulici, lo sviluppo in qualità della produzione agricola, la valorizzazione della funzione di equilibrio del territorio agricolo nei confronti di quello urbanizzato e urbanizzabile	=	=	=	=	+	=	=



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

Obiettivi strategici generali	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Sottozona Agricola E1 Sviluppare le attività agricole e tutelare il territorio da interventi e opere che possano in qualche modo intaccare la esclusività agricola	=	=	=	=	=	=	=
Sottozona Agricola E2 Promuovere e ove necessario recuperare le attività agricole, favorendo eventuali attività integrative e connesse	=	=	=	=	=	=	=
Sottozona Agricola E3 Recuperare e diversificare gli usi delle preesistenze insediative per lo sviluppo di attività connesse alla agricoltura, in relazione alle zone E2	=	=	=	=	=	=	=
Sottozona Agricola E4 Promuovere la tutela a fini ecologici, ambientali e di riequilibrio territoriale	=	=	=	=	=	=	=
Sottozona Agricola E5 Evitare interventi edilizi e di trasformazione del suolo e qualsiasi altro tipo di opere che ne possano compromettere le funzioni ecologiche e paesistico – ambientali	=	=	=	=	=	=	=
L'adeguamento della rete ferroviaria esistente alle esigenze di comunicazione nazionale, di area vasta e locale e la sua valorizzazione in relazione allo sviluppo del territorio della Pian	=	=	=	=	=	=	=
L'adeguamento alle esigenze di mobilità e di valorizzazione della rete delle strade esistenti nel territorio urbanizzato e in quello agricolo	=	=	=	=	=	=	=
a) la formazione di un polo infrastrutturale, di servizi, attrezzature, insediamento commerciale, turistico e ricettivo, detto Porta a Mare, in corrispondenza del porto turistico ubicato nella zona tra il Burello, ai margini settentrionali della città, e il porto	+	+	+	+	+	+	+
b) il collegamento del porto e della Porta a Mare con il territorio mediante la tangenziale dallo svincolo autostradale al porto e la linea metropolitana porto/area ferroviaria/polo territoriale detto Porta a Terra/autostrada/ strada statale 111/ strada provinciale per Rizziconi	=	=	=	=	=	=	=
c) la formazione di un polo terziario e direzionale, di relazioni del sistema città/porto con il territorio, detto Porta a Terra, ubicato in prossimità dell'esistente campo sportivo; l'insediamento sarà	=	=	=	=	=	=	=



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Obiettivi strategici generali	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
caratterizzato da una pluralità di funzioni: direzionali, terziarie, commerciali, ricettive, residenziali, produttive; un nodo intermodale è posto in corrispondenza della connessione tra la tangenziale svincolo/porto e la metropolitana per Cinquefrondi. Il porto e i due poli della Porta a Mare e della Porta a Terra costituiscono un sistema di centri di area vasta connessi da una rete infrastrutturale di interesse regionale e provinciale.							



## **4 CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE**

### **4.1 AMBITO DI INFLUENZA TERRITORIALE**

Prima di analizzare le caratteristiche degli impatti sulle componenti ambientali è necessario identificare l'ambito territoriale in cui possono manifestarsi tali impatti ambientali. L'ambito di influenza territoriale non coincide necessariamente con l'ambito geografico o amministrativo di riferimento del piano e il suo grado di definizione dipende dalle caratteristiche del piano oggetto di valutazione, in particolare dal dettaglio delle azioni e della loro localizzazione. Tale ambito deve comprendere, in ogni caso, tutte le aree potenzialmente interessate dagli impatti del piano.

In particolare l'ambito d'influenza territoriale viene caratterizzato con riferimento agli aspetti ambientali interessati dal piano prendendo in considerazione in particolare:

- la Rete Natura 2000 e sistemi di tutela e/o vincoli ambientali, culturali e paesaggistici presenti nell'ambito d'influenza territoriale;
- gli elementi ambientali connessi con situazioni di rischio antropogenico, naturale e per la salute umana;
- le aree sensibili e vulnerabili in considerazione delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, dei livelli di qualità ambientale, dei valori limite, dell'utilizzo intensivo del suolo;
- le aree di particolare valore ambientale comprese le produzioni agricole di particolare qualità e tipicità.

La caratterizzazione deve prevedere l'individuazione e la descrizione delle condizioni di criticità ambientali e delle particolari emergenze ambientali, laddove presenti, relative al territorio interessato.

Nel caso del PRRC del Porto di Gioia Tauro, l'ambito di influenza corrisponde all'ambito portuale di Gioia Tauro, ovvero al territorio portuale di competenza dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro.

Il territorio portuale è costituito dalle aree demaniali marittime, dai bacini portuali e dagli spazi acquei antistanti la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale per come individuata nel D.M. del 4 agosto 1998, nonché dalle aree acquisite successivamente al demanio marittimo con verbale di deliberazione del 16 febbraio 2002.

La circoscrizione portuale ha una superficie complessiva di circa 4.400.000 m<sup>2</sup> (440 ettari), esclusi gli spazi acquei. Le relative aree sono riportate in catasto nei fogli di mappa n. 1, 3, 7, 8, 13, 19 e 20 del Comune di Gioia Tauro (RC) e n. 31 e 32 del Comune di San Ferdinando (RC).



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Il porto è situato in posizione mediana lungo il litorale dell'omonimo golfo con esposizione dell'imboccatura ad ovest identificata dalle coordinate: lat. 38°26'36"N e long. 15°53'30"E.

Presenta una configurazione a canale con una superficie dello specchio acqueo interno di 180 ettari ubicata parallelamente alla costa. L'imboccatura ha una larghezza di circa 300 m, ed è ad essa contiguo un bacino di evoluzione del diametro di 750 m. In direzione nord si sviluppa il canale portuale della lunghezza di circa 3 Km e larghezza minima di 200 m, ampliato a 250 m nel tratto iniziale. All'estremo nord del canale si trova un ulteriore bacino di evoluzione del diametro di 500 m. Dispone di 5.125 m di banchine di cui 3.391 m ricavate lungo il lato di levante, 814 m lungo il lato nord e 920 m lungo il lato di ponente con fondali fino a -18 m (in corrispondenza della banchina alti fondali).

**Tabella 4-1 Configurazione del porto**

Descrizione	u.m.	
Superficie Ambito Portuale	mq	3.500.000
Superficie Specchio Acqueo	mq	1.732.000
Superficie Area Industriale	mq	3.600.000
Diametro bacino di espansione	m	750
Diametro Bacino di evoluzione	m	450
Larghezza canale	m	250
Lunghezza Banchine Container	m	3.395
Piazzali terminal container	mq	1.800.000
Prese frigorifere	n.	2.350
<b>Profondità Fondali</b>	m	
Banchina container <i>Alti fondali</i> -400 m		18
Canale zona centrale - 1.100 m		17
Zona centrale nord - 1.895 m		14,5
<b>Gru di Banchina</b>		27
Mega post Panamax sbraccio 62 m		9
Super post Panamax sbraccio 48-53 m		18

A Sud è presente una darsena destinata all'ormeggio delle imbarcazioni adibite ai servizi portuali e ad attività di pesca e diporto, dotata di banchine della lunghezza di 243 m.

Il Porto di Gioia Tauro è servito da un sistema stradale composto dalla Strada Statale n. 18 e dall'Autostrada A3 "Salerno – Reggio Calabria" collegata al porto con la tangenziale Est.

Inoltre, è collegato alla rete ferroviaria tramite la stazione di Rosarno. Attualmente, il traffico merci ferroviario consente la composizione di circa 5 treni al giorno.

Infine, i vicini aeroporti di Lametia Terme e Reggio Calabria offrono la possibilità di servirsi di un servizio aereo cargo e passeggeri.

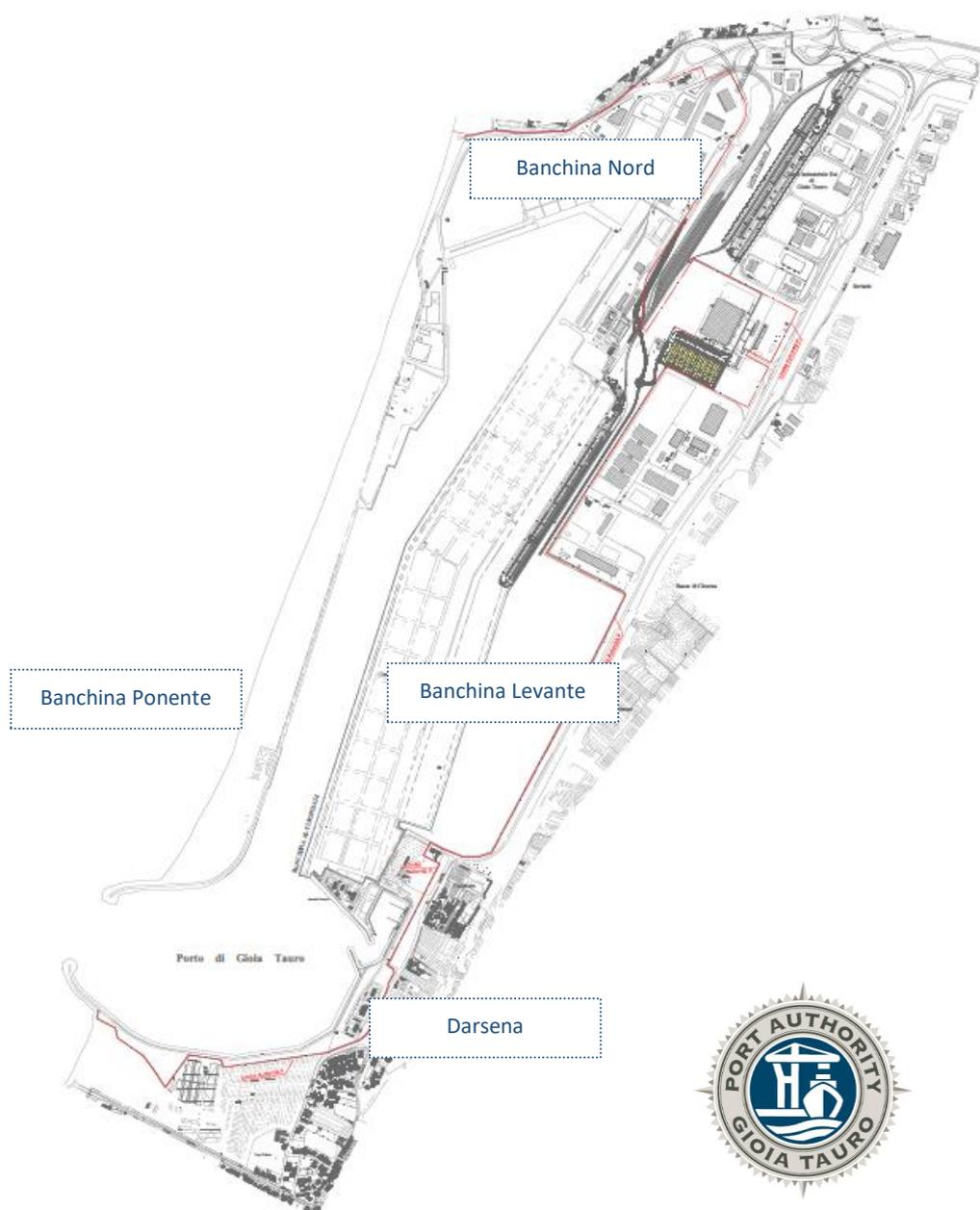


**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020



**Figura 4-1 Localizzazione del Porto di Gioia Tauro**



**Figura 4-2 Planimetria dell'area portuale**

La costruzione del porto di Gioia Tauro ha avuto inizio nella prima metà degli anni 70 nell'ambito del progetto speciale per la realizzazione delle infrastrutture sul territorio della provincia di Reggio Calabria (Delibera CIPE del 1974). Il dimensionamento e le caratteristiche strutturali dell'opera sono stati determinati dalla sua originaria destinazione funzionale a servizio degli insediamenti industriali pianificati dall'Autorità di Governo, che prevedevano la realizzazione in Calabria del V Centro Siderurgico Italiano. Alla fine degli anni '70



erano già state realizzate le opere portuali principali (banchine, moli, bacini) programma arrestato agli inizi degli anni '80 per la nota crisi del comparto siderurgico.



**Figura 4-3 Porto di Gioia Tauro**

Successivamente lo scalo è stato riconvertito da porto industriale a polifunzionale con l'esigenza di rimodulare i programmi di infrastrutturazione, l'assetto operativo ed i piani di sviluppo.

La disponibilità di grandi spazi a ridosso delle banchine portuali, l'ampiezza degli accosti e la profondità dei fondali, riferiti alle dimensioni degli altri porti nazionali, hanno aperto la strada al nuovo assetto funzionale del porto.

La prevalenza della tipologia del traffico container che si è affermata alla fine degli anni '80 ed il particolare favore conferitogli dalla sua posizione geografica mediana lungo la direttrice Suez – Gibilterra e baricentrica nel mar Mediterraneo, ne hanno orientato la futura caratterizzazione quale *scalo di transhipment* di contenitori e merci unitizzate in genere.

L'attività operativa ha avuto inizio nel 1995 e si è sviluppata a ritmo elevato fino a far assumere allo scalo in breve il ruolo leader nel settore del *transhipment* che ad oggi lo contraddistingue suscitando il primario interesse delle maggiori compagnie di navigazione.



## 4.2 ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI E CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI

Di seguito si procede alla valutazione delle componenti ambientali interessate dall'intervento individuando, per ciascuna di esse, i possibili impatti in termini di probabilità, durata, frequenza e reversibilità.

Le componenti ambientali che vengono prese in considerazione sono: Rifiuti, Atmosfera, Acqua, Suolo, Biodiversità e aree naturali protette, Popolazione e salute umana, Beni culturali e paesaggio, Mobilità e trasporti

### 4.2.1 Rifiuti

Negli ultimi anni la generazione di rifiuti ha assunto proporzioni sempre maggiori di pari passo con l'aumento dei consumi e degli imballaggi. La gestione dei rifiuti, in tutto l'arco di vita del prodotto (dalla realizzazione al riciclo), diventa prioritaria per minimizzare il consumo di risorse e l'impatto sull'ambiente.

La quantità di rifiuti prodotta, pur se legata alle dinamiche demografiche, esprime soprattutto:

- le scelte compiute dal settore produttivo in materia di materie prime, imballaggi, processi interni di riciclaggio;
- il tenore di vita e le preferenze dei consumatori;
- la capacità di risposta delle amministrazioni e le scelte da queste effettuate.

La piana di Gioia Tauro è un'area di 30 comuni (area delimitata in verde) di cui il maggiore è Gioia Tauro con una popolazione, al censimento 2011 di 19.063 abitanti, seguito da Palmi (18.721) e Taurianova (15.310), mentre il più piccolo è Candidoni con 389 abitanti. L'area coincide con il Distretto Tirrenico o ex ASL di Palmi.

I principali impianti di trattamento rifiuti presenti nell'area sono i seguenti:

**Tabella 4-2 Impianti trattamento rifiuti**

Comune	Impianti trattamento rifiuti	Utilizzo
Gioia Tauro	TERMOVALORIZZATORE di proprietà della Regione, è gestito dalla ditta Ecologia Oggi srl, autorizzata con AIA (Autorizzazione Integrata Ambientale) regionale	Produzione di CDR (Combustibile Derivato da Rifiuto)
	IAM (Depuratore consortile di 17 comuni)	Trattamento Reflui urbani e rifiuti liquidi speciali pericolosi e non tra cui il percolato proveniente dalle discariche; Bonifica siti inquinati
	ECOLOGIA OGGI (in prossimità area portuale)	Trattamento rifiuti solidi pericolosi e non
San Ferdinando	BIOSISTEMI srl (BIOMATRIX)	Recupero rifiuti non pericolosi tramite bioconversione di matrici organiche

L'impianto di termovalorizzazione di Gioia Tauro è strutturato come una centrale di produzione di energia elettrica ove viene utilizzato, come combustibile, il CDR prodotto dai rifiuti, costituito da una linea A che



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

comprende due linee indipendenti di termovalorizzazione, ciascuna dotata di un forno con tecnologia a letto fluido, una linea di trattamento rifiuti, un sistema di monitoraggio in continuo ed un camino. L'impianto è soggetto a verifiche, ispezioni e controlli da parte degli enti preposti, inoltre i risultati delle emissioni atmosferiche (bollettini), sono resi pubblici sul sito dell'Ufficio del commissario delegato per il superamento della situazione di emergenza nel settore dei rifiuti urbani della Regione Calabria ([www.ceacalabria.it](http://www.ceacalabria.it)).

La IAM, Iniziative Ambientali Meridionali (Depuratore consortile di 17 comuni), si occupa del trattamento Reflui urbani e rifiuti liquidi speciali pericolosi e non, nel sito di Gioia Tauro è autorizzato in AIA con DDG n. 17768 del 13 novembre 2008 e s.m.i. del Dipartimento Politiche dell'Ambiente della Regione Calabria.

Presso l'area portuale di Gioia Tauro è presente Ecologia Oggi, in Zona ASI Portuale San Ferdinando – Gioia Tauro, con il Centro polifunzionale di stoccaggio e trattamento rifiuti pericolosi e non pericolosi, compresi quelli provenienti dalle navi all'interno dell'area portuale di Gioia Tauro, ivi incluso il trattamento di Rifiuti Sanitari Infetti provenienti da circuito internazionale di natura organica. L'impianto gode di Autorizzazione Integrata Ambientale n. 17123 del 27/12/2016 e ospita:

- un impianto di trattamento liquidi provenienti dall'industria fotografica;
- un centro di trattamento e stoccaggio con capienza di oltre 220 metri cubi di emulsioni complesse;
- una linea di valorizzazione e separazione trifasica olio-acqua-fanghi dalla capacità di metri cubi 6/h;
- un centro di sterilizzazione per rifiuti alimentari assimilati ai sanitari e provenienti da bordo nave a vapore combinato con micro-onde dalla capacità di trattamento di 150 kg/h.
- un centro di evapoconcentrazione per il trattamento di percolati e rifiuti liquidi in genere dalla capacità produttiva di 6 metri cubi/ora.

Infine è presente la Biosistemi srl che si occupa del Recupero rifiuti non pericolosi tramite bioconversione di matrici organiche.

La raccolta differenziata dei rifiuti ha un ruolo prioritario nel sistema di gestione integrata dei rifiuti in quanto consente, da un lato, di ridurre il flusso dei rifiuti da avviare allo smaltimento e, dall'altro, di condizionare in maniera positiva l'intero sistema di gestione.

Essa consente infatti di:

- valorizzare le componenti merceologiche dei rifiuti sin dalla fase della raccolta;
- ridurre quantità e pericolosità dei rifiuti da avviare allo smaltimento indifferenziato;
- recuperare materiali ed energia nella fase di trattamento finale;
- promuovere comportamenti più virtuosi da parte dei cittadini, con conseguenti cambiamenti dei consumi, a beneficio delle politiche di prevenzione e riduzione.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Rev.1  
del 01/10/2020

Di seguito i dati di produzione dei rifiuti nel Comune di Gioia Tauro (ISPRA 2018):

**Tabella 4-3 Produzione comunale rifiuti urbani**

Calabria    Reggio di Calabria    Gioia Tauro

Produzione nazionale » Produzione regionale » Produzione provinciale della regione Calabria » Produzione comunale della provincia di Reggio di Calabria » Produzione del comune di Gioia Tauro

**Dati di Sintesi**    **Dati di Dettaglio**

Anno	Dato relativo a:	Popolazione	RD (t)	Tot. RU (t)	RD (%)	RD Pro capite (kg/ab.*anno)	RU pro capite (kg/ab.*anno)
2018	Comune di Gioia Tauro	20.078	1.092.570	9.239.370	11,83	54,42	460,17
2017	Comune di Gioia Tauro	20.076	2.076.060	10.117.080	20,52	103,41	503,94
2016	Comune di Gioia Tauro	19.970	2.532.600	10.683.760	23,71	126,82	534,99
2015	Comune di Gioia Tauro	19.864	2.679.110	11.452.310	23,39	134,87	576,54
2014	Comune di Gioia Tauro	19.802	2.676.540	11.997.610	22,31	135,17	605,88
2013	Comune di Gioia Tauro	19.681	627.820	8.744.400	7,18	31,90	444,31
2012	Comune di Gioia Tauro	19.095	1.153.120	10.110.267	11,41	60,39	529,47
2011	Comune di Gioia Tauro	19.063	1.153.120	10.813.000	10,66	60,49	567,22
2010	Comune di Gioia Tauro	18.683	1.451.553	10.906.005	13,31	77,69	583,74

Per l'analisi dei rifiuti del Porto di Gioia tauro si rimanda al capitolo 2.2.3

**VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI - Componente: Rifiuti**

Nessun impatto negativo sulla componente rifiuti.

Impatto positivo, significativo, sulla gestione dei rifiuti nel suo complesso in quanto il PRRC contribuirà alla implementazione di un sistema organico territorialmente e funzionalmente integrato di raccolta, trasporto, recupero e smaltimento dei rifiuti al contempo ambientalmente sostenibile ed economicamente efficiente.

Probabilità	Durata	Frequenza	Reversibilità
Nulla	Vita del piano	Alta	Elevata

**4.2.2 Atmosfera**

**Qualità dell'aria**

Il D.Lgs. 155/2010 s.m.i. assegna alla responsabilità ambientale delle Regioni tutto il complesso delle attività di monitoraggio sulla qualità dell'aria. Le attività sono delegate dalla Regione Calabria all'ARPACAL mediante la sottoscrizione di Convenzioni, la prima risalente all'anno 2012 (scaduta al 31.12.2016) e la seconda in corso, sottoscritta nel maggio 2017 a validità biennale. Le attività eseguite in Convenzione con la Regione Calabria sono finalizzate alla continuità delle attività di assistenza, manutenzione e gestione della stessa rete regionale e del mantenimento del complesso sistema di flussi informativi a supporto. Attualmente la Rete Regionale di Monitoraggio della Qualità dell'Aria (RRQA) è così costituita:

- n. 7 stazioni – laboratori di misura fissi, già acquisiti da ARPACAL con fondi POR FESR CALABRIA 2000–2006, che sono stato oggetto di revamping per la normativa ambientale stabilita dal D.Lgs. 155/2010 s.m.i.;



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

- tali stazioni - laboratori sono stati integrati con altri in parte già esistenti sul territorio appartenenti (ed acquisiti in stato di non utilizzo) da parte di Enti Locali, in numero di 5, di cui n. 2 del Comune di Vibo Valentia, n. 2 del Comune di Reggio Calabria e n. 1 del Comune di Catanzaro;
- in numero di 4 stazioni – laboratori acquisiti ex-novo per coprire le zone classificate secondo il D.Lgs. 155/2010 s.m.i. “C” e “D” del territorio regionale, quali quelli di Mammola (RC), Acri (CS), Rocca di Neto (KR), Martirano Lombardo (CZ);
- nel Programma di Valutazione D.Lgs. 155/2010 s.m.i. e nella Rete Regionale di Monitoraggio della Qualità dell’Aria sono stati inclusi – senza oneri di manutenzione- ulteriori numero 4 stazioni - laboratori fissi di proprietà di Soggetti Privati quali quelli di Enel Centrale di Rossano (Schiavonea CS), Rizziconi Energia (Polistena RC), Edison (Apostolello Simeri Crichi CZ), Edison (Firmo CS), in quanto laboratori già previsti per obblighi di rispetto di autorizzazioni ambientali nazionali.

Le attività di monitoraggio della qualità dell’aria condotte dall’Agenzia sul territorio regionale si avvalgono inoltre di n. 8 stazioni - laboratori mobili di proprietà ARPACAL, già acquisiti con fondi POR FESR CALABRIA 2000–2006, oggetto di revamping per la normativa ambientale stabilita dal D.Lgs. 155/2010 s.m.i.

A seguito di richiesta da parte del Dipartimento Ambiente e Territorio della Regione Calabria protocollo n. 262175 del 10/08/2017 è stata effettuata una campagna di monitoraggio avente per oggetto *Comune di Gioia Tauro - Richiesta d’intervento per la verifica della salubrità dei luoghi* a causa degli incendi di ingenti quantità di rifiuti che si sono verificati presso il quartiere Ciambra del Comune di Gioia Tauro; il monitoraggio è stato realizzato con l’utilizzo di un laboratorio mobile equipaggiato con gli analizzatori per la ricerca degli inquinanti normati dal D.Lgs. 155/2010 e s.m.i. al fine di valutare la qualità dell’aria ambiente. Tale attività è stata condotta con lo scopo di evidenziare eventuali modifiche sostanziali della composizione dell’aria in riferimento a precedenti monitoraggi effettuati nella stessa zona nei periodi: 30 novembre 2010 – 16 febbraio 2011 e 16 luglio 2015 – 20 ottobre 2015. La campagna di monitoraggio svolta nel 2017 ha coperto ininterrottamente il periodo compreso tra il 29 agosto ed il 11 novembre.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

LABORATORIO MOBILE NEL COMUNE DI Gioia Tauro
COMUNE: Gioia Tauro
ZONA MONITORATA: Via Dante Alighieri c/o scuola elementare "E. Montale"
COORDINATE: lat. 38° 25' 50" N - long. 15° 54' 2" E



**Figura 4-4 Sito di misura Laboratorio mobile**

Le principali sorgenti di inquinamento atmosferico possono essere riconducibili al traffico veicolare (leggero e pesante), attività portuali ed impianti termici civili.

Dall'analisi dei dati meteo climatici rilevati durante il periodo di monitoraggio si è riscontrata una condizione di maggiore ventosità in corrispondenza di venti provenienti da Nord-Nord-Ovest (337.5°N) e Ovest-Nord-Ovest (292.5°N). I venti nel periodo di monitoraggio sono stati in prevalenza provenienti da Sud-Est (135.0°N) e Sud-Sud-Est (157.5°N). Nel periodo di monitoraggio si sono riscontrati fenomeni sporadici di precipitazioni a fine stagione estiva e durante la seguente stagione autunnale. Da quanto esposto è possibile affermare che l'area monitorata è soggetta a ventilazione costante che aiuta la dispersione degli inquinanti emessi in atmosfera dalle diverse sorgenti antropiche.

L'attività di monitoraggio ha restituito i seguenti livelli di inquinamento:

- per il biossido di azoto (NO<sub>2</sub>), nel periodo di monitoraggio non si sono registrati superamenti del valore limite orario e della soglia oraria di allarme;
- per il monossido di carbonio (CO), nel periodo di monitoraggio non si è registrato alcun superamento del limite della massima media mobile sulle 8 ore;
- per l'ozono (O<sub>3</sub>), nel periodo di monitoraggio non si sono registrati superamenti della soglia di informazione e della soglia di allarme e della media mobile sulle 8 ore
- per il biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>), nel periodo di monitoraggio non si è registrato alcun superamento del valore limite orario, del valore limite giornaliero e della soglia oraria di allarme;
- per il particolato atmosferico (PM10), nel periodo di monitoraggio non sono stati registrati superamenti della media giornaliera;



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

- per i metalli pesanti e gli Idrocarburi Policiclici Aromatici (ME e IPA), nel periodo di monitoraggio si sono registrati valori giornalieri al di sotto del valore limite previsto per la media annua;
- per il benzene (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), nel periodo di monitoraggio si sono registrati valori giornalieri al di sotto del valore limite previsto per la media annua.

Dal confronto con le precedenti campagne di monitoraggio effettuate presso il medesimo sito nei periodi 30 novembre 2010 – 16 febbraio 2011 e 16 luglio 2015 – 20 ottobre 2015, non sono state rilevate discordanze dei risultati e gli andamenti dei profili di concentrazioni dei diversi inquinanti sono tipici del periodo di osservazione.

#### **Fattori climatici**

La Calabria si colloca in una zona con clima temperato ed estate secca denominato *mediterraneo*. Le zone litoranee ed i versanti sul mare sono caratterizzati da un clima con inverni miti ed estati calde e siccitose, a differenza delle zone più interne caratterizzate da un clima definito montano – mediterraneo con inverni più freddi e piovosi ed estati meno calde con probabili precipitazioni.

La regione presenta al proprio interno diverse zone che differiscono dal punto di vista climatico. In particolare, i caratteri climatici della Calabria sono fortemente influenzati dalla presenza di catene montuose a sviluppo prevalentemente lineare, che si innalzano rapidamente dal livello del mare fino a quote medie di 1.000 - 1.500 m. Tali catene provocano la rapida ascensione delle masse d'aria umide che precipitano sotto forma di piogge di intensità variabile in funzione della quota, e nello stesso tempo fungono da ostacolo per le zone sottovento che vedono limitati gli effetti delle perturbazioni. La distribuzione spaziale delle piogge è influenzata a nord e a sud della regione rispettivamente dalla presenza del massiccio del Pollino, che si salda ad ovest con la catena Costiera, e dalla catena montuosa delle Serre, che si estende dalla stretta di Catanzaro fino al massiccio dell'Aspromonte. Gli effetti che tali sistemi di catene hanno sulle precipitazioni è complesso. In particolare la distribuzione delle piogge medie annue oscillano dai circa 2.000 mm per le stazioni poste in vetta alla Catena Costiera, ai 600 mm per le stazioni installate sulla costa ionica (CRITELLI E GABRIELE, 1991).

Le conseguenze degli effetti orografici a sud sono più complesse, in quanto la catena delle Serre risente sia delle perturbazioni provenienti dal Tirreno, che di quelle provenienti dallo Ionio. Poiché i venti occidentali sono più carichi di umidità di quelli orientali e dal momento che il versante tirrenico della Catena Costiera ha una pendenza maggiore del versante ionico delle Serre, si hanno su quest'ultimo piogge brevi ed intense, mentre sul tirreno piogge frequenti e di minore intensità. In generale la Calabria può essere suddivisa in due zone climatiche caratterizzate da differenze assai marcate: la zona ionica più arida, contraddistinta da un regime pluviometrico di tipo impulsivo dove a lunghi periodi siccitosi seguono brevi ma intense piogge e la



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Rev.1  
del 01/10/2020

zona tirrenica che presenta un clima umido con periodi piovosi doppi rispetto alla fascia ionica, ma con minore intensità.

**VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI - Componente: Atmosfera**

Il servizio di raccolta e conferimento non comporterà un peggioramento dello stato della qualità dell'aria sia per il numero ridotto degli spostamenti, che per il percorso limitato dei mezzi a mare e a terra.

La qualità dell'aria potrà influenzata principalmente dall'emissione di gas di scarico (costituiti essenzialmente da NOx, SOx, CO, idrocarburi esausti, aldeidi e particolato) dovuta allo spostamento dei mezzi d'opera (autocarri per la raccolta e il trasporto dei rifiuti raccolti). L'impatto generato sarà comunque di tipo reversibile e minimo. Come misura di mitigazione si prevede di minimizzare i tempi di stazionamento degli automezzi in fase di esercizio e di cantiere.

Si rammenta, la prossimità dell'impianto di raccolta a quelli di recapito finale situati in ambito portuale od urbano, nelle immediate vicinanze del Porto stesso.

Probabilità	Durata	Frequenza	Reversibilità
Bassa	Vita del piano	Bassa	Elevata

**4.2.3 Rumore**

La gestione delle aree portuali presenta numerosi aspetti in conseguenza della complessa catena dinamica delle attività che le caratterizzano. L'impatto acustico prodotto dalle attività interne al porto e dalle attività indotte da tale infrastruttura costituisce, per la stretta interconnessione con l'area urbana e la presenza di un gran numero di recettori a distanze ravvicinate, una problematica di potenziale rilevanza dal punto di vista dell'inquinamento ambientale e per le conseguenti ricadute sanitarie. Attualmente il Comune di Gioia Tauro risulta sprovvisto della zonizzazione acustica; non avendo predisposto il piano sono pertanto ancora validi i limiti prescritti dal D.P.C.M. 01/03/91 in regime transitorio in relazione alla suddivisione del territorio in zone omogenee.

**VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI - Componente: Rumore**

Il servizio di raccolta e conferimento non comporterà un aggravio del livello del rumore.

Si prevedono emissioni acustiche generate dal transito degli automezzi per la raccolta dei rifiuti e emissioni legate allo svuotamento dei cassonetti. Tali emissioni avranno natura discontinua e l'impatto generato sarà minimo e di tipo reversibile

Probabilità	Durata	Frequenza	Reversibilità
-------------	--------	-----------	---------------



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Bassa	Vita del piano	Bassa	Elevata
-------	----------------	-------	---------

#### 4.2.4 Acqua

##### **Corpi idrici e qualità delle acque superficiali**

Per ciò che concerne le acque superficiali è interessante evidenziare che il Piano di Tutela delle Acque della Regione Calabria (adottato con DGR n. 394 del 30.06.2009), in relazione ai bacini idrografici al alto carico inquinante, prevede criteri che riguardano la rigenerazione degli ecosistemi mediante la riduzione delle criticità e l'attivazione di misure di disinquinamento e rinaturalizzazione sull'intero bacino idrografico. Questa linea di intervento interessa, tra l'altro, il bacino idrografico della Fiumara Budello sita nel Comune di Gioia Tauro, che si trova comunque all'esterno del confine dell'agglomerato industriale.

L'area pianeggiante che si sviluppa tra Gioia Tauro e Rosarno è sede di consistenti depositi alluvionali che si estendono sui fondo valle dei principali corsi d'acqua e sulle colline circostanti sotto forma di depositi terrazzati. Le alluvioni di fondo valle e della pianura costiera hanno composizione granulometrica prevalentemente sabbioso-limosa e quindi nel complesso scarsamente permeabili, ma dotate di spessore consistente, variabile fra un minimo di 20–30 m ed oltre 100 m allo sbocco del fiume Mesima. Caratteristiche diverse presentano i depositi terrazzati in cui prevalgono sabbie e ciottoli, il cui spessore varia tra 20–40 m nella parte settentrionale e tra 40–60 m in quella meridionale. Nelle zone collinari che bordano la pianura sono inoltre estesamente rappresentati i termini del complesso sabbioso–conglomeratici infrapleistocenico, caratterizzato da permeabilità medio-bassa per la presenza di intercalazioni argillose, il cui spessore raggiunge un massimo di 150–200 m tra Taurianova e Rosarno.

Le falde contenute nelle alluvioni vallive e nei depositi della piana costiera sono continue tra di loro e vanno considerate come un unico sistema; a tale sistema possono assimilarsi anche le falde contenute nei depositi terrazzati. La falda di tipo libero o semiconfinato defluisce dalle colline verso la costa, con direzioni da SW a NE e da NW a SE, analogamente alla direzione dei principali corsi d'acqua che solcano la pianura costiera, con gradiente idraulico variabile da 1,5–2,0% a valle. L'andamento della superficie piezometrica mette in evidenza un marcato drenaggio della falda in corrispondenza delle valli con presenza di numerose sorgenti, nella maggior parte di portata modesta, localizzate ai margini dei terrazzi collinari.



**Figura 4-5 Bacino idrogeologico e complessi acquiferi nell'area di Gioia Tauro**

Misure di portata eseguite nel passato lungo la rete idrografica hanno evidenziato interscambi tra la falda ed i corsi d'acqua nei vari tratti vallivi, permettendo di valutare l'entità della ricarica nel periodo piovoso e quella del drenaggio nei mesi asciutti. Nella pianura costiera la falda è sfruttata mediante un elevato numero di pozzi di varia profondità, con frequenza maggiore nella parte orientale; le portate variano da 1 l/s ad oltre 30 l/s. La salinità delle acque si mantiene intorno ai 500 mg/l nelle zone più interne, mentre si innalza in prossimità della fascia costiera denunciando effetti di intrusione salina nei livelli più profondi del deposito, fino ad una distanza di oltre 1 km dal litorale. Le campagne di monitoraggio svolte ai fini della caratterizzazione dei corsi d'acqua nel Piano di Tutela della Regione Calabria hanno consentito di mostrare come la situazione di inquinamento dei Nitrati sia estesa spazialmente in una grossa area a Nord della Piana di Gioia Tauro. Si osserva inoltre come gli inquinanti rinvenuti siano sempre gli stessi (Nitrati, Ferro, Manganese, Antiparassitari), collegabili in larga parte all'uso di fertilizzanti e prodotti fitosanitari nell'agricoltura. In particolare per quanto riguarda i Nitrati la situazione risulta abbastanza preoccupante, e concentrazioni inferiori a 25 mg/l si rinvenivano solo nella parte Sud – Occidentale e in corrispondenza delle aree più interne. Il sistema acquifero sotterraneo della Piana di Gioia Tauro è il maggiore per estensione tra quelli considerati nel versante Tirrenico della Calabria ed ha un'area di alimentazione approssimativamente di oltre 1000 km<sup>2</sup>. I principali prelievi acquedottistici nell'acquifero di Gioia Tauro sono rappresentati dai pozzi gestiti da Sorical e dai Comuni che vi attingono direttamente (quasi 1000 l/s le portate emunte). Come si è visto le acque sotterranee interagiscono con quelle superficiali e, di conseguenza, la loro qualità può essere influenzata dagli effetti delle attività umane. Per questo motivo è necessario limitare i rischi generati da pressioni antropiche pericolose per le falde.

Nel 2019 Arpacal ha effettuato un'attività di monitoraggio sul fenomeno della proliferazione di microalghe potenzialmente tossiche lungo il litorale calabro, con particolare riferimento alla specie *Ostreopsis ovata*.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Obiettivo del monitoraggio è di acquisire dati sui rischi presenti lungo le coste della regione e sui controlli indispensabili per la tutela della salute pubblica. Le stazioni di prelievo delle macroalghe sono distribuite sull'intero territorio regionale e scelte con caratteristiche morfologiche e idrodinamiche idonee alla proliferazione di *Ostreopsis ovata*:



**Figura 4-6 Mappa stazioni di monitoraggio**

Le attività di campionamento in mare, come nei precedenti anni, hanno riguardato il periodo da Giugno a fine settembre, periodo in cui, nei siti investigati, in base ai dati raccolti negli anni precedenti, è più probabile rinvenire l'alga tossica.

Nei punti di prelievo della provincia di Reggio Calabria non sono state riscontrate elevate fioriture algali, ma solo una presenza poco significativa. La stazione Scoglio dell'Ulivo, comune di Palmi, con costa articolata e spiaggia sabbiosa-ciottolosa, è stata individuata in una zona che presenta rocce affioranti con macroalghe. Anche quest'anno si rivela la stazione in cui è stata riscontrata maggiore concentrazione di tutte le specie ricercate.

Per ciò che concerne le acque marine Arpacal effettua un periodico monitoraggio sui parametri di balneazione.

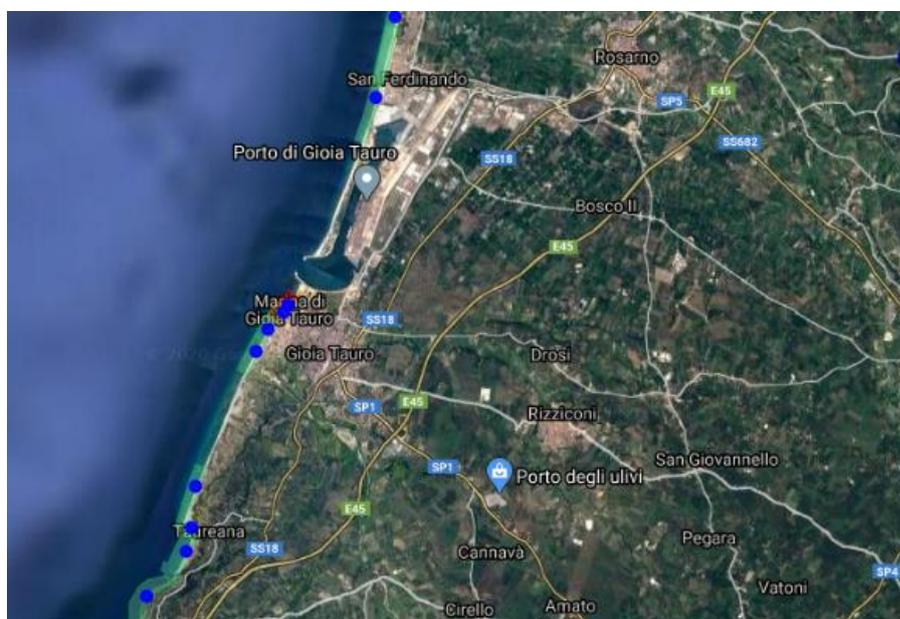
Con una nota inviata al Comune di Gioia Tauro, alla Regione Calabria ed al Ministero della Salute, il Dipartimento provinciale di Reggio Calabria dell'Arpacal ha comunicato che, in riferimento al monitoraggio delle "Acque di Balneazione", in occasione dei controlli di routine eseguiti sul campione di acqua di mare prelevato questa mattina, presso la stazione di campionamento denominata "200 mt nord Petrace", e ricadente nel comune di Gioia Tauro, è stato rilevato un esito SFAVOREVOLE per il parametro microbiologico " *Escherichia coli*", con valore superiore a quello imposto dalla normativa vigente: 3000 UFC/100 ml. (valore limite 500).

Si riporta di seguito la classificazione delle acque di balneazione assegnata da Arpacal per l'anno in corso.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Rev.1  
del 01/10/2020



**Figura 4-7 Aree di balneazione 2020**

Il Servizio Acque del Dipartimento provinciale di Reggio Calabria dell'Arpacal ha chiesto pertanto al Comune di Gioia Tauro di inibire l'area sottoposta a controllo e di comunicare le misure di gestione intraprese, ai sensi dell'art. 5 comma b del D.Lgs. 116/08.

Il Comune, inoltre, avrà cura di trasmettere online le ordinanze di divieto e di revoca, riferite alle acque destinate alla balneazione, al Ministero della Salute tramite il portale appositamente dedicato.

**VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI - Componente: Acqua**

All'interno dell'area oggetto di studio non vi sono corsi d'acqua, sorgenti o pozzi né aree di alimentazione di falde acquifere. L'attuazione del piano non comporta modifiche del ciclo delle acque

Relativamente alle acque marine, l'eventuale rischio di sversamenti a mare durante il conferimento dei rifiuti liquidi dalle navi ai mezzi nautici di raccolta sarà ovviato tramite l'impiego di opportune misure riportate nell'Istruzione operativa. La tutela delle acque superficiali e sotterranee, da sversamenti accidentali e non a terra e dagli scarichi liquidi, sarà perseguita anche tramite la presenza di un'area centralizzata dedicata alla raccolta dei rifiuti speciali pericolosi, dotata dei necessari accorgimenti per una gestione rispettosa dell'ambiente.

Inoltre, in linea con l'obiettivo di sostenibilità fissato dalla Direttiva comunitaria 2000/59/CE consistente nella riduzione degli scarichi a mare, su questa componente l'effetto sarà diretto e positivo, anche per le adeguate misure di gestione adottate. Tale effetto positivo, molto significativo, si manifesta per l'intera durata del Piano e tutela la salute umana da eventuali rischi.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Probabilità	Durata	Frequenza	Reversibilità
Bassa	Vita del piano	Bassa	Elevata

#### 4.2.5 Suolo

##### **Morfologia del territorio**

Dal punto di vista morfologico, il settore di studio è ubicato sulla piana costiera a nord di Gioia Tauro, a quote variabili tra i 2 e i 12 m s.l.m., con deboli ondulazioni in corrispondenza delle culminazioni dunari. La zona del porto di Gioia Tauro si colloca tra i Fiumi Petrace e Mesima. In generale, l'area di studio presenta un elevato grado di antropizzazione e, pertanto, i processi geomorfologici risultano fortemente condizionati e almeno parzialmente inibiti. L'intenso grado di antropizzazione dell'area, in particolare, ha notevolmente modificato l'assetto morfologico originario a causa della messa in posto di ingenti spessori di materiali di risulta che, spesso, mascherano le reali condizioni geologiche e geomorfologiche dei rilievi. D'altro canto gli interventi di urbanizzazione hanno prodotto un effetto migliorativo sulla dinamica morfologica di tutto il settore, grazie alle numerose opere di regimazione e di presidio realizzate a corredo delle imponenti strutture ed infrastrutture limitrofe, che garantiscono un efficiente controllo dei fattori erosivi e morfoevolutivi in generale.

Ad ovest dell'area di stretto interesse è presente un gradino morfologico, riconducibile al movimento della faglia pleistocenica, ad andamento NE-SO, che separa i terrazzi continentali dalla fascia litoranea. Lungo la scarpata si manifestano locali processi gravitativi di versante con formazione, al piede, di conoidi di detrito. Tale settore non influisce sulla zona di stretto interesse progettuale. Mentre, il settore immerso prospiciente il porto di Gioia, è interessato da un importante canyon sottomarino. In conformità con quanto riportato nel Piano per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino Regionale della Calabria, non si segnalano rischi e fenomeni di arretramento della spiaggia ma viceversa di accrescimento, né viene segnalato il pericolo di inondazioni marine o fluviali.

##### **Uso del suolo**

La CLC 2000 restituisce il seguente uso del suolo:

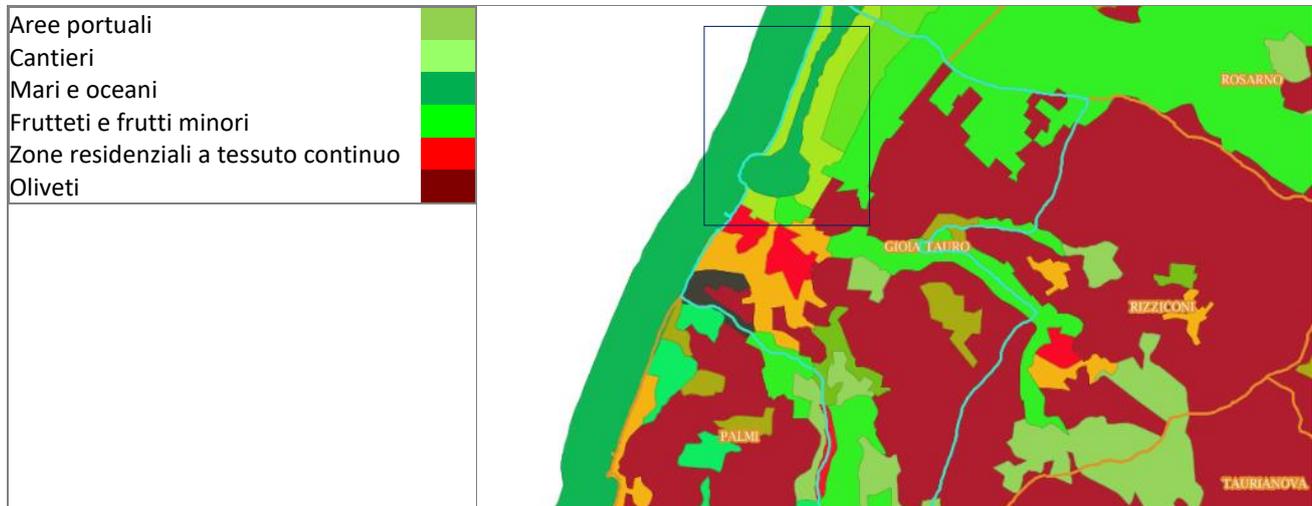


Figura 4-8 Uso del suolo

### Geologia

Dal punto di vista geologico, l'area di studio è caratterizzata dalla presenza di estese coltri quaternarie di genesi continentale e transizionale oloceniche e plio-pleistoceniche. Con diretto riferimento a quanto riportato nella Carta geologica della Regione Calabria in scala 1:25000, le successioni stratigrafiche presenti nell'area di studio possono essere distinte, dal basso verso l'alto, in:

- *Depositi continentali rossastri*: tali depositi non interessano direttamente l'area di interesse progettuale. Si tratta di depositi continentali costituiti da conglomerati (qcl-s), conglomerati sabbiosi e sabbie, con locali intercalazioni limose. Non fossiliferi. Presentano una scarsa resistenza all'erosione ed elevata permeabilità;
- *Conoidi di deiezione*;
- *Dune stabilizzate*: questi depositi interessano la porzione orientale dell'area di studio. Si tratta di dune e sabbie eoliche (d1), stabilizzate;
- *Dune mobili*: questi depositi interessano direttamente l'area di studio. Si tratta di dune e sabbie eoliche (d2), mobili;
- *Alluvioni*: tali depositi si rinvengono nel settore orientale dell'area di studio in corrispondenza delle principali scarpate e non interessano direttamente l'area di studio. Si tratta di alluvioni (af) fissate dalla vegetazione o artificialmente.

In particolare, i sedimenti che prima della realizzazione del porto alimentavano spontaneamente il litorale, provenivano dai fiumi Mesima a nord, e dal Petrace a sud, convergendo proprio in corrispondenza del tratto di costa ora occupato dalla struttura. In tutta l'area si rileva la presenza di uno strato sabbioso caratterizzato



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

da uno stato di addensamento generalmente molto elevato. Le sabbie da addensate a localmente molto addensate, prevalentemente quarzose e dotate nella parte superficiale di apporti ghiaiosi variabili. Lo sbancamento dell'area e gli scarichi in mare di ingenti volumi di materiale di riporto hanno modificato l'equilibrio naturale con evidente rinascimento della spiaggia emersa e sommersa. I depositi sabbiosi delle dune non esistono praticamente più. Quelle che si osservano lungo la spiaggia attuale e nell'area di stretto interesse progettuale sono rappresentati principalmente da cumuli di depositi antropici.

### **Idrogeologia**

Le caratteristiche idrogeologiche dell'area e, quindi, il deflusso idrico delle acque sotterranee, sono direttamente connesse con la natura litologica del substrato e con gli elementi tettonici che lo hanno interessato. Nello specifico, i litotipi sabbiosi addensati presenti nell'area di studio rappresentano un unico acquifero e sono caratterizzati da una discreta facilità di imbibizione in relazione con una permeabilità variabile da discreta a buona ( $10^{-5} < k < 10^{-3}$  m/s). Costituiscono acquiferi porosi particolarmente eterogenei ed anisotropi e sono sede di una falda idrica sotterranea di discreta rilevanza, strettamente connessa con il livello del mare. L'assetto morfologico pianeggiante e litologico non consentono l'impostazione di aste di drenaggio, specie per l'alta permeabilità dei terreni. Questi sono sede di importanti falde freatiche organizzate, con ogni probabilità, in sacche sovrapposte e intercomunicanti. Le superfici di separazione coincidono con gli orizzonti pelitici. A seguito della realizzazione della struttura portuale l'assetto idrogeologico della piana litoranea è stato fortemente modificato. Gli sbancamenti spinti oltre i 15 metri di profondità e l'apertura del bacino portuale hanno causato l'ingressione di acqua marina all'interno del nuovo canale e, di conseguenza, il parziale isolamento di strisce di terra rispetto all'approvvigionamento idrico continentale.

### **Rischio sismico**

Nell'area del porto di Gioia Tauro, ai sensi del DPCM 25.01.2018 Istituzione Zone Economiche Speciali (ZES). Piano di sviluppo strategico della Regione Calabria, l'area dell'agglomerato industriale ricade in zona sismica ad "alto rischio" (classe 1).

Secondo i dati a disposizione, risulta che i massimi risentimenti nell'area in studio sono stati dell'ordine del VII-VIII grado MCS e si sono avuti in corrispondenza degli eventi sismici del 1928. Infine, per quanto riguarda l'attuale Zonazione sismogenetica del territorio nazionale ZS9, il settore di studio ricade nella Zona 929 *Calabria tirrenica*. Sulla base degli studi sismologici più aggiornati, in questa zona sono attesi terremoti piuttosto profondi ( $P = 8-12$  km) e di elevata magnitudo ( $M_{max} = 7.2$ ), riconducibili a meccanismi di fagliazione prevalentemente normale.



### Aree a rischio PAI e vincolo idrogeologico

La carta dei vincoli, allegata al PAI evidenzia come la quasi totalità della provincia di Reggio Calabria, e pertanto anche l'area oggetto dell'intervento, sia sottoposta a vincolo idrogeologico. Il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) è stato approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 115 del 28.12.2001, D.L. 180/98 e successive modificazioni. Piano stralcio per l'assetto idrogeologico.

Nell'area del porto di Gioia Tauro, ai sensi del DPCM 25.01.2018 Istituzione Zone Economiche Speciali (ZES). Piano di sviluppo strategico della Regione Calabria, i seguenti vincoli risultano non presenti:

- Vincolo Idrogeologico Forestale (LR n. 45 del 12 ottobre 2012);
- Vincolo Idraulico PAI – Rischio Idraulico. Aree a Rischio Idraulico e Zone d'attenzione. (Aggiornato con Delibera del Comitato Istituzionale - n. 3/2016 -11 aprile 2016 PAI Calabria).



**Figura 4-9 Aree a pericolo alluvione e frana (fonte: Portale cartografico nazionale)**

Dall'esame delle cartografie di rischio del PAI 2001 si evince che la fascia costiera antistante il porto è caratterizzata da un livello di rischio R2 di Erosione Costiera. Dalla carta dell'Evoluzione della Linea di Riva,



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

infatti, si nota che una zona a nord del porto presenta un avanzamento della spiaggia mentre la zona a sud è a rischio erosione.

**VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI - Componente: Suolo**

Non sono previsti impatti in quanto il piano non prevede la realizzazione di scavi, sbancamenti e movimenti di terra connessi alla realizzazione di nuove strutture.

Non sono presenti interferenze relative a rischio idrogeologico, impermeabilizzazione, erosione, desertificazione o altre forme di degrado del suolo. Non sono previste interferenze con il sottosuolo. I contenuti del Piano, inoltre, riguardando la corretta gestione dei rifiuti, escludono anche possibili effetti in termini di contaminazione dei suoli. Come per le acque superficiali e sotterranee, così per la componente suolo le misure di gestione adottate per il processo di raccolta dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi consentiranno pertanto di scongiurare eventuali fenomeni di inquinamento.

Come prescrizione gestionale si prevede che la movimentazione e lo stoccaggio dei rifiuti siano gestiti in modo da evitare ogni possibile contaminazione del suolo (rif. Istruzione operativa, cap.9 del PRRC).

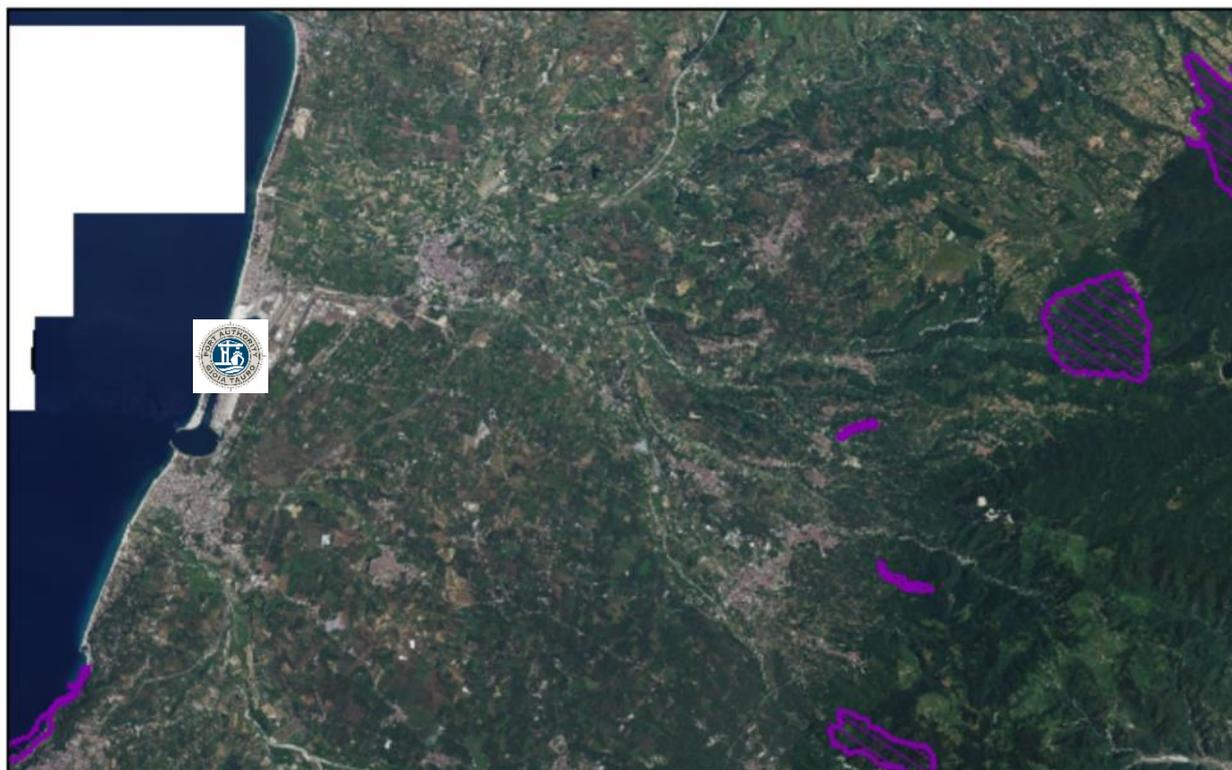
Probabilità	Durata	Frequenza	Reversibilità
Bassa	Vita del piano	Bassa	Elevata



#### 4.2.6 Biodiversità e aree naturali protette

L'area portuale non ricade all'interno di siti della rete Natura 2000. I siti più prossimi all'area portuale si trovano a:

- Zone Protezioni Speciali (ZPS) IT9350300 *Costa viola* a circa 13 km di distanza;
- Zone speciali di conservazione (ZSC) IT9350158 *Costa Viola e Monte Sant'Elia* a circa 10Km di distanza.



**Figura 4-10 Siti Natura 2000 (fonte: Portale cartografico nazionale)**

La fascia costiero-collinare della piana di Gioia Tauro è caratterizzata da un mosaico di aree agricole variamente coltivate. La vegetazione naturale è rappresentata da limitati lembi di querceti a quercia castagnata (*Quercus virgiliana*) con erica da piccoli gruppi di sughera (*Quercus suber*), quella seminaturale è rappresentata da cespuglietti a citoso trifloro (*Cytisus villosus*), frequenti sono le vegetazioni a più diretto determinismo antropico come i cespuglietti a rovo (*Rubus ulmifolius*). Diffusa è la vegetazione semi-naturale rappresentata da praterie steppiche a tagliamani (*Avenulo ampetodesmios*) e da praterie steppiche a barboncino mediterraneo (*Hyparrhenion hirtae*). Sono inoltre rilevabili punti di colonizzazione delle seguenti specie rare o a rischio: *Euphorbia paralias*, *Calystegia soldanella*.

Il comprensorio dove insiste l'agglomerato industriale è prevalente coltivato ad ulivi, radure regolari di agrumeti (principalmente clementine) a filare, orti prati e qualche filare di vite. Nell'area della Piana di Gioia



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Tauro non si rilevano habitat prioritari. In prossimità dell'area di progetto non sono presenti superfici interessate da vegetazione naturale di tipo boschivo che invece si estendono a quote più elevate proseguendo verso il massiccio aspromontano. La zona è fortemente caratterizzata dalla presenza di uliveti e in prossimità della fascia costiera di agrumeti; soltanto nel tratto finale in prossimità del torrente Vasi sono presenti boschi di castagno e di leccio.

La fauna tipica del territorio è rappresentata da comunità tipiche delle aree boschive e semi antropizzate, mentre quella degli ambienti fluviali prossimi all'area, quali i boschi e boscaglie ripariali, rive e greti di torrenti e fiumi, presenta comunità ricche di specie eterogenee per composizione e variabilità degli habitat.

**VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI - Componente: Biodiversità e aree protette**

Tali componenti risultano interessate dagli effetti positivi indiretti, molto significativi, relativi alla riduzione degli scarichi a mare, in particolare quelli illeciti, dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi che utilizzano porti dello Stato. L'attuazione del PRRC consentirà di proteggere, conservare, ripristinare e favorire il funzionamento dei sistemi naturali, degli habitat naturali e della flora e della fauna marina, al fine di arrestare la perdita di biodiversità, inclusa quella delle risorse ittiche.

Sono da escludere anche effetti sulla connettività, in quanto non verranno realizzate opere o infrastrutture tali da comportare interferenze con le modalità di spostamento delle specie potenzialmente presenti

Probabilità	Durata	Frequenza	Reversibilità
Bassa	Vita del piano	Bassa/nulla	Elevata

**4.2.7 Popolazione e salute umana**

L'analisi sulla popolazione e sulla salute umana nel contesto portuale sottintende una analisi di tipo economico sulla attuale redditività portuale e sulle sue prospettive di sviluppo con il relativo indotto. L'Autorità Portuale ha recentemente commissionato analisi tecnico-economiche finalizzate ad individuare le migliori azioni da intraprendere. Si riporta nel seguito una sintesi delle caratteristiche attuali del porto nel contesto socio-economico. Il porto di Gioia Tauro ha sofferto, negli ultimi anni, in modo particolare, la concorrenza di alcuni scali marittimi relativamente prossimi nel bacino del Mediterraneo tra i quali, su tutti, i competitor più diretti di Marsaxlokk (Malta), Pireo (Atene) e Tanger Med in Marocco, che hanno beneficiato sia di ingenti investimenti da parte dei rispettivi governi nazionali e/o Autorità Portuali, sia, come peraltro già rilevato, di maggiori facilitazioni nelle procedure di sbarco ed imbarco delle merci, oltre che di politiche fiscali



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

più aggressive. Inoltre, il porto calabrese sconta, come tutti i porti italiani, un'eccessiva burocratizzazione delle procedure di sdoganamento, controllo e stoccaggio delle merci, cui si aggiunge qualche inefficienza che contribuisce ad annullare i vantaggi, in termini temporali, di una navigazione relativamente veloce delle merci provenienti dall'oriente e dirette verso l'Italia e/o il nord Europa. Mediamente, infatti, nei porti italiani, le merci prima di essere ri-convogliate verso altre destinazioni, devono attendere fino a un massimo di 18 – 20 giorni per lasciare le strutture portuali. I principali vantaggi competitivi caratteristici del porto di Gioia Tauro coincidono con aspetti strutturalmente intrinseci alla localizzazione dello stesso, oltre che ad aspetti infrastrutturali. In sostanza, si può affermare che il porto di Gioia Tauro, può vantare:

- una collocazione geografica strategica, baricentrica nel contesto geo politico e commerciale del Mar Mediterraneo, e al centro della grande rotta di transito delle grandi navi la possibilità attuale e futura, dovuta alla profondità e conformazione interna ed esterna al porto vero e proprio dei fondali marini, di ricevere in porto anche le cosiddette navi di ultima generazione, che necessitano di un pescaggio minimo di 17 metri;
- disponibilità di spazi residui adiacenti le banchine sfruttabili per un incremento delle merci stoccate;
- presenza di notevoli aree industriali in area retro portuale, da destinare a distretto logistico integrato, che possono essere ulteriormente ampliate;
- dotazione significativa in termini di infrastrutture portuali (gru, carri elevatori, ponti mobili, aree per lo stoccaggio recintate, terminal cargo, aree controllo, ecc.);
- entrata in servizio, a breve, di un sistema intermodale per l'instradamento di merci «via ferro», ovvero realizzazione del terminal cargo con possibilità di formare convogli ferroviari di notevoli dimensioni.

Viceversa il porto di Gioia Tauro, specie se considerato in rapporto ad altri scali competitor, sembra, oggi, significativamente penalizzato dai seguenti e principali aspetti di notevole criticità:

- lunghezza notevole dei tempi che trascorrono tra sbarco e lavorazione dei container per problematiche connesse alla elevata burocrazia e, solo in parte, alla filiera dei controlli;
- incompleta strutturazione e configurazione fisica e funzionale dei collegamenti dell'ultimo miglio che limitano le potenzialità dello scalo, unitamente all'altrettanta limitativa scarsa idoneità funzionale della rete ferroviaria nel sud Italia;
- modesta capacità di "lavorazione" dei container in loco;



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

- innalzamento dei livelli di conflittualità sindacale e dei livelli di disagio sociale, legato alla riduzione delle attività portuali.

Per ciò che concerne l'evoluzione strategica del porto gli studi evidenziano come sia necessario Produrre Valore Aggiunto Territoriale, attraverso il miglioramento sensibile della dotazione infrastrutturale di un territorio e, segnatamente, di una struttura portuale, quindi costruire una filiera che, oltre alla movimentazione dei carichi in banchina (specie quando ci si riferisca ai container), fornisca servizi di varia natura ai diversi soggetti coinvolti (sia a valle, con le aree logistiche attrezzate, che a monte, offrendo servizi direttamente alle navi).

**VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI – Popolazione e salute umana**

Tale componente beneficia direttamente dell'effetto diretto relativo ad una gestione adeguata dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi.

Probabilità	Durata	Frequenza	Reversibilità
Alta (impatto positivo)	Vita del piano	Alta (impatto positivo)	Elevata

**4.2.8 Beni culturali e paesaggio**

Il territorio ricade nella cosiddetta *Piana di Gioia Tauro*. Questo ambito di paesaggio è costituito da una grande area pianeggiante costiera – formata dalle piane dei fiumi Petrace e Mesima – che si eleva con estesi pianori, dalle pendenze assai contenute, verso una corona di rilievi collinari che la cingono – diramandosi e disgregando dolcemente in forma radiale – e che si elevano, ad ovest, fino al crinale dell'Aspromonte. La parte pianeggiante – nettamente predominante – è costituita dalla Piana di Gioia Tauro, dalla Piana del fiume Petrace e dei suoi affluenti e dalla Piana del fiume Mesima e dei suoi affluenti. Essa è composta di un'area pianeggiante allungata tra il mare tirreno a ovest e le fasce collinari più interne a est, composta dal delta dei fiumi Mesima e Petrace, con una linea di costa bassa e uniforme; si estende dal promontorio di Capo Vaticano a nord fino alle colline di Palmi a sud, per una lunghezza di circa 20 Km; l'ampiezza della piana varia da qualche centinaio di metri fino ad un massimo di 5 Km in corrispondenza del tratto terminale del fiume Mesima, in quasi tutta la sua estensione, l'ampiezza è comunque maggiore di 1 Km. Le litologie prevalenti comprendono sabbie, arenarie, ghiaie, conglomerati, limi, argille.

Si tratta di un contesto industriale e portuale ormai consolidato, all'interno del quale gli elementi di naturalità e valenza paesaggistica propri dell'ambito territoriale sono ormai non riconoscibili.

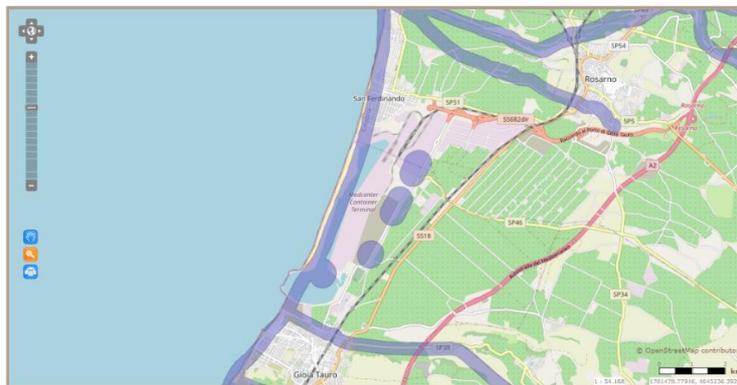


**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Con particolare riferimento alle aree sensibili dal punto di vista ambientale, l'area del Porto di Gioia Tauro risulta vincolata ai sensi del D.Lgs 42/2004:

- Aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, e di 300 metri dalla linea di battigia costiera del mare e dei laghi, vincolate ai sensi dell'art.142 c. 1 lett. a), b), c) del Codice:



- Vincolo [180046] Area panoramica costiera tirrenica caratterizzata da ricca vegetazione sita nel comune di Gioia Tauro (Pubblicazione GU n. 269 del 1967-10-27 Legge istitutiva L.1497/39 A1 P3-4):



- Sono inoltre presenti nel Comune di Rosarno e Gioia Tauro beni puntuali soggetti a vincolo archeologico o architettonico ed un'area archeologica nel Comune di Rosarno. La stessa è ubicata su una collinetta a sud dell'altopiano del fiume Mesima nel Comune di Rosarno, rinvenuta grazie ai ritrovamenti della necropoli di Medma. L'area portuale non è gravata da vincolo archeologico o architettonico.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

**VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI – Beni culturali e paesaggio**

Non ci sarà alcun effetto negativo diretto relativo all'alterazione dello stato dei luoghi, poiché il piano non prevede nuovi interventi ed è inserito in un contesto già fortemente connotato dal punto di vista infrastrutturale e produttivo

Probabilità	Durata	Frequenza	Reversibilità
Bassa/nulla	Vita del piano	Bassa/nulla	Elevata

**4.2.9 Mobilità e trasporti**

La Piana di Gioia Tauro è attraversata longitudinalmente in direzione nord-sud, per tutta la sua estensione, dalle Statali n. 18 e dalla Autostrada A3 Salerno – Reggio Calabria. L'autostrada A3 Salerno – Reggio Calabria costituisce l'asse portante delle comunicazioni Nord-Sud e ricopre un ruolo di primaria importanza per il collegamento dell'area di Gioia Tauro con il resto d'Italia e attraverso un sistema di strade a pettine raccordate ai 5 svincoli esistenti, con i più importanti poli della Calabria: il capoluogo Reggio Calabria, Vibo Valentia e il comprensorio di Lamezia Terme, mentre restano escluse da un collegamento diretto con la A3 la fascia alto tirrenica e la fascia ionica. La litoranea Strada Statale n. 18 Tirrenica da Praia a Mare a Reggio Calabria è il più antico asse di collegamento della zona, allo stato attuale principalmente utilizzata per gli spostamenti tra i comuni costieri. Nell'area è presente anche la Statale n. 536, che si snoda lungo le pendici dell'Appennino calabro attraversando e collegando – da nord a sud – i comuni di San Pietro di Caridà, Serrata, Laureana di Borrello, Galatro, Maropati, Cinquefrondi, Polistena sino a Taurianova, qui proseguendo verso Sud come Statale n. 111 dir. che si biforca nel suo tratto finale sino ad intersecare la Statale 112, una delle tre direttrici trasversali in direzione Est-Ovest del comprensorio e della provincia reggina. Lungo la Statale 112, sono situati i comuni della Piana siti ai piedi dei piani d'Aspromonte. L'area è attraversata trasversalmente in direzione Est-Ovest anche dalla Statale 111 e dalla Statale 281; a quest'ultima si affianca la strada in variante a scorrimento veloce, di importanza strategica, che innestandosi alla Statale 281 a Cinquefrondi, collega Rosario (autostrada A3) con Marina di Gioiosa (strada statale n. 106) connettendo il versante tirrenico e quello ionico della provincia di Reggio Calabria. Lo svincolo di Rosarno lungo l'autostrada A3, e il raccordo stradale a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia che collega tale svincolo con il porto, servendo anche gli insediamenti industriali e incrociando a due livelli la Strada Statale n. 18, risulta posizionato in modo ottimale per le origini e destinazioni del traffico portuale da e verso nord.



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Viceversa da e verso sud l'accesso ottimale sarebbe lo svincolo di Gioia Tauro, in corrispondenza del quale tuttavia non esiste analogo raccordo stradale di collegamento diretto al porto. L'alternativa del percorso attraverso la viabilità urbana di Gioia Tauro non è dotata, allo stato attuale, di capacità e caratteristiche adeguate al transito di traffico portuale.

Il porto di Gioia Tauro è servito inoltre dalla linea costiera tirrenica, Battipaglia-Reggio Calabria, classificata come parte della rete fondamentale nazionale, lungo la quale sono presenti – in territorio calabro – alcuni importanti stazioni/scali di snodo ferroviario, rispettivamente da nord a sud:

- Paola, da cui si dirama la linea di collegamento con Sibari riallacciandosi al tratto ionico della ferrovia;
- Lamezia Terme da cui si dirama il collegamento con Catanzaro Lido;
- Villa San Giovanni che è collegata con traghetti ferroviari a Messina.

La linea si caratterizza per alta densità di traffico ed elevata qualità dell'infrastruttura, è a doppio binario, a trazione elettrica e consente velocità operative comprese fra i 50 e i 100 km/h. L'altezza della sagoma limite (riferimento geometrico di ingombro trasversale rispetto al quale devono essere uniformate le dimensioni dei veicoli per garantire che il moto dei veicoli avvenga senza interferenze con i probabili ostacoli disposti lungo il tracciato), nel tratto di linea ricadente nell'area, è di 3.940 mm (codifica FS P/C32); i valori massimi delle pendenze longitudinali sono compresi fra 1'1,1% e 1'1,3%; il carico assiale massimo ammissibile nella tratta ferroviaria in questione è di 22,5 ton/asse, ovvero 8 ton/m (codifica FS D4); infine la potenzialità della linea è di circa 160 treni/giorno.

Per quanto riguarda il corridoio adriatico, anch'esso di interesse per il traffico portuale contenitori, il gestore dell'infrastruttura ha programmato interventi atti ad eliminare problemi di sagoma (ampliamento di alcune gallerie) e di capacità (raddoppio del binario sulla tratta Bari – Taranto, bretella di Palagiano, ecc.) di cui all'APQ "Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro" siglato il 28.09.2010.

Gli interventi previsti sono:

- Collegamento ferroviario Gioia Tauro – Taranto – Bari. Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia – Reggio Calabria: Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologiche);
- Collegamento ferroviario Gioia Tauro – Taranto – Bari. Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia – Reggio Calabria: Costruzione della nuova SSE (Sotto stazione Elettrica) a Vibo Pizzo e potenziamento della SSE di Sambiasi;



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

- Collegamento ferroviario Gioia Tauro – Taranto – Bari. Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia – Reggio Calabria ACS e PRG Stazione di Lamezia Terme;
- Collegamento ferroviario Gioia Tauro – Taranto – Bari. Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico itinerario;
- Collegamento ferroviario Gioia Tauro – Taranto – Bari. I fase potenziamento tratta Metaponto – Sibari – Bivio S. Antonello.

La capacità massima stimata lungo il corridoio adriatico, in esito agli interventi programmati, risulterà pari a 60 treni cargo al giorno.

L'area portuale di Gioia Tauro è connessa alla rete nazionale tratta tirrenica (linea Battipaglia - Reggio Calabria) in corrispondenza della stazione di Rosarno.

Il raccordo di collegamento dello scalo di Rosarno con lo scalo portuale è costituito da 2 binari (di cui 1 elettrificato). La stazione di San Ferdinando è situata a nord dell'area portuale all'estremità del raccordo di collegamento, anch'esso elettrificato, con lo scalo di Rosarno. La stazione di San Ferdinando (presa-consegna treni) è servita da 6 binari elettrificati di modulo 700 m. L'estensione lato terra del terminal container, che porta la profondità del piazzale a 500 m lungo buona parte della banchina di Levante, ha comportato il taglio dei binari di manovra in diretta prosecuzione verso sud del fascio binari della stazione di San Ferdinando, e ha reso necessaria la realizzazione di analogo impianto non più in asse al fascio binari, bensì parallelo al fascio binari ma traslato di circa 150 m verso est mediante un flesso, e incuneato nella ridotta fascia di terreno libero esistente fra il perimetro del terminal container e gli insediamenti produttivi fra il terminal e la strada provinciale Gioia Tauro – San Ferdinando.

Il carico e lo scarico dei carri ferroviari su cui venivano avviate le merci in transito nei terminal portuali avvenivano, in appositi fasci collocati all'interno degli spazi concessi ai terminalisti. Dopo una prima fase di avvio delle merci in import ed export via ferrovia il servizio è stato progressivamente annullato per l'esiguità delle strutture ferroviarie dedicate a terminal ferroviario che rendevano poco remunerativo il servizio.

**VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI – Mobilità e trasporti**

Il servizio di raccolta e conferimento non comporterà un peggioramento dello stato dei trasporti sia per il numero ridotto degli spostamenti, che per il percorso limitato dei mezzi a mare e a terra.

Probabilità	Durata	Frequenza	Reversibilità
Bassa	Vita del piano	Bassa	Elevata



## 5 VALUTAZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI DEL PIANO

Nel seguito si riporta una tabella che esemplifica la valutazione dei potenziali impatti (natura e significatività) dell'attuazione del PRRC sulle componenti descritte nel precedente capitolo. La valutazione dei potenziali impatti è espressa come di seguito rappresentato.

**Tabella 5-1 Valutazione impatto**

<b>Simbolo</b>	<b>Valutazione</b>
++	Impatto molto positivo
+	Impatto positivo
=	Impatto trascurabile/nessun impatto
-	Impatto negativo
--	Impatto molto negativo



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm..ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

AZIONI DEL PRRC	Impatti sulle componenti								
	Rifiuti	Atmosfera	Acqua	Suolo	Biodiversità e aree naturali protette	Popolazione e salute umana	Beni culturali e paesaggio	Mobilità e trasporti	Rumore
Proceduralizzare il servizio di raccolta e di gestione dei rifiuti a bordo nave, in modo che risponda a criteri di facilità di accesso ed efficienza economica per gli attori economici coinvolti	++	=	=	=	=	=	=	=	=
Individuare gli impianti portuali idonei alla raccolta ed al deposito dei rifiuti provenienti dalle navi, così come il miglior sistema di trasporto a destinazione	++	=	++	=	+	++	=	=	=
Garantire, a tutte le navi che approdano nel Porto di Gioia Tauro, la fornitura del servizio di gestione dei rifiuti, siano essi pericolosi e non	++	=	++	=	++	++	=	=	=
Sensibilizzare i soggetti economici coinvolti, ad una corretta attuazione della Raccolta Differenziata a bordo delle navi, così da valorizzare le tipologie omogenee di rifiuti a	++	=	++	=	++	++	=	=	=



**Verifica di Assoggettabilità alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.*

Rev.1  
 del 01/10/2020

AZIONI DEL PRRC	Impatti sulle componenti								
	Rifiuti	Atmosfera	Acqua	Suolo	Biodiversità e aree naturali protette	Popolazione e salute umana	Beni culturali e paesaggio	Mobilità e trasporti	Rumore
vantaggio di un recupero remunerativo, piuttosto che dello smaltimento indifferenziato									
Predisporre apposite procedure documentate per monitorare e controllare lo standard qualitativo del servizio e per verificare mediante Ispezioni periodiche il rispetto degli adempimenti normativi esistenti da parte dei Soggetti Gestori	++	=	++	++	++	++	=	=	=
Definire sistemi tariffari applicabili alle navi, relativamente ai rifiuti conferiti;	++	=	=	=	=	++	=	=	=
Sviluppare un'attività informativa per raggiungere tutti gli attori economici coinvolti, affinché siano uniformate le modalità operative e gestionali adottate a beneficio di un'efficace gestione dei rifiuti e dei residui di carico da trattare	++	=	++	++	++	++	=	=	=



**Verifica di Assoggettività alla VAS**  
*art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm..ii.*

Rev.1  
del 01/10/2020

Sulla base delle previsioni del piano e delle caratteristiche ambientali del contesto di riferimento, si ritiene di poter affermare che non sussistono particolari impatti ambientali. Al contrario i benefici per l'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano, in termini di riduzione delle quantità di rifiuti indebitamente abbandonati in mare e a terra nell'area portuale, sono considerevoli a fronte di un trascurabile impatto sull'inquinamento atmosferico e da rumore generato dal transito dei mezzi per la raccolta e il conferimento dei rifiuti.

Si ribadisce, infine, che l'aggiornamento del PRRC del Porto di Gioia Tauro interessa esclusivamente l'ambito portuale; inoltre, nessuno degli effetti considerati ha natura transfrontaliera.

## **6 MONITORAGGIO DEL PIANO**

Al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi di Piano nonché un efficace controllo della congruità e dell'efficienza dei servizi offerti e dei potenziali effetti ambientali, si prevedono specifiche misure di monitoraggio a carico del gestore del servizio. Tale sistema di monitoraggio volontario ha l'obiettivo di supportare al meglio le future revisioni del piano sia in termini di gestione dei flussi, tariffe, dotazioni sia in termini di performance ambientali. Alla base di un qualsiasi programma di monitoraggio, si pone la selezione di un opportuno set di indicatori specifici. Un indicatore di monitoraggio, per poter essere considerato adeguato, deve possedere alcune caratteristiche minime:

- rilevanza: riflette accuratamente e senza ambiguità la componente da misurare;
- misurabilità: pronta disponibilità, o reperibilità in tempi ragionevoli, qualità statistica e scientifica, possibilità di aggiornamenti periodici;
- efficacia informativa: chiarezza, semplicità, facilità di comprensione;
- consistenza analitica: fondatezza scientifica, rispondenza a standard o a valori limite per la valutazione, possibilità di evidenziare relazioni.

Quindi si rendono necessari opportuni strumenti di monitoraggio e verifica al fine di analizzare in continuo l'evolversi dei principali elementi di valutazione riguardanti il presente Piano, in particolare:

- l'analisi merceologica del rifiuto indifferenziato (RI);
- la stabilità biologica (calcolata mediante l'IRD);
- la destinazione al trattamento o allo smaltimento del RI;
- n. spanti accidentali.



## 7 CONCLUSIONI

Dal presente rapporto emerge che il PRRC, non prevedendo la realizzazione di nuove opere, vie di accesso, isole ecologiche, etc. non apporta modifiche allo stato dei luoghi e, rispettando sia i principi che le indicazioni tecniche riportate nelle normative di riferimento, non si discosta dalla direttrice di sviluppo sostenibile tracciata in momenti diversi dagli strumenti sovraordinati. L'analisi effettuata ci consente di affermare che:

- il Piano di gestione dei rifiuti non contiene previsioni contrastanti con gli strumenti di pianificazione di scala sovraordinata e contribuisce a realizzare alcuni degli obiettivi ivi contenuti;
- l'attuazione del Piano non causa la criticizzazione dello stato delle componenti ambientali del contesto analizzato piuttosto introduce effetti positivi;
- il Piano riguarda la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi con la finalità di ridurre le quantità di rifiuti indebitamente abbandonati in mare e a terra e prevenire pertanto l'inquinamento dell'ambiente marino;
- le previsioni del Piano producono impatti diretti positivi sulle componenti ambientali direttamente interessate quali rifiuti, acque superficiali, popolazione e salute; e indirettamente interessate quali Biodiversità (specie marine).

Occorre ribadire ancora una volta, che con l'adozione del PRRC aggiornato si contribuirà sostanzialmente al raggiungimento dell'obiettivo di sostenibilità per la componente acque marine della direttiva 200/59/CE la quale, per l'appunto, si propone di "ridurre gli scarichi in mare, in particolare quelli illeciti, dei rifiuti e dei residui carico prodotti dalle navi che utilizzano porti situati nel territorio dello stato, nonché di migliorare la disponibilità e l'utilizzo degli impianti portuali di raccolta dei suddetti rifiuti e residui".

In conclusione, l'aggiornamento del Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico del porto di Gioia Tauro che si sottopone a verifica di assoggettabilità a VAS con il presente documento, investe una piccola area a livello locale. Dall'analisi delle azioni relative si può affermare che l'aggiornamento del Piano non interferisce con ambiti di tutela della natura e non interferisce, né ha alcun effetto indiretto, con siti di interesse comunitario, zone di protezione speciale o habitat protetti.

In considerazione della natura ed entità delle azioni previste dal PRRC e degli effetti potenziali attesi dalla sua attuazione, si ritiene che non si debbano attendere impatti negativi significativi, bensì effetti positivi non solo sulle componenti ambientali ma anche sulle attività umane e, pertanto, che nel suo complesso l'aggiornamento del PRRC non debba essere assoggettato a procedura di VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.