



Autorità di Sistema Portuale  
dei Mari Tirreno Meridionale  
e Ionio

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

Rev.1  
del 01/04/2022



Autorità di Sistema Portuale  
dei Mari Tirreno Meridionale  
e Ionio



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 e di Gestione dei Rifiuti Prodotti dalle Navi del Porto di Corigliano**

<b>Data</b>	<b>Redatto</b>	<b>Verificato</b>	<b>Approvato</b>
Aprile 2022			
Rev. 1	del		



## INDICE

<b>1</b>	<b>INTRODUZIONE.....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>QUADRO NORMATIVO.....</b>	<b>6</b>
2.1.1	<i>Contenuti del rapporto preliminare ambientale .....</i>	<i>8</i>
2.1.2	<i>Soggetti competenti in materia ambientale .....</i>	<i>9</i>
2.2	<b>PRRC DEL PORTO DI CORIGLIANO ROSSANO .....</b>	<b>11</b>
2.2.1	<i>Obiettivi del piano.....</i>	<i>11</i>
2.2.2	<i>Tipologia e quantificazione del traffico.....</i>	<i>12</i>
2.2.3	<i>Tipologia di rifiuti e relativo quantitativo .....</i>	<i>15</i>
2.2.4	<i>Gestione del processo .....</i>	<i>17</i>
2.2.5	<i>Istruzione operativa per la gestione dei rifiuti raccolti a bordo nave.....</i>	<i>18</i>
2.2.6	<i>Processi di comunicazione da e verso l'esterno .....</i>	<i>28</i>
<b>3</b>	<b>QUADRO PROGRAMMATICO E VERIFICA DI COERENZA ESTERNA .....</b>	<b>33</b>
3.1	<b>Piani Nazionali .....</b>	<b>36</b>
3.1.1	<i>Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) .....</i>	<i>36</i>
3.2	<b>Piani Regionali .....</b>	<b>40</b>
3.2.1	<i>Piano Regolatore Portuale .....</i>	<i>40</i>
3.2.2	<i>Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti 2016 e modifiche al Piano regionale di Gestione dei Rifiuti (PRGR) .....</i>	<i>40</i>
3.2.3	<i>Piano Operativo Triennale (POT).....</i>	<i>51</i>
3.2.4	<i>Piano di sviluppo strategico della Zona Economica Speciale .....</i>	<i>52</i>
3.2.5	<i>Patto per lo sviluppo della Regione Calabria .....</i>	<i>54</i>
3.2.6	<i>Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR) .....</i>	<i>60</i>
3.2.7	<i>Piano di Sviluppo Rurale 2014/2020 (PSR).....</i>	<i>62</i>
3.2.8	<i>Progetto Integrato Strategico Rete Ecologica Regionale (PIS RER).....</i>	<i>63</i>
3.2.9	<i>Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica (QTRP) .....</i>	<i>65</i>
3.2.10	<i>Piano regionale di tutela della Qualità dell'Aria della regione Calabria (PRTQA).....</i>	<i>72</i>
3.2.11	<i>Piano di Tutela delle Acque della Regione Calabria .....</i>	<i>73</i>
3.2.12	<i>Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI).....</i>	<i>74</i>
3.2.13	<i>Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale (PGRA).....</i>	<i>76</i>
3.2.14	<i>Piano Generale degli interventi di Difesa del Suolo – I Fase .....</i>	<i>78</i>
3.2.15	<i>Programma Operativo Regionale (POR) del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) 2014-2020 .....</i>	<i>79</i>
3.2.16	<i>Fondo di Sviluppo e Coesione - PAR Calabria FAS 2007-2013 .....</i>	<i>81</i>
3.2.17	<i>Piano Regionale dei Trasporti della Calabria (PRT).....</i>	<i>84</i>
3.2.18	<i>Piano di Bacino - Stralcio Erosione Costiera (PSEC).....</i>	<i>92</i>

3.2.19	<i>Piano Operativo Generale degli Interventi per la Bonifica dei Siti Contaminati della Regione Calabria</i> .....	93
3.2.20	<i>Piano di Gestione Locale Relativo all'intera Costiera Ionica Regionale – GSA 9</i> .....	94
3.2.21	<i>Piano Regionale di Sviluppo Turistico Sostenibile (PRSTS)</i> .....	95
3.2.22	<i>Piani Regionali per i Beni Culturali della Calabria</i> .....	98
3.2.23	<i>Piano di Assetto Naturalistico dell'Ente di gestione delle Riserve naturali regionali del lago di Tarsia e della foce del fiume Crati</i> .....	100
3.3	<b>Piani Provinciali</b> .....	103
3.3.1	<i>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)</i> .....	103
3.3.2	<i>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Cosenza (PTPC)</i> .....	104
3.4	<b>Piano Comunali</b> .....	106
3.4.1	<i>Piano Regolatore Comunale (P.R.G.) e Piano Regolamento Edilizio ed Urbanistico (R.E.U.)</i> .....	106
<b>4</b>	<b>CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE</b> .....	<b>107</b>
4.1	<b>AMBITO DI INFLUENZA TERRITORIALE</b> .....	107
4.2	<b>ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI E CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI</b> .....	111
4.2.1	<i>Rifiuti</i> .....	111
4.2.2	<i>Atmosfera</i> .....	115
4.2.3	<i>Rumore</i> .....	120
4.2.4	<i>Acqua</i> .....	121
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> .....	141
4.2.9	<i>Mobilità e trasporti</i> .....	144
<b>5</b>	<b>VALUTAZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI DEL PIANO</b> .....	<b>146</b>
<b>6</b>	<b>MONITORAGGIO DEL PIANO</b> .....	<b>149</b>
<b>7</b>	<b>CONCLUSIONI</b> .....	<b>150</b>

## INDICE TABELLE

Tabella 2-1	Soggetti competenti in materia ambientale.....	10
Tabella 2-2	Approdi annuali nel Porto di Corigliano.....	13
Tabella 2-3	Quantità di merce movimentata nel Porto di Corigliano Calabro (anno 2021).....	14
Tabella 2-4	Imbarcazioni da diporto e pescherecci.....	14
Tabella 2-5	Stima giornaliera di approdi e quantità di rifiuti gestiti.....	16
Tabella 2-6	Flussi informativi tra l'Autorità di Sistema 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 PRGR e gli obiettivi del PRRC.....	49
Tabella 3-6	Matrice di coerenza tra gli obiettivi del POT 2021-2023 e gli obiettivi del PRRC.....	52

<b>Tabella 3-7</b>	<b>Patto per lo sviluppo della Regione Calabria assi d'intervento - intervento strategico e matrice di coerenza con gli obiettivi del PRRC .....</b>	<b>54</b>
<b>Tabella 3-8</b>	<b>Obiettivi generali del Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR).....</b>	<b>61</b>
<b>Tabella 3-9</b>	<b>Matrice di coerenza degli obiettivi generali del Piano di Sviluppo Rurale (PSR) e gli obiettivi del PRRC ....</b>	<b>62</b>
<b>Tabella 3-10</b>	<b>Matrice di coerenza con gli indicatori di realizzazione del PIS RER e gli obiettivi del PRRC .....</b>	<b>64</b>
<b>Tabella 3-11</b>	<b>Obiettivi specifici e generali del Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica (QTRP) .....</b>	<b>66</b>
<b>Tabella 3-12</b>	<b>Matrice di coerenza tra gli obiettivi del QTRP e gli obiettivi del PRRC.....</b>	<b>70</b>
<b>Tabella 3-13</b>	<b>Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRTQA e gli obiettivi del PRRC .....</b>	<b>73</b>
<b>Tabella 3-14</b>	<b>Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PTA e gli obiettivi del PRRC .....</b>	<b>74</b>
<b>Tabella 3-15</b>	<b>Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PAI e gli obiettivi del PRRC .....</b>	<b>75</b>
<b>Tabella 3-16</b>	<b>Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PGRA e gli obiettivi del PRRC .....</b>	<b>77</b>
<b>Tabella 3-17</b>	<b>Matrice di coerenza del PRRC con le finalità del Piano generale degli Interventi di Difesa del Suolo .....</b>	<b>79</b>
<b>Tabella 3-18</b>	<b>Matrice di coerenza tra gli obiettivi del POR 2014-2020 e gli obiettivi del PRRC .....</b>	<b>80</b>
<b>Tabella 3-19</b>	<b>Matrice di coerenza tra gli obiettivi del Fondo di Sviluppo e Coesione - PAR Calabria FAS 2007-2013 e gli obiettivi del PRRC.....</b>	<b>82</b>
<b>Tabella 3-20</b>	<b>Proposte di obiettivi, azioni e misure per il sistema di mobilità della Calabria.....</b>	<b>85</b>
<b>Tabella 3-21</b>	<b>Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRT e gli obiettivi del PRRC .....</b>	<b>91</b>
<b>Tabella 3-22</b>	<b>Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PSEC e gli obiettivi del PRRC.....</b>	<b>93</b>
<b>Tabella 3-23</b>	<b>Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PSAR e gli obiettivi del PRRC .....</b>	<b>94</b>
<b>Tabella 3-24</b>	<b>Matrice di coerenza tra gli obiettivi del Piano di Gestione Locale Relativo all'intera Costiera Tirrenica Regionale e gli obiettivi del PRRC .....</b>	<b>95</b>
<b>Tabella 3-25</b>	<b>Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PRSTS e gli obiettivi del PRRC.....</b>	<b>97</b>
<b>Tabella 3-26</b>	<b>Matrice di coerenza tra gli obiettivi generali dei Piani Regionali per i Beni Culturali e gli obiettivi del PRRC .....</b>	<b>99</b>
<b>Tabella 3-27</b>	<b>Matrice di coerenza tra gli obiettivi generali del PAN e gli obiettivi del PRRC .....</b>	<b>102</b>
<b>Tabella 3-28</b>	<b>Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PTCP di Cosenza e gli obiettivi del PRRC .....</b>	<b>105</b>
<b>Tabella 4-1</b>	<b>Gestione dei rifiuti urbani nella regione Calabria - 2020 (ISPRA) .....</b>	<b>112</b>
<b>Tabella 4-2</b>	<b>Trattamento integrato aerobico e anaerobico - 2020 (ISPRA) .....</b>	<b>112</b>
<b>Tabella 4-3</b>	<b>Trattamento meccanico biologico (TMB) - 2020 (ISPRA) .....</b>	<b>112</b>
<b>Tabella 4-4</b>	<b>Incenerimento e Coincenerimento - 2020 (ISPRA).....</b>	<b>112</b>
<b>Tabella 4-5</b>	<b>Smaltimento in discarica - 2020 (ISPRA).....</b>	<b>113</b>
<b>Tabella 4-6</b>	<b>Produzione comunale rifiuti urbani.....</b>	<b>114</b>
<b>Tabella 4-7</b>	<b>Stazioni di monitoraggio della Rete Regionale della Qualità dell'Aria .....</b>	<b>116</b>
<b>Tabella 4-8</b>	<b>Occupati per sezioni di attività economica - Dati comunali (fonte: <a href="http://dati-censimentopopolazione.istat.it/Index.aspx?lang=it#">http://dati-censimentopopolazione.istat.it/Index.aspx?lang=it#</a>) .....</b>	<b>136</b>
<b>Tabella 5-1</b>	<b>Valutazione impatto .....</b>	<b>146</b>

## INDICE FIGURE

<b>Figura 2-1</b>	<b>Andamento degli approdi (2021) .....</b>	<b>13</b>
<b>Figura 2-2</b>	<b>Schema di processo informativo .....</b>	<b>18</b>
<b>Figura 4-1</b>	<b>Localizzazione del Porto di Corigliano .....</b>	<b>110</b>
<b>Figura 4-2</b>	<b>Impianti trattamento rifiuti.....</b>	<b>111</b>
<b>Figura 4-3</b>	<b>Impianti trattamento rifiuti Corigliano – Rossano (Fonte <a href="https://www.catasto-rifiuti.isprambiente.it/index.php?pg=gestimpianto&amp;aa=2020&amp;regid=3&amp;impid=18&amp;imp=Calabria">https://www.catasto-rifiuti.isprambiente.it/index.php?pg=gestimpianto&amp;aa=2020&amp;regid=3&amp;impid=18&amp;imp=Calabria</a>).....</b>	<b>113</b>
<b>Figura 4-4</b>	<b>Zonizzazione ed ubicazione delle stazioni di monitoraggio della Rete Regionale della Qualità dell'Aria ...</b>	<b>116</b>
<b>Figura 4-5</b>	<b>Biossido di Zolfo. Massime medie giornaliere nelle stazioni della RRQA .....</b>	<b>117</b>
<b>Figura 4-6</b>	<b>Particolato PM10. Superamenti del valore limite giornaliero per registrati nelle stazioni della RRQA .....</b>	<b>117</b>
<b>Figura 4-7</b>	<b>Particolato PM10. Medie annuali confrontate nelle stazioni della RRQA .....</b>	<b>118</b>
<b>Figura 4-8</b>	<b>Biossido di Azoto. Medie annuali nelle stazioni della RRQA .....</b>	<b>118</b>
<b>Figura 4-9</b>	<b>Schematizzazione ipotesi di aggiornamento della Regione Calabria .....</b>	<b>122</b>
<b>Figura 4-10</b>	<b>Bacini idrografici e corsi d'acqua (Web GIS Servizi per il Territorio della Regione Calabria) .....</b>	<b>122</b>



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

Rev.1  
del 01/04/2022

<b>Figura 4-11 Rete di monitoraggio ZVN (Zone Vulnerabili da Nitrati) per le acque superficiali della Calabria</b> .....	123
<b>Figura 4-12 Stato ecologico corpi idrici superficiali - Stato chimico corpi idrici superficiali</b> .....	124
<b>Figura 4-13 Stato ecologico acque marino - costiere</b> .....	124
<b>Figura 4-14 Portale Acque testata di proprietà del Ministero della Salute</b> .....	127
<b>Figura 4-15 Uso del suolo (Corine Land Cover del 2012)</b> .....	130
<b>Figura - 4-16 Ordinanza PCM 3519 del 28 aprile 2006, All. 1b – Zone Sismiche</b> .....	131
<b>Figura 4-17 Aree a rischio alluvione (Fonte Portale cartografico nazionale)</b> .....	132
<b>Figura 4-18 PTCP Provincia di Cosenza - QC05 Rischio erosione della costa</b> .....	133
<b>Figura 4-19 Siti Natura 2000 (Fonte Portale cartografico nazionale)</b> .....	135
<b>Figura 4-20 Andamento demografico della popolazione residente a Corigliano-Rossano dal 2001 al 2020</b> .....	136
<b>Figura 4-21 Struttura della popolazione dal 2002 al 2021</b> .....	136
<b>Figura 4-22 Indici compositi per la Calabria (fonte Report Regionale Calabria nell'ambito del progetto S.I.S.PR.IN.I)</b> ..	139
<b>Figura 4-23 Indici di dotazione infrastrutturale</b> .....	140
<b>Figura 4-24 Paesaggio Ecologico prevalente - Carta QC.06 (Fonte PTCP della Provincia di Cosenza)</b> .....	141
<b>Figura 4-25 Paesaggio Ambientale prevalente - Carta QC.07 (Fonte PTCP della Provincia di Cosenza)</b> .....	142
<b>Figura 4-26 Valenza Costiera - Carta QC.10 (Fonte PTCP della Provincia di Cosenza)</b> .....	143
<b>Figura 4-27 Area Boscate - Carta QC.22 (Fonte PTCP della Provincia di Cosenza)</b> .....	143
<b>Figura 4-28 Aree di rispetto ai sensi del (Fonte <a href="http://sitap.beniculturali.it/">http://sitap.beniculturali.it/</a>)</b> .....	144
<b>Figura 4-29 Rete dei trasporti nei pressi del porto di Corigliano (Fonte Geoportale della Regione Calabria)</b> .....	145





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

Rev.1  
del 01/04/2022

### 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 Corigliano in provincia di Cosenza, 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 di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

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;



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)



*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 01/04/2022

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. L' Ufficio competente è Settore 4 - "Valutazioni Ambientali" U.O.4.3. Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

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 predispone 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 di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio**<sup>1</sup> Contrada Lamia - 89013 Gioia Tauro (RC).

---

<sup>1</sup> Istituita il 18 giugno 2021, l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha competenza sui porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro, Palmi e Vibo Valentia. È un ente pubblico, dotato di personalità giuridica di diritto pubblico e autonomia amministrativa, ha funzioni di indirizzo, programmazione, promozione e controllo in merito alla sicurezza e all'igiene nei luoghi di lavoro.





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

Rev.1  
 del 01/04/2022

Nell'ambito del processo di verifica di assoggettabilità alla VAS del PRRC del Porto di Corigliano Rossano (CS), i soggetti competenti in materia ambientale sono individuati nella tabella che segue:

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

Ente	Soggetti competenti in materia ambientale
<b>Autorità procedente</b>	Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio
<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><u>Ufficio competente: Settore 4 - "Valutazioni Ambientali" U.O.4.3. Valutazione Ambientale Strategica (VAS)</u></b>
<b>Soggetti competenti in materia ambientale</b>	Autorità di bacino distrettuale Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Catanzaro, Cosenza e Crotona 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 Autorità Idrica Calabria (AIC) - Ente di governo dell'ambito territoriale ottimale per il servizio idrico integrato nel territorio comprendente l'intera circoscrizione regionale.
<b>Autorità della Provincia di Reggio Calabria</b>	Provincia di Cosenza Ambito Territoriale Ottimale Calabria 1 - Cosenza (ATO 1 - Cosenza) Azienda Sanitaria Provinciale Cosenza
<b>Autorità comunali</b>	Comune di Corigliano - Rossano Comuni di Acri, Calopezzati, Cassano allo Ionio, Cropalati, Crosia, Longobucco, Paludi, San Cosmo Albanese, San Demetrio Corone, San Giorgio Albanese, Spezzano Albanese, Tarsia, Terranova da Sibari





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

Rev.1  
del 01/04/2022

## 2.2 PRRC DEL PORTO DI CORIGLIANO ROSSANO

### 2.2.1 Obiettivi del piano

Il presente aggiornamento del “Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del Porto di Corigliano” ha lo scopo di identificare le procedure per la gestione dei rifiuti prodotti sulle navi.

L’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio intende perseguire gli obiettivi contenuti nel seguente documento di “Politica di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi”.

### **Politica di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del Porto di Corigliano**

L’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale, in ottemperanza agli obblighi previsti dal Decreto Legislativo n. 197 del 8 novembre 2021 “Recepimento della direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE”, ha predisposto il “Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi” per il Porto di Corigliano Calabria.

Attraverso l’adozione di tale Piano, l’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale 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 di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale ha individuato, per i porti gestiti, i seguenti obiettivi da perseguire:

- I. Proceduralizzare il servizio di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi, 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 Corigliano Calabria, 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.

**L’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale**

Come previsto dal comma 7 dell’art. 5 del D.Lgs. n. 197/2021, l’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale si impegna ad aggiornare la suddetta Politica in funzione delle revisioni ed aggiornamenti apportati al presente Piano.



L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha deciso che il presente Piano, in quanto documento primario per la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi del Porto di Corigliano, 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 presente 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. 197/2021;
- b) a seguito della sua redazione ed aggiornamento, come previsto dal comma 2, dell'art. 5, del D.Lgs. n. 197/2021, 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.
- c) a seguito dell'approvazione del Piano, da parte della Regione Calabria, l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, come previsto dal comma 4, dell'art. 5, del D.Lgs. 197/2021, emana una propria ordinanza che costituisce il Piano di raccolta di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e provvedere alla sua distribuzione;
- d) il Responsabile di attuazione del Piano ha l'incarico di garantire:
  - la distribuzione del Piano di raccolta di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e suo 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)).
- e) il Responsabile di attuazione del Piano provvede, come previsto dal comma 7, dell'art. 5, del D.Lgs. 197/2021, all'aggiornamento dello stesso con cadenza almeno quinquennale 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 Porto di Corigliano è interessato da un traffico marittimo di circa 100 navi negli ultimi anni. Le navi in transito dal porto sono soprattutto di tipo mercantile, mentre potrebbero arrivare anche navi passeggeri.

Per procedere ad una valutazione delle prestazioni del servizio svolto, sono stati presi in considerazione i dati relativi agli anni 2019, 2020 e 2021, concernenti tipologie e le quantità di rifiuti raccolti sulle navi.

### Navi da carico e navi passeggeri

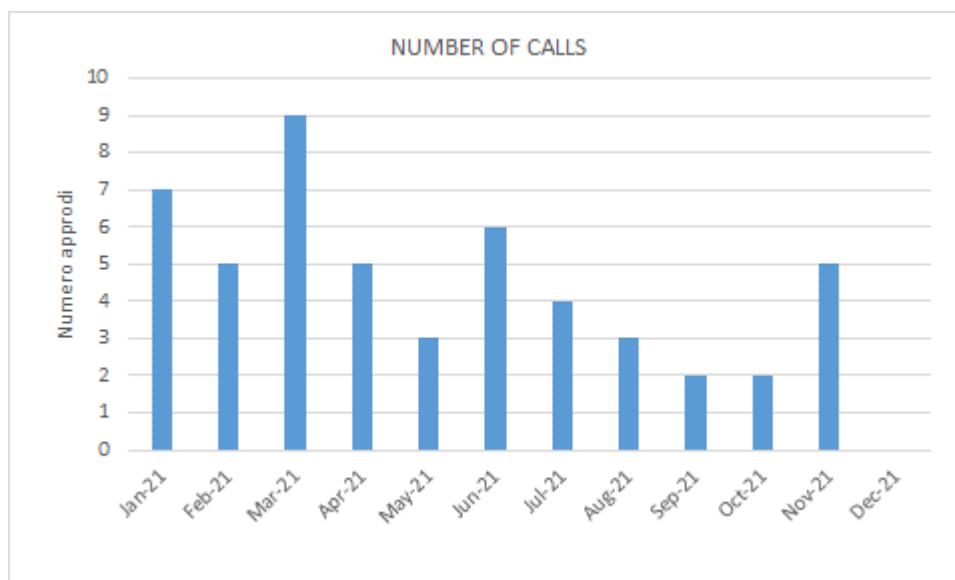
Il traffico container costituisce, nel Porto di Corigliano, la prima caratterizzazione funzionale e ne rappresenta il principale indotto. Nella tabella seguente è riportato il numero di navi, suddivise per tipologia, approdate nel Porto negli anni (2019, 2020 e 2021).

**Tabella 2-2 Approdi annuali nel Porto di Corigliano**

Tipologia di unità navali	Numero di approdi		
	2019	2020	2021
Navi portacontainer	-	-	-
Navi portarinfuse	80 (*)	65 (*)	51
Navi Ro/Ro <sup>2</sup>	-	-8	-
Navi passeggeri/Traghetto	-	-	-
<b>Totale unità navali approdate</b>	<b>1.421</b>	<b>1.273</b>	<b>1.388</b>

(\*) Dato stimato

Nella figura seguente viene evidenziato in forma grafica l'andamento degli approdi mensili del 2021 nel Porto di Corigliano Calabro.



**Figura 2-1 Andamento degli approdi (2021)**

<sup>2</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.

Nel 2021, le navi portarinfuse rappresentano il 100% dell'intero traffico del Porto di Corigliano. Nell'ultimo triennio non si sono registrati approdi di navi portacontainer e di navi passeggeri/traghetti.

La Tabella 2-2 mostra un dettaglio della tipologia di merce movimentata nel Porto di Corigliano nel 2021.

**Tabella 2-3 Quantità di merce movimentata nel Porto di Corigliano Calabro (anno 2021)**

Tipologia di merce	Quantità (t)
Cereals	21.000
Foodstuff/Fodder/Oil seeds	0
Coal and lignite	4.500
Tegole	31.000
Ores/cement/lime/plasters	168.300
Metallurgical Products	34.950
Chemical products	100
Other dry bulk	21.000
<b>TOTALE</b>	<b>259.850</b>

Nel 2019, la merce movimentata è stata pari a 404.337 t, mentre nel 2020 è stata pari a 344.276 t.

Come si evince, nell'ultimo triennio, sia il numero di approdi che le tonnellate sono diminuite.

#### Imbarcazioni da diporto e pescherecci

Presso il Porto di Corigliano sono presenti 3 banchine (n. 5, 6 e 7) dove stazionano le imbarcazioni da diporto, i pescherecci e le imbarcazioni di Stato.

Nella Tabella 2-4 sono riportate le imbarcazioni presenti nel Porto.

**Tabella 2-4 Imbarcazioni da diporto e pescherecci**

Tipologia di imbarcazioni presenti nella darsena	Numero di imbarcazioni
Imbarcazioni da diporto	40
Imbarcazioni da pesca	54
<b>Totale imbarcazioni presenti</b>	<b>158</b>

Nel porto fanno base 54 pescherecci di piccolo-medio tonnellaggio che usano uscire in attività di pesca 4 giorni alla settimana (da lunedì a giovedì) dalle ore 02:00 alle ore 17:00. Occasionalmente, vi fanno scalo le tonnare per lo sbarco dei tonni. Il massimo flusso di traffico navale si registra con l'entrata/uscita dei pescherecci stanziali. Non vi sono molte imbarcazioni da diporto che fanno base nel porto, ma il maggior traffico si ha nei mesi estivi, arrivando ad un numero di presenze pari a 40 unità.

Oltre a queste imbarcazioni sono presenti imbarcazioni di Stato ed occasionalmente imbarcazioni che debbono sottoporri a controlli tecnici (es. imbarcazioni oceanografiche).

### 2.2.3 Tipologia di rifiuti e relativo quantitativo

Per procedere ad una valutazione sull'attuale adeguatezza del servizio di gestione dei rifiuti prodotti ed individuare le eventuali modifiche organizzative è indispensabile accertare la domanda globale derivante dall'applicazione del presente Piano, sulla base dei dati e delle informazioni inerenti al servizio prestato negli ultimi anni nel Porto di Corigliano.

#### Analisi dei rifiuti raccolti a bordo nave nell'ultimo triennio

Nel porto di Corigliano il servizio attualmente viene prestato mediante ditte iscritte al registro previsto dall'art. 68 Codice Navigazione, applicando tariffe di libero mercato. Pertanto non è stato possibile individuare le quantità di rifiuti prodotti dalle navi gestiti nell'ultimo triennio.

Sulla base del numero di approdi e della tipologia di imbarcazioni, si può stimare che la quantità di rifiuti gestiti è pari a circa 15 t/anno.

I principali rifiuti prodotti dalle navi 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;
- Plastica;
- Imballaggi in materiale misto;
- Rifiuti assimilabili agli urbani;
- Rifiuti biodegradabili di cucine e mense, ma di origine Extra U.E.

#### Valutazione dei quantitativi delle principali tipologie di rifiuti

Al fine di valutare il fabbisogno per l'espletamento di un adeguato servizio gestionale e degli impianti e mezzi utili per lo stoccaggio dei rifiuti a bordo nave, si sono calcolate le medie giornaliere relative alla produzione dei rifiuti e del numero degli approdi, partendo dai dati su base annua.

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



**Tabella 2-5 Stima giornaliera di approdi e quantità di rifiuti gestiti**

Tipologia di unità navali	Media giornaliera di produzione dei rifiuti (kg/approdo)	Media giornaliera di approdi (n.)	Max giornaliero di approdi (n.)	Max Produzione giornaliera di rifiuti (kg)
Navi portacontainers	294,1	0,0	0,01	2,9
Navi portarinfuse		0,14	0,27	79,4
Navi Ro/Ro		0,0	0,01	2,9
Navi passeggeri		0,0	0,01	2,9
<b>Totale</b>		<b>0,14</b>	<b>0,3</b>	<b>88,1</b>

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

Tenendo conto dei traffici delle navi da carico, è possibile stimare il fabbisogno del servizio di raccolta in massimo 110 servizi all'anno per una quantità di rifiuti di circa a 88 kg al 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:



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

Rev.1  
del 01/04/2022

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

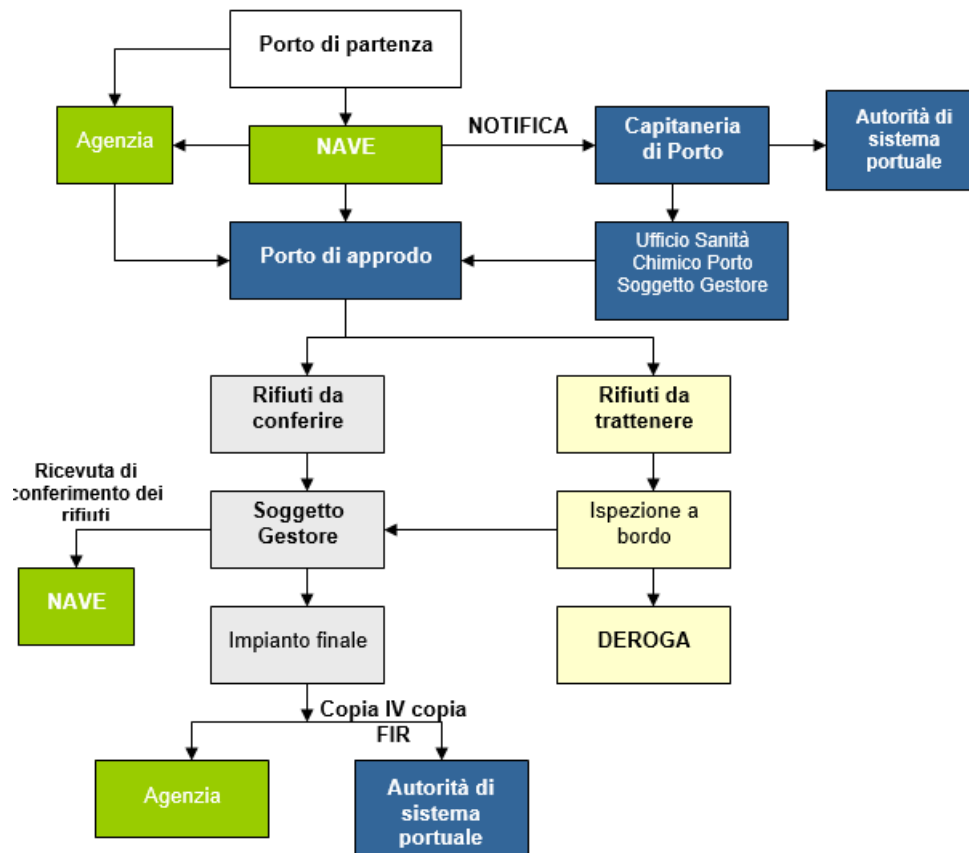
Tenendo conto di queste tipologie di rifiuti prodotte, nel capitolo successivo, si riporteranno le attività operative che dovranno svolgere gli operatori del servizio, al fine di effettuare una corretta gestione degli stessi.

### 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).

Si specifica che il Capitolo 9, oltre a prevedere le attività a carico del Soggetto Gestore da svolgere in linea generale, per tutte le tipologie di rifiuto, prevede, al suo interno, la definizione di apposite istruzioni operative atte a garantire una corretta gestione dello specifico rifiuto.

Di seguito si riporta il flusso informativo, fra tutti i soggetti coinvolti.



**Figura 2-2 Schema di processo informativo**

### 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 Corigliano.

#### Modalità operative generali

La Direttiva 2019/883/CE, il D.Lgs. 197/2021 e la Legge 221/2012 obbligano il comandante della nave diretta verso un porto italiano ad inviare a mezzo del sistema informativo GISIS la notifica all'Autorità Marittima prima dell'arrivo nello scalo; a sua volta l'Autorità Marittima trasmette le informazioni in notifica all'Autorità di Sistema 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.



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

Rev.1  
del 01/04/2022

Il comma 1 dell'art. 7 del D. Lgs. 197/2021 stabilisce che *“Il comandante della nave che approda in un porto dello Stato, prima di lasciare tale porto, conferisce tutti i rifiuti presenti a bordo a un impianto portuale di raccolta tenendo in considerazione le pertinenti norme in materia di scarico previste dalla convenzione MARPOL”* 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 Corigliano 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 Corigliano.

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, la "Ricevuta di conferimento dei rifiuti" (Allegato 3), relativo all'erogazione del servizio di gestione dei rifiuti ritirati dalla nave. Tale ricevuta 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).





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

Rev.1  
del 01/04/2022

- 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 di Sistema 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:

- a. **Registro cronologico di carico e scarico dei rifiuti** (conforme alle disposizione del D.M. 148/19983)

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. 145/19984)

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

<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).



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.

Oltre ad una descrizione tecnico/gestionale per ogni tipologia di rifiuto, vengono riportati i codici EER dei rifiuti più rappresentativi.

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 Corigliano Calabro (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:

- Gestione dei rifiuti Garbage;
- Gestione dei rifiuti "pericolosi" e "non pericolosi";
- Gestione dei rifiuti Sewage;
- Gestione dei residui di carico e dei rifiuti "non ordinari";
- Gestione dei rifiuti del naviglio da pesca;

- 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":

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

Per l'organizzazione del servizio di gestione dei rifiuti "garbage", si deve ritenere che, verosimilmente, tutte le navi che approdano nel Porto di Corigliano Calabro 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 “Ricevuta di conferimento dei rifiuti” 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.

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.

Secondo quanto previsto dal comma 2, art. 2, D.Lgs. 197/2021, i rifiuti prodotti dai passeggeri e dall'equipaggio e i rifiuti accidentalmente pescati sono classificati come rifiuti urbani.

#### *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 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 Corigliano, 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 EER.

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

### 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 possono 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 "*Ricevuta di conferimento dei rifiuti*" 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 EER.

EER 13.04.03\* Altri oli di sentina della navigazione;  
EER 13.05.06\* Oli prodotti dalla separazione olio acqua;  
EER 13.05.07\* Acque oleose prodotte dalla separazione olio/acqua;  
EER 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 EER 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 possono essere aspirati:

- 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 "Ricevuta di conferimento dei rifiuti" 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 di Sistema 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.

EER 13.02.08\* Altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione;  
EER 16.01.07\* Filtri dell'olio;  
EER 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.

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;
- 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.

Secondo quanto previsto dal comma 2, art. 2, D.Lgs. 197/2021, i rifiuti prodotti dai passeggeri e dall'equipaggio e i rifiuti accidentalmente pescati sono classificati come rifiuti urbani.

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

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha predisposto e reso funzionanti i seguenti canali di comunicazione:

- la raccolta e l'esame delle segnalazioni sollevate dagli diversi utenti;

---

<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 01/04/2022

- 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.

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 di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio 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







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

Rev.1  
del 01/04/2022

Il presente Piano di gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi, 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 Corigliano, così come i problemi di salute per gli uomini. In questo senso, l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio 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 di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, 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 di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio 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 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 Corigliano Calabro, in ottemperanza agli obblighi previsti dalla normativa applicabile (D.Lgs. 197/2021 e Parte IV del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).

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;





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

Rev.1  
del 01/04/2022

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.

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

**Tabella 2-6 Flussi informativi tra l'Autorità di Sistema 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 di Sistema Portuale	Navi	L'obbligo di conferire i rifiuti prodotti a bordo, prima di lasciare il Porto di Corigliano Calabro
Autorità di Sistema Portuale	Navi	La tariffa da pagare per il conferimento dei rifiuti
Autorità di Sistema Portuale	Navi, Soggetto Gestore e Utenti	Gli obblighi previsti dal decreto





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

Rev.1  
del 01/04/2022

Promotori	Destinatari	Oggetto delle comunicazioni
Autorità di Sistema 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 di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio 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 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 di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio; 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 Corigliano Rossano 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 Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)
- Piano Regolatore Portuale
- Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti 2016 e modifiche al Piano regionale di Gestione dei Rifiuti (PRGR)
- Piano Operativo Triennale (POT)
- 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 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)
- 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




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

Rev.1  
del 01/04/2022

- 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 Ionica Regionale – GSA 9
- Piano Regionale di Sviluppo Turistico Sostenibile (PRSTS)
- Piani Regionali per i Beni Culturali della Calabria
- Piano di Assetto Naturalistico dell'Ente di gestione delle Riserve naturali regionali del lago di Tarsia e della foce del fiume Crati
- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Cosenza (PTPC)
- Piano Regolatore Comunale (P.R.G.)
- Piano Regolamento Edilizio ed Urbanistico (R.E.U.)

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.

	<p align="center"><b>Verifica di Assoggettabilità alla VAS</b>  <i>art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm..ii.</i></p>	<p align="center">Rev.1  del 01/04/2022</p>
---	---	---

**Tabella 3-1 Matrice degli obiettivi**

Obiettivo OB1	Obiettivo OB2	Obiettivo OB3	Obiettivo OB4	Obiettivo OB5	Obiettivo OB6	Obiettivo OB7
<p>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.</p>	<p>Individuare gli impianti portuali idonei alla raccolta ed al deposito dei rifiuti provenienti dalle navi, così come il miglior sistema di trasporto a destinazione.</p>	<p>Garantire, a tutte le navi che approdano nel Porto di Corigliano, la fornitura del servizio di gestione dei rifiuti, siano essi pericolosi e non.</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>Definire sistemi tariffari applicabili alle navi, relativamente ai rifiuti conferiti.</p>	<p>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.</p>

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**

Simbolo	Valutazione
+	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



<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'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 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
	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

Il sistema calabro 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 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	=	+	+	=	=	=	+

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	+	+	+	+	+	+	+



## 3.2 Piani Regionali

### 3.2.1 Piano Regolatore Portuale

Il porto di Corigliano svolge funzioni commerciale, industriale, petrolifera turistica e peschereccia. I volumi dei suoi traffici, ancora modesti rispetto alle sue reali potenzialità, registrano una sostanziale sottoutilizzazione dell'infrastruttura portuale.

Il porto non è ancora dotato di piano regolatore portuale, redatto secondo le indicazioni della legge 84/94 e le linee guida dettate dal Consiglio Superiore dei LL.PP. Nel 2014 è stata predisposta la bozza del Piano Regolatore Portuale, che individua il nuovo ambito e l'assetto complessivo del porto. Il Piano Regolatore Portuale è stato presentato agli Enti portuali che fanno parte dell'Ufficio Piano Regolatore, ricevendo unanime consenso.

Sino ad oggi, la destinazione delle banchine non è formalizzata in alcun atto programmatico; tuttavia risulta un'utilizzazione consolidata che vede:

- nella banchina 1, l'ormeggio delle navi mercantili da traffico;
- nella banchina 4, l'ormeggio delle tonnare ed occasionalmente di quelle navi (es. oceanografiche) da sottoporre a visite tecniche;

Nelle rimanenti banchine, l'ormeggio di unità da pesca, traffico locale, diporto nonché delle unità navali dello Stato nell'ultimo tratto della banchina 5 e nella banchina 6.

Le banchine 1 e 2 sono gli accosti che meglio si prestano allo sbarco delle merci e sono soggette all'I.S.P.S. Code di cui alla SOLAS, capitolo XI — 1 e XI — 2; durante l'interfaccia nave-porto sono applicate le prescritte pianificazioni di security previste dalla normativa vigente sopra richiamata. Al fine di meglio differenziare le attività commerciali soggette al controllo doganale da quelle interessate dalla pesca, a stata posizionata una recinzione costituita da elementi prefabbricati e rete metallica, alta 4,20 m, dotata di varco con chiusura elettrificata.

### 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).

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 otto piattaforme, di queste: quattro dal revamping degli impianti trattamento meccanico-biologico (TMB) attualmente esistenti di Rossano, Catanzaro, Sambatello, Siderno; due dalla delocalizzazione degli impianti TMB esistenti di Lamezia Terme e Crotona; due realizzate ex novo, rispettivamente a servizio degli ATO di Cosenza e di Vibo Valentia. Nell'ATO di Reggio Calabria l'impianto esistente di Gioia Tauro mantiene la linea di TMB e le due linee di termovalorizzazione. 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;**
- **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 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 co-incenerimento 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 raggiungere 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%.

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 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



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

Rev.1  
del 01/04/2022

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;
- 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 sovraregionale (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;
- 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;
- 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 3-5 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	=	=	=	+	+	=	+

Obiettivi normativi da raggiungere del PRGR – Rifiuti urbani	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
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%.	=	=	=	=	=	=	=

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	=	=	=	+	+	=	+



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

Rev.1  
del 01/04/2022

Obiettivi del PRGR – Rifiuti speciali	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Minimizzare smaltimento	+	+	=	+	+	=	+

### 3.2.3 Piano Operativo Triennale (POT)

Il Piano Operativo Triennale 2021-2023 dell’Autorità Portuale si riferisce alle attività previste in ciascuno degli scali della circoscrizione portuale e come già puntualizzato nel POT 2020-2022, 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 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 2019. Inoltre alcuni nuovi interventi riguardano la qualificazione dell’area ex Enel e di manutenzione e qualificazione del patrimonio esistente.

Infatti, se il completamento di alcune opere strategiche entro il 2020 determinerà una nuova potenzialità in grado di assorbire la crescita dei traffici in un orizzonte temporale di medio termine, le trasformazioni che stanno già investendo il settore marittimo portuale inducono ad importanti riflessioni sulle strategie da sviluppare per mantenere la competitività dello scalo gioiese e la necessità di individuare nuove strategie per gli altri porti calabresi.

I Piani Operativi Triennali sviluppati per il porto di Crotona e Corigliano per il triennio 2020-2022 si collocano all'interno dell'avviato processo di definizione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Gli interventi mirano a migliorarne la funzionalità e coprono un orizzonte temporale che può essere visto come un momento di transizione verso la nuova pianificazione e la complessiva strategia di sviluppo di questi porti. Alcune opere previste nel POT per il porto di Corigliano saranno finanziate dalla Regione Calabria con il Fondo di Sviluppo e Coesione a seguito di accordo tra Regione e Autorità Portuale.

Di seguito si riportano gli interventi programmati sul triennio 2021-2023 nel porto di Corigliano:



**Tabella 3-6 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del POT 2021-2023 e gli obiettivi del PRRC**

Interventi Programmati sul triennio nel porto di Corigliano 2021 – 2022 – 2023		Obiettivi del PRRC						
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
<i>Port required</i> Capacità di accesso	1 – Lavori di realizzazione della banchina nord e del piazzale retrostante dedicata alle navi da crociera. 1° lotto Realizzazione della banchina e raccordo alla stazione marittima	+	+	=	+	=	=	+
	2 – Rimozione pontile lungo il banchinamento della Lega Navale	+	=	=	=	=	=	=
<i>Port required</i> Capacità di banchina	3 – Lavori di completamento recinzione portuale I	=	=	=	=	=	=	=
	4 – Riorganizzazione della viabilità per la canalizzazione dei flussi veicolari da e per il porto	+	+	=	=	=	=	=
<i>Port required</i> Capacità di piazzale	5 – Manutenzione impianti illuminazione torri faro	=	=	=	=	=	=	=
	9 – Lavori di rifacimento della pavimentazione in asfalto dei piazzali portuali	+	=	=	=	=	=	=

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



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

Rev.1  
del 01/04/2022

L'authority di Sistema Portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio istituita il 18 giugno 2021 (Decreto Legislativo del 4 agosto 2016 e Decreto Legislativo 23 ottobre 2018 n 119 convertito con legge 17 dicembre 2018 n 136., n. 169) gestisce i porti calabresi di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano, Vibo Valentia 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'Authority Portuale di Gioia Tauro ha previsto, con i lavori in fase di esecuzione e nel POT 2021 - 2023, una serie di interventi finalizzati al rafforzamento dei servizi presenti nei porti di competenza di questa Authority 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





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.

L'attuazione del Piano di Gestione Rifiuti a Bordo Nave è coerente con il Piano di sviluppo strategico della Zona Economica Speciale “.

### 3.2.5 [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 do seguito la scheda interventi del Patto per lo sviluppo della Regione Calabria:

**Tabella 3-7 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).	=	=	=	=	=	=	=

Area Tematica	Settore prioritario (assi interventi)	Intervento strategico	Obiettivi del PRRC						
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
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 Crotone, Corigliano, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Reggio Calabria e porti regionali.	=	+	+	=	=	=	=
		Porto di Catanzaro Lido: potenziamento 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	=	=	=	=	=	=	=

Area Tematica	Settore prioritario (assi interventi)	Intervento strategico	Obiettivi del PRRC							
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	
		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.	=	=	=	=	=	=	=	=
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.	=	=	=	=	=	=	=	=

Area Tematica	Settore prioritario (assi interventi)	Intervento strategico	Obiettivi del PRRC						
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
	Servizio Idrico Integrato	Completamento del sistema della Diga del Menta	=	=	=	=	=	=	=
		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 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.	=	=	=	=	=	=	=

Area Tematica	Settore prioritario (assi interventi)	Intervento strategico	Obiettivi del PRRC						
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Turismo, cultura e sport	Valorizzazione patrimonio culturale	Programma multisetoriale 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 Archeologico, Teatro Virtuale e Museo Multisetoriale.	=	=	=	=	=	=	=
	Sviluppo del turismo	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	=	=	=	=	=	=	=

Area Tematica	Settore prioritario (assi interventi)	Intervento strategico	Obiettivi del PRRC						
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
		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 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 Crotone.	=	=	=	=	=	=	=
		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.	=	=	=	=	=	=	=

Area Tematica	Settore prioritario (assi interventi)	Intervento strategico	Obiettivi del PRRC						
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Sicurezza legalità	e Inclusion 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 inclusion della popolazione immigrata.	=	=	=	=	=	=	=
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.	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.6 Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR)

Il PEAR Calabria è stato approvato con DCR n. 475 del 18 marzo 2009 (con deliberazione n. 218 del 07 agosto 2020 la Giunta Regionale dispone l'avvio delle attività di aggiornamento del PEAR). 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 3-8 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.	=	=	=	=	=	=	=





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

Rev.1  
del 01/04/2022

Obiettivi generali del PEAR	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Ottimizzazione del ciclo dei rifiuti, con integrazione di strategie di sviluppo e pianificazione sul territorio e coordinamento con gli altri piani di settore.	+	+	+	+	+	+	+

### 3.2.7 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 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 3-9 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.	=	=	=	=	=	=	=





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

Rev.1  
del 01/04/2022

Obiettivi generali del PSR	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
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 CO <sub>2</sub> e resiliente al clima nel settore agroalimentare e forestale.	=	=	=	=	=	=	=
Promuovere l'integrazione sociale, la riduzione della povertà e lo sviluppo economico nelle zone rurali.	=	=	=	=	=	=	=

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

Secondo la definizione ufficiale *Il PIS Progetto integrato strategico Rete Ecologica*, D.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 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 e 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, 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.

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 3-10 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.	=	=	=	=	=	=	=



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

Rev.1  
del 01/04/2022

Indicatori di realizzazione del PIS RER	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
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.	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.9 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 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 3-11 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>	
<p><i>AZIONE STRATEGICA - La montagna: valorizzazione dei centri storici e degli insediamenti rurali</i></p> <p><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.</p>	<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>
<p><i>AZIONE STRATEGICA - La costa: riqualificazione e valorizzazione degli ambiti costieri e marini</i></p> <p><b>Obiettivo Generale</b> 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>• 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> <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> <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>	<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>
<b>PROGRAMMA STRATEGICO - Territori Sostenibili</b>	



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

Rev.1  
del 01/04/2022

Azione Strategica	Obiettivi Specifici
<p><i>AZIONE STRATEGICA - Miglioramento della qualità ambientale dei Centri urbani</i></p> <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>	<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><i>AZIONE STRATEGICA - Spazio rurale aree agricole di pregio e l'Intesa città-campagna</i></p> <p><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 urbanistica; a quella rurale restituendogli specificità, proprietà di funzioni di qualità.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Promuovere la mitigazione del consumo di suolo agricolo.</li><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> 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>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tutelare e salvaguardare i beni paesaggistici regionali</li></ul>





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

Rev.1  
 del 01/04/2022

Azione Strategica	Obiettivi Specifici
<p><b>Obiettivo Generale</b>            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>• 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><b>AZIONE STRATEGICA - Miglioramento della rete dell'accessibilità e della logistica</b></p> <p><b>Obiettivo Generale</b>            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> <li>• Riqualificare e rilanciare il sistema portuale calabrese, anche attraverso la realizzazione di una rete di porti turistici.</li> <li>• Migliorare i sistemi e le reti infrastrutturali, attraverso un'integrazione sulla dimensione spaziale</li> <li>• Migliorare l'accessibilità del territorio regionale.</li> <li>• Rapportare infrastrutture e territorio e tutelare le esigenze delle aree deboli.</li> </ul>
<p><u>PROGRAMMA STRATEGICO - Le Reti materiali e Immateriali per lo sviluppo della regione</u></p>	
<p><b>AZIONE STRATEGICA - Sviluppo sostenibile del sistema energetico</b></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>
<p><u>PROGRAMMA STRATEGICO - Calabria in Sicurezza</u></p>	







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

Rev.1  
 del 01/04/2022

Azione Strategica	Obiettivi Specifici
<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> <li>• Reti monitoraggio della qualità dell'aria;</li> <li>• Rete monitoraggio della qualità dell'acqua e del suolo.</li> </ul>
<p><i>AZIONE STRATEGICA - Prevenzione dei Rischi Territoriali</i></p> <p><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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prevenire e ridurre i rischi territoriali.</li> </ul>
<p><i>AZIONE STRATEGICA - Mitigazione del rischio sismico</i></p> <p><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.</p>	<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:





**Tabella 3-12 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	=	=	=	=	=	=	=

Obiettivi generali	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
urbanistica; a quella rurale restituendogli specificità, proprietà di funzioni di qualità.							
<b>AZIONE STRATEGICA - La valorizzazione delle attività produttive regionali</b>							
<p>Obiettivo Generale</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>	=	=	=	=	=	=	=
<b>AZIONE STRATEGICA - Valorizzazione dei beni culturali e paesaggistici e dei centri storici</b>							
<p>Obiettivo Generale</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>	=	=	=	=	=	=	=
<b>PROGRAMMA STRATEGICO - Le Reti materiali e Immateriali per lo sviluppo della regione</b>							
<b>AZIONE STRATEGICA - Miglioramento della rete dell'accessibilità e della logistica</b>							
<p>Obiettivo Generale</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>	=	=	=	=	=	=	=
<b>PROGRAMMA STRATEGICO - Le Reti materiali e Immateriali per lo sviluppo della regione</b>							
<b>AZIONE STRATEGICA - Sviluppo sostenibile del sistema energetico</b>							
<p>Obiettivo Generale</p> <p>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>	=	=	=	=	=	=	=
<b>PROGRAMMA STRATEGICO - Calabria in Sicurezza</b>							
<b>AZIONE STRATEGICA - Infrastrutturazione dei dati e dei servizi per il Territorio – ReteCal</b>							
<p>Obiettivo Generale</p> <p>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>	=	=	=	=	=	=	=
<b>AZIONE STRATEGICA - Monitoraggio delle trasformazioni territoriali e formazione del Repertorio Vincoli e della Carta dei Luoghi</b>							
<p>Obiettivo Generale</p>	=	=	=	=	=	=	=



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

Rev.1  
del 01/04/2022

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.	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.10 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. Con deliberazione n. 277 del 31 maggio 2021 la Giunta Regionale ha approvato il Piano regionale di tutele della qualità dell'aria, la delibera è rivolta anche all'aggiornamento la classificazione in seguito ad un quinquennio di monitoraggio. 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:



**Tabella 3-13 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	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.11 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 (con deliberazione n. 225 del 31 maggio 2021 la Giunta Regionale da mandato al Dipartimento di Tutela dell'Ambiente di redigere il nuovo 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 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 3-14 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 proprietà 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.	+	+	+	+	+	=	+

### 3.2.12 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.

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 3-15 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.	=	=	=	=	=	=	=



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

Rev.1  
del 01/04/2022

	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
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.	=	=	=	=	=	=	=
<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.	=	=	=	=	=	=	=

[3.2.13 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 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 3-16 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	+	+	+	+	+	=	+



	Obiettivo Strategico del PGRA	Obiettivi del PRRC						
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
	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 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.).	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.14 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.



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

Rev.1  
del 01/04/2022

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

**Tabella 3-17 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.	=	=	=	=	=	=	=

**3.2.15 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 3-18 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
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	=	=	=	=	=	=	=
Ripresa di competitività e produttività del tessuto economico territoriale e delle componenti imprenditoriali più vitali, reattive e disposte all'innovazione	=	=	=	=	=	=	=
Razionalizzazione dei servizi legati alla mobilità, alla gestione dei rifiuti, al ciclo delle acque	+	+	+	+	+	+	+
Tutela, valorizzazione e fruizione sostenibile del patrimonio naturale e culturale della Calabria	=	=	=	=	=	=	=
Creazione di opportunità di lavoro legate anche all'inclusione sociale e alla qualificazione professionale	=	=	=	=	=	=	=
Tutela dei presidi dell'istruzione	=	=	=	=	=	=	=
Aumento delle competenze della Pubblica amministrazione	=	=	=	=	=	=	=
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	=	=	=	=	=	=	=
<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> Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di	=	=	=	=	=	=	=



Obiettivi generali del POR 2014 - 2020	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
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	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.16 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*

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 3-19 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 01/04/2022

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 01/04/2022

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.	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.17 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 3-20 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 01/04/2022

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 01/04/2022

Obiettivi	Azioni	
	<p>sistema logistico</p>	<p>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</p>
<p><b>OBIETTIVO 6</b>            Sistema Core Gioia Tauro            Calabria</p>	<p><b>AZIONE 6</b>            Misure per la realizzazione e lo sviluppo del Sistema Gioia Tauro</p>	<p>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</p>





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

Rev.1  
del 01/04/2022

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 01/04/2022

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>
<p>OBIETTIVO 9          Sicurezza e legalità</p>	<p>AZIONE 9          Misure per l'incremento della sicurezza, intesa come safety e security, della legalità</p>	<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 01/04/2022

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



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

**Tabella 3-21 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	=	=	=	=	=	=	=
OBIETTIVO 9	AZIONE 9	=	=	=	=	=	=	=

Piano Regionale dei Trasporti della Calabria (PRT)		Obiettivi del PRRC						
		OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Sicurezza e legalità	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	=	=	=	=	=	=	=

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

Rev.1  
del 01/04/2022

**Tabella 3-22 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.	+	=	=	=	=	=	=

**3.2.19 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.





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 3-23 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.	=	=	=	=	+	=	+

### 3.2.20 Piano di Gestione Locale Relativo all'intera Costiera Ionica Regionale – GSA 9

Il Piano di Gestione Locale Relativo all'intera Costiera Ionica Regionale – GSA 9 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

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 Ionica Regionale e gli obiettivi del PRRC:

**Tabella 3-24 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.	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.	Sviluppo delle opportunità occupazionali nel settore e nelle attività correlate.	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.21 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. 142/2019 e successiva delibera n.646/2019 del Consiglio Regionale



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

Rev.1  
del 01/04/2022

della Calabria è stato approvato il Piano Regionale di Sviluppo Turistico Sostenibile (PRSTS) per il triennio 2019/2021. Il PRSTS 2019-2021 è stato prorogato per l'annualità 2022- con legge regionale n.40 del 28 dicembre 2021 – e contemporaneamente è stata rinviata di un anno la redazione e l'approvazione del nuovo Piano Regionale di Sviluppo Turistico Sostenibile (PRSTS) 2022/2024. Fermo restando l'invarianza dei criteri, dei parametri e delle indicazioni generali contenute nel Piano stesso (n.d.r PRSTS 2019/2021), la fase attuativa per l'anno 2022 è demandata alla successiva approvazione del Piano Esecutivo Annuale d'Immagine e Promozione Turistica 2022”

Con D.G.R. n. 59/2022 è stato approvato il Piano Esecutivo Annuale 2022, che promuove un processo di integrazione delle risorse territoriali (mare e coste, cultura materiale e immateriale, parchi e aree naturali, aree interne e rurali, luoghi di culto, enogastronomia, terme, sport, ecc.) orientato allo sviluppo di tre linee di prodotto “Vacanza balneare attiva”, “Avventure tra verde e tradizioni” e “Paesaggio culturale e rurale

Il Piano Regionale di Sviluppo Turistico Sostenibile (PRSTS) per il triennio 2019/2021 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*, finalizzato alla tutela ed alla valorizzazione dell'ambiente, del territorio, della cultura coniugando le esigenze dei viaggiatori con quelle dei residenti abituali. In tal senso si agisce sul miglioramento delle risorse alla base dei prodotti turistici, rendendole fruibili e sostenibili.

Nel Piano 2020, le attività sono finalizzate al potenziamento della fruibilità del sistema delle destinazioni turistiche e degli attrattori culturali e naturali attraverso la creazione di idonei servizi. L'intento è quello di rafforzare l'attrattività dell'offerta turistica al fine di renderla più competitiva e soprattutto di rendere sempre più appagante l'esperienza di viaggio.

Il macro ambito “*Competitività e Lavoro*” è finalizzato a creare le condizioni necessarie a garantire una produttività delle imprese turistiche maggiormente orientate alle esigenze del turista e ai trend dei mercati nazionale ed internazionale. Lo scopo è quello di adeguare le politiche a favore della riqualificazione delle strutture ricettive esaltando i principi della sostenibilità ambientale e socio economica in grado di valorizzare il patrimonio esistente soprattutto nelle aree interne e nella direzione dell'ospitalità diffusa.



In quest'ottica il Piano 2020 prevede un'azione finalizzata alla rivisitazione della classificazione alberghiera attraverso un'attività di monitoraggio della classifica delle strutture ricettive esistenti in Calabria, e la classificazione per le strutture così definite "extra alberghiere" per le quali la nuova normativa vigente impone la classificazione.

Il macro ambito "Immagine e Promozione", quello su cui gravano la maggior parte delle attività del Piano Annuale 2020, definisce e sviluppa una strategia di marketing basata sui prodotti turistici a maggiore potenziale, in grado di valorizzare le specificità identitarie della Calabria più rispondenti ai trend di mercato ed in linea con i principi della sostenibilità.

Lo scopo è quello di promuovere una destinazione regionale per un turista in cerca di esperienze uniche ed autentiche, curioso, attivo, esploratore e disposto a spendere in confort e servizi di qualità.

Su questo macro ambito è incentrato fortemente il Piano 2020, con tutte una serie di azioni che saranno messe in campo a sostegno della promozione e valorizzazione del prodotto "Calabria".

Infatti, il macro ambito, è relativo alla Attuazione del Piano di Marketing Turistico Regionale e nel Por Calabria Fesr 2014/2020 e nel Pac 2014/2020 si identifica con le azioni previste ed a valere sull'azione 6.8.3 dell'asse 6 a "sostegno della fruizione integrata delle risorse naturali e culturali, e alla promozione delle destinazioni turistiche".

Infine il macro ambito "Governance" del Piano triennale che prevede la realizzazione di un sistema di governance in cui pubblico e privato siano in grado di attuare insieme le linee strategiche del PRSTS.

**Tabella 3-25 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
Territorio e patrimonio	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.	+	+	+	+	+	=	+

Macro-Ambito	Obiettivo generale	Obiettivi specifici	Obiettivi del PRRC							
			OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7	
		(...) 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.	=	=	=	=	=	=	=	=
Competitività e lavoro	B. Il sistema economico del turismo è competitivo e innovativo.	B.1.2 Innalzamento degli standard qualitativi di offerta delle strutture alberghiere ed extra alberghiere	=	=	=	=	=	=	=	+
		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.	=	=	=	=	=	=	=	=
Immagine e promozione	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.	=	=	=	=	=	=	=	=
Governance	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.	=	=	=	=	=	=	=	=
		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.	=	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.22 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.

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 3-26 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.	=	=	=	=	=	=	=

### 3.2.23 Piano di Assetto Naturalistico dell'Ente di gestione delle Riserve naturali regionali del lago di Tarsia e della foce del fiume Crati

Il piano d'assetto naturalistico è lo strumento attuativo delle finalità delle riserve naturali regionali. È elaborato dall'ente di gestione, in collaborazione con il servizio parchi e aree protette della Regione, entro il termine fissato dalla legge istitutiva della riserva. Il Piano è stato realizzato dall'Ente gestore (Amici della Terra Italia), in collaborazione con il Servizio Parchi ed Aree Protette della Regione Calabria, nell'ambito dell'Accordo di Programma Aree naturali Protette – Biodiversità – Sviluppo Sostenibile sottoscritto tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e la Regione Calabria – Dipartimento Politiche dell'Ambiente. Il Piano è stato pubblicato presso i comuni delle Riserve, adottato dall'Ente gestore, e trasmesso alla Regione Calabria per la definitiva approvazione da parte del Consiglio Regionale della Calabria.

Il Piano è stato sottoposto a procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (Decreto del Dirigente Generale del Dipartimento Ambiente della Regione Calabria n. 1984 del 01.03.10) ed ha ricevuto parere positivo da parte del Comitato Tecnico-scientifico sulle Aree Protette della Regione Calabria. La Giunta Regionale con Delibera n. 23 del 23 gennaio 2012 ne ha preso atto ed ha trasmesso il Piano al Consiglio Regionale per la definitiva approvazione. In data 27 gennaio 2012 il PAN è stato assegnato alla IV<sup>a</sup> Commissione del Consiglio Regionale per l'esame di merito.

In data 4 febbraio 2012 il PAN è stato approvato dalla Commissione di merito del Consiglio Regionale e trasmesso in Segreteria Generale. Il PAN è in corso di approvazione da parte del Consiglio Regionale della Calabria.

In ottemperanza a quanto previsto dalla legge istitutiva delle Riserve e dalla legge regionale in materia di aree protette il Piano di Assetto Naturalistico rappresenta lo strumento che definisce le modalità con le quali l'area protetta deve essere gestita. Esso deve puntare alla conservazione e valorizzazione del patrimonio naturale e paesistico esistente, tenendo conto dell'inquadramento territoriale, storico-culturale e della situazione giuridica dell'area tutelata, e prendendo in esame gli aspetti: geologici, idrobiologici, botanici e zoologici.

In generale il Piano deve puntare alla valorizzazione, alla conservazione e al recupero dell'assetto ambientale e paesistico dell'area attraverso interventi di:

- eliminazione dei fenomeni di degrado;
- conservazione e tutela del patrimonio faunistico e vegetazionale autoctono;
- conservazione, riqualificazione e valorizzazione degli ecosistemi di pregio;
- sviluppo sostenibile dell'area delle Riserve attraverso l'incentivazione di attività didattiche e fruibili, anche legate alle tradizioni storico – culturali del territorio.

Proprio in ottemperanza delle norme previste dalla legge istitutiva e dalla legge quadro regionale in materia di aree protette il Piano deve prevedere:

- il monitoraggio continuo della consistenza e del numero di specie faunistiche e floristiche;
- la realizzazione di una banca dati la cui struttura sarà definita con tutte le informazioni, tenendo conto: del contenuto dei dati raccolti e delle prospettive di utilizzo più ricorrenti, dell'estensione della banca dati e della semplicità d'uso.

Inoltre, l'articolo 4 della L.R. n. 52/90 (legge istitutiva delle Riserve) definisce, in nove punti i contenuti del piano di intervento territoriale:

- zona di riserva integrale, nella quale l'ambiente naturale è conservato nella sua integrità;
- zona di riserva orientata, nella quale è possibile attuare misure di riqualificazione ambientale;
- zona di fruizione, nella quale potranno essere realizzate tutte le strutture idonee ad accogliere i visitatori, le scolaresche, gli studiosi, ecc.;
- le opere di salvaguardia delle Riserve;
- la possibilità di introdurre specie autoctone sia in relazione alla flora che alla fauna;
- la possibilità di sperimentare pratiche di agricoltura biologica e selvicolturale;



- l'organizzazione della sorveglianza;
- la programmazione del calendario delle visite;
- la compilazione di depliant e di altro materiale conoscitivo relativo alle Riserve;
- il piano annuale e poliennale degli interventi finanziari relativamente alla gestione ordinaria e la predisposizione di progetti straordinari finalizzati al potenziamento e sviluppo delle Riserve;
- la formulazione di un regolamento per i visitatori.

Gli obiettivi generali del Piano sono ovviamente in accordo con quanto previsto dall'art. 27 della L.R. n. 10/2003:

- l'identificazione e la localizzazione delle emergenze naturali (geologiche, botaniche, faunistiche e paesaggistiche) delle risorse naturali da valorizzare anche con riferimento ad interventi di riassetto e risanamento;
- l'utilizzazione delle risorse presenti compatibilmente con le finalità delle Riserve;
- i modi diversi di accessibilità e fruibilità delle Riserve;
- le attività compatibili con le finalità delle Riserve stesse;
- i sistemi di attrezzature, impianti e servizi, anche costieri, per la organizzazione, la gestione e la fruizione delle Riserve naturali; le possibili connessioni funzionali e naturalistiche con eventuali altri ambiti di tutela limitrofi;
- le norme di attuazione;
- le aree di corridoio e di collegamento per la fauna selvatica con il sistema delle aree protette.

Nella tabella successiva si riporta la valutazione qualitativa della coerenza complessiva del PRRC con gli obiettivi generali del PAN che mostra un generale allineamento degli strumenti pianificatori considerati:

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

Obiettivi generali del Piano di Assetto Naturalistico	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
L'identificazione e la localizzazione delle emergenze naturali (geologiche, botaniche, faunistiche e paesaggistiche) delle risorse naturali da valorizzare anche con riferimento ad interventi di riassetto e risanamento	=	=	=	=	=	=	=
L'utilizzazione delle risorse presenti compatibilmente con le finalità delle Riserve	=	=	=	=	=	=	=
I modi diversi di accessibilità e fruibilità delle Riserve	=	=	=	=	=	=	=



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

Rev.1  
del 01/04/2022

Le attività compatibili con le finalità delle Riserve stesse	=	=	=	=	=	=	=
I sistemi di attrezzature, impianti e servizi, anche costieri, per la organizzazione, la gestione e la fruizione delle Riserve naturali; le possibili connessioni funzionali e naturalistiche con eventuali altri ambiti di tutela limitrofi	=	=	=	=	=	=	=
Le norme di attuazione	=	=	=	=	=	=	=
Le aree di corridoio e di collegamento per la fauna selvatica con il sistema delle aree protette.	=	=	=	=	=	=	=

### 3.3 Piani Provinciali

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

Il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) è un piano strategico che si basa sugli strumenti di pianificazione esistenti e tiene in debita considerazione i principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare, oggi e domani, le necessità di mobilità delle persone e delle merci con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita nelle città e nei loro dintorni. Le politiche e le misure definite in un PUMS devono riguardare tutti i modi e le forme di trasporto presenti sull'intero agglomerato urbano, pubbliche e private, passeggeri e merci, motorizzate e non motorizzate, di circolazione e sosta. Le amministrazioni comunali non devono considerarlo come un piano aggiuntivo. È fondamentale rimarcare che un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile si costruisce su piani già esistenti estendendone i contenuti. Il 5 agosto 2017 sulla Gazzetta Ufficiale n. 233 è stato pubblicato il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 recante *Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257*, poi aggiornate con Decreto n. 396 del 28 agosto 2019. Nelle Linee guida si fa riferimento ai seguenti aspetti:

- procedura uniforme per la redazione e l'approvazione dei PUMS, contenuta nell'allegato 1;
- individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS (allegato 2).

I macro obiettivi obbligatori che i PUMS devono raggiungere, che sono misurabili attraverso i relativi indicatori indicati nell'allegato 2, sono monitorati con le modalità indicate all'Art. 4, anche al fine di valutare il grado di contribuzione al raggiungimento progressivo degli obiettivi di politica nazionale.



Il Decreto sancisce l'obbligo di adozione del PUMS, inteso come condizione essenziale per accedere ai finanziamenti statali destinati a nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, per tutti i Comuni con più 100.000 abitanti, fatta eccezione per quelli che ricadano in una Città metropolitana che abbia provveduto alla definizione di un proprio PUMS.

L'Osservatorio PUMS offre una panoramica sullo stato dei PUMS in Italia, riguardo al quale esiste attualmente, come unica fonte ufficiale aggiornata al 31 dicembre 2020, l'informazione ISTAT. I dati risultano aggiornati a settembre 2021. L'indagine, partendo da tutti i capoluoghi di Provincia e di Città metropolitana italiani, nonché dagli altri Comuni aderenti all'Osservatorio PUMS e dai Comuni con più di 60.000 abitanti, è stata condotta su documenti ufficiali, comunicati dei Comuni, bandi di gara e informazioni fornite dalle principali società che offrono servizi di consulenza ai Comuni

Per il Comune di Cosenza la redazione del PUMS è stata completata nel 2016, tuttavia nel 2018 è stata avviata una revisione del documento volta ad attualizzarlo.

Il comune di Corigliano Rossano non è dotato di un PUMS.

### [3.3.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Cosenza \(PTPC\)](#)

Il P.T.C.P. della Provincia di Cosenza, adottato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 38 del 27.11.2008 e approvato con delibera di Consiglio Provinciale n. 14 del 05/05/2019, entrato definitivamente in vigore con la pubblicazione dell'avviso di approvazione sul BURC n. 21 del 22/05/2019.

L'art. 20 del D. Lgs. n. 267/00 (Testo Unico Enti Locali) attribuisce alle Province il compito di predisporre e adottare il Piano Territoriale di Coordinamento che determina gli indirizzi generali di assetto del territorio e, in particolare, indica:

- a) le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti;
- b) la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione;
- c) le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica ed idraulico-forestale ed in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque;
- d) le aree nelle quali sia opportuno istituire parchi o riserve naturali.

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.

Il PTCP si pone gli obiettivi di:

- definire un modello di sviluppo territoriale centrato sul consumo limitato e razionale delle risorse primarie non rinnovabili, ed in particolare del suolo, dell'acqua e dell'aria;
- garantire livelli di sicurezza e protezione dell'ambiente in tutti i processi di pianificazione e trasformazione territoriale;
- perseguire la piena ed integrata valorizzazione delle risorse territoriali, in particolare delle risorse storiche e paesaggistiche che costituiscono il patrimonio identitario della Provincia;
- promuovere modelli di pianificazione e strategie di trasformazione territoriale incentrati sulla qualità e sulla riqualificazione dell'esistente, privilegiando prioritariamente le strategie di riuso e riqualificazione;
- definire un sistema di mobilità integrata che, nel rispetto dei principi di sostenibilità di cui al precedente punto d), garantisca livelli di servizi qualitativi e quantitativi, adeguati alla domanda potenziale;
- individuare, secondo criteri di efficienza e sostenibilità, lo schema dei principali servizi a rete d'interesse sovracomunale.

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

**Tabella 3-28 Matrice di coerenza tra gli obiettivi del PTCP di Cosenza e gli obiettivi del PRRC**

Obiettivi prioritari del PTCP di Cosenza	Obiettivi del PRRC						
	OB1	OB2	OB3	OB4	OB5	OB6	OB7
Definire un modello di sviluppo territoriale centrato sul consumo limitato e razionale delle risorse primarie non rinnovabili, ed in particolare del suolo, dell'acqua e dell'aria.	+	+	=	+	=	=	=
Garantire livelli di sicurezza e protezione dell'ambiente in tutti i processi di pianificazione e trasformazione territoriale.	+	+	+	+	+	+	+
Perseguire la piena ed integrata valorizzazione delle risorse territoriali, in particolare delle risorse storiche e paesaggistiche che costituiscono il patrimonio identitario della Provincia.	=	=	=	=	=	=	=
Promuovere modelli di pianificazione e strategie di trasformazione territoriale incentrati sulla qualità e sulla riqualificazione dell'esistente, privilegiando prioritariamente le strategie di riuso e riqualificazione.	+	+	=	+	=	=	+
Definire un sistema di mobilità integrata che, nel rispetto dei principi di sostenibilità di cui al precedente punto, garantisca livelli di servizi qualitativi e quantitativi, adeguati alla domanda potenziale.	+	+	=	+	=	=	+



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

Rev.1  
del 01/04/2022

Individuare, secondo criteri di efficienza e sostenibilità, lo schema dei principali servizi a rete d'interesse sovracomunale.

= = = = = = +

### 3.4 Piano Comunali

La regolamentazione comunale di Coregliano - Rossano avviene attraverso il Piano Regolatore Generale di Coregliano - Rossano che recepisce il PRG di Coregliano e il REU di Rossano.

#### 3.4.1 Piano Regolatore Comunale (P.R.G.) e Piano Regolamento Edilizio ed Urbanistico (R.E.U.)

Il PRG di Coregliano è stato approvato con Decreto del Presidente della Regione n. 1067/1986.

Il Regolamento Edilizio ed Urbanistico (R.E.U.), adottato dal Consiglio Comunale con delibera n. 46 del 20.06.2003 e approvato con decreto del dirigente generale "dipartimento urbanistica" n. 17495 del 26.10.2004, disciplina le attività di trasformazione urbanistica ed edilizia del territorio comunale. In particolare disciplina l'elaborazione, la formulazione e la realizzazione di:

- a) nuove costruzioni;
- b) attività sul patrimonio edilizio esistente;
- c) interventi di demolizione e ricostruzione.

Il R.E.U., oltre a disciplinare gli interventi stabilisce:

- a) le modalità d'intervento negli ambiti definiti dal Piano Regolatore Generale (P.R.G.);
- b) i parametri urbanistici ed edilizi ed i criteri per il loro calcolo;
- c) le norme igienico-sanitarie e quelle sulla sicurezza degli impianti;
- d) le norme sul risparmio energetico e quelle per l'eliminazione delle barriere architettoniche;
- e) le modalità di gestione tecnico-amministrative degli interventi edilizi ed urbanistici.

L'attuazione del Piano di Gestione Rifiuti a Bordo Nave è coerente con il R.E.U

## **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 Corigliano - Rossano, l'ambito di influenza corrisponde all'ambito portuale di Corigliano - Rossano, ovvero al territorio portuale di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

Il porto di Corigliano, analogamente al porto di Gioia Tauro, venne realizzato con l'intento di promuovere l'industrializzazione della Calabria. Situato nel golfo di Corigliano, il porto è interamente realizzato nell'entroterra e presenta un ampio bacino di evoluzione ovoidale. Attualmente, esso svolge una limitata funzione commerciale/industriale (trasporto di minerali e cemento), mentre è sviluppata l'attività di pesca. La scarsa affluenza dei traffici attualmente diretti nel porto contrasta con le dimensioni fisiche dell'infrastruttura, che può contare su una superficie di piazzali di oltre 750.000 mq. Il porto di Corigliano è ubicato nell'omonimo Golfo inserito nel Golfo di Taranto, nell'alto Jonio calabrese. Interamente realizzato nell'entroterra è composto da due grandi darsene con fondali massimi di 12 metri. L'ingresso è delimitato da bastioni in cemento armato

e la sua ampiezza è di 200 metri, all'ingresso segue un bacino di espansione di 1 Km di diametro a cui fanno seguito le due grandi darsene. A ridosso delle grandi darsene insistono grandi piazzali ognuno con imponente sistema di illuminazione.

L'infrastruttura portuale inclusiva dello specchio acqueo, si estende su una superficie complessiva di circa 1.300.000 metri quadrati e si articola in un bacino di evoluzione, 7 banchine e 2 darsene disposte in parallelo secondo la linea di costa. La *darsena est – di levante* è larga circa 180 metri ed è racchiusa dalle banchine 1, 2 e 3. La *darsena ovest di ponente* è larga circa 180 metri ed è racchiusa dalle banchine 5, 6 e 7.

La notevole ampiezza dell'avamposto assicura rifugio, in caso di maltempo, e consente un atterraggio rapido e diretto, nonché di evolvere di circa 90/110° per guadagnare la mezzera della *darsena est – di levante* e dirigersi in banchina 1/2/3 con un agevole ormeggio. Le caratteristiche tecnico – dimensionali del porto sono:

- larghezza imboccatura: 185 metri;
- bacino di evoluzione: diametro operativo 600 metri circa;
- larghezza seconda imboccatura (di separazione del bacino di evoluzione dalle darsene e delimitata dal pennello interno – in testata banchina 1 – e dalla massicciata antistante la stazione marittima): 200 metri;
- banchina 1 (banchina est): lunghezza 750 metri destinata all'ormeggio di navi da carico in operazioni commerciali. L'andamento della banchina non è rettilineo per tutta la sua lunghezza: vi è un primo tratto lungo 700 metri misurati dalla radice ed un secondo tratto lungo 50 metri che, in prosecuzione, si congiunge con il pennello interno. Le bitte sono posizionate ad intervalli di 25 metri;
- banchina n. 2: lunghezza 180 metri di cui 35 metri interessati da uno scivolo, adibito all'eventuale ormeggio di traghetti e navi ro-ro, posizionato nei pressi della radice banchina 1. Sulla banchina trovano collocazione n.9 bitte di cui n.3 dedicate allo scivolo;
- banchina 3: lunghezza 420 metri lungo i quali sono posizionate n. 16 bitte;
- banchina 4: lunghezza 180 metri lungo i quali sono posizionate n. 7 bitte;
- banchina 5: lunghezza 420 metri di cui 100 metri destinati al naviglio di Stato. Sulla banchina sono collocate n.20 bitte, di cui n.6 nell'area riservata al naviglio di Stato;
- banchina 6: lunghezza 70 metri destinata al naviglio di Stato. Sulla banchina trovano collocazione n.7 bitte;
- banchina 7 (banchina ovest): lunghezza 450 metri lungo i quali sono posizionate n. 28 bitte.

Tutte le banchine sono alte circa 3 metri sul livello del mare, tranne la banchina 5 (nei primi 100 metri misurati dalla radice), la 6 e la 7 che sono alte circa 1 metro e mezzo sul livello del mare.



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

Rev.1  
del 01/04/2022

La superficie dei piazzali operativi è la seguente:

- 160.000 metri quadrati, retrostanti la banchina 1 (banchina est);
- 76.000 metri quadrati racchiusi tra le banchine 3, 4 e 5;
- 55.000 metri quadrati retrostanti la banchina 2, il piazzale racchiuso tra le banchine 3, 4 e 5 e la banchina n. 6 e delimitati lato sud dalla recinzione portuale;
- 10.000 metri quadrati retrostanti la banchina 7 (banchina ovest);

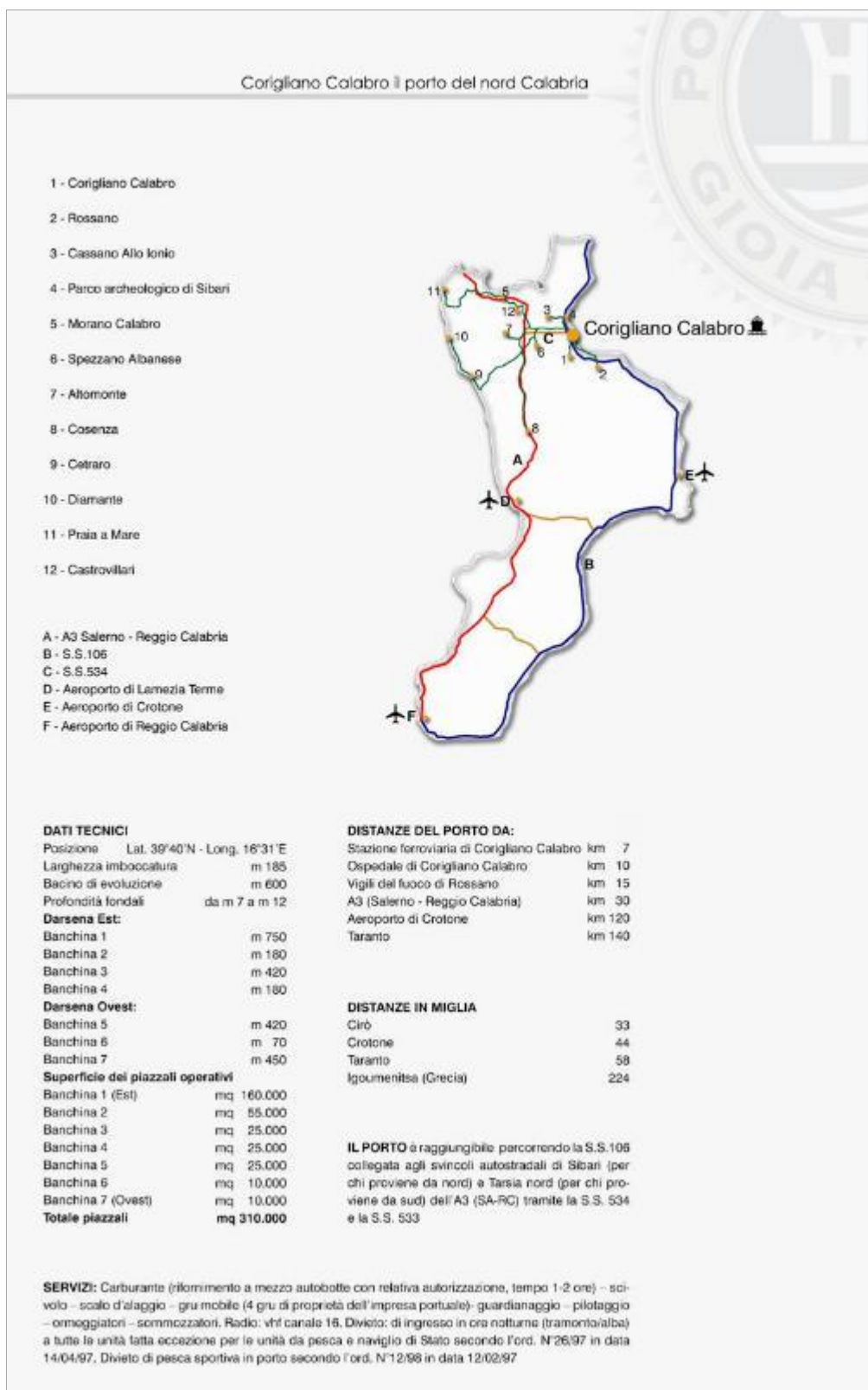
I fondali sono all'incirca i seguenti:

- imboccatura porto: metri 12;
- bacino di evoluzione: metri 12;
- darsena 1 (darsena est - levante): metri 12; darsena 2 (darsena ovest - ponente): metri 7.

Risulta un'utilizzazione consolidata nel tempo delle banchine che, di massima, ha visto e vede tuttora:

- nella banchina 1, l'ormeggio delle navi mercantili da traffico;
- nella banchina 4, l'ormeggio delle tonnare ed occasionalmente di quelle navi (es. oceanografiche) da sottoporre a visite tecniche (il periodo medio di sosta è stato di 40 giorni);
- nelle rimanenti banchine, l'ormeggio di unità da pesca, traffico locale, diporto nonché delle unità navali dello Stato nell'ultimo tratto della banchina 5 e nella banchina 6.





**Figura 4-1 Localizzazione del Porto di Corigliano**

## 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

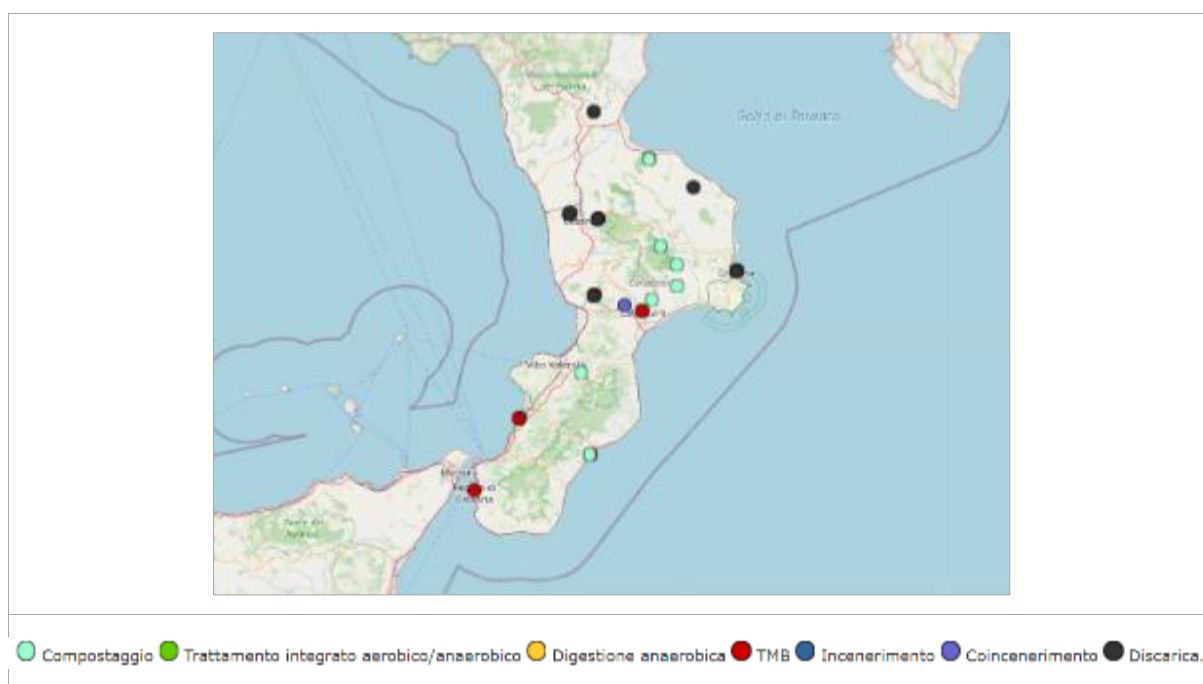
### 4.2.1 Rifiuti

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;

In Figura 4-2 sono indicati i Comuni di localizzazione degli impianti di trattamento dei rifiuti urbani della Regione Calabria da fonte recente ISPRA di cui si riportano poi le principali informazioni.



**Figura 4-2 Impianti trattamento rifiuti**

**Tabella 4-1 Gestione dei rifiuti urbani nella regione Calabria - 2020 (ISPRA)**

Gestione dei rifiuti urbani nella regione Calabria - 2020 (ISPRA)							
Compostaggio							
Provincia	Comune	Frazione umida (t)	Verde (t)	Tot. RU (t)	Fanghi (t)	Altro (t)	Totale (t)
COSENZA	Rende	32.418,00	0	32.418,00	0	0	32.418,00
COSENZA	Rossano	5.708,00	701	6.409,00	0	0	6.409,00
CATANZARO	Belcastro	3.659,00	0	3.659,00	0	0	3.659,00
CATANZARO	Catanzaro	10.960,00	789	11.749,00	0	0	11.749,00
CATANZARO	Lamezia Terme	21.539,00	1.627,00	23.166,00	0	0	23.166,00
CATANZARO	Simeri Crichi	2.367,00	0	2.367,00	0	0	2.367,00
REGGIO CALABRIA	Siderno	6.762,00	274	7.036,00	0	0	7.036,00
CROTONE	Cotronei	3.635,00	0	3.635,00	0	0	3.635,00
CROTONE	Crotone	7.562,00	572	8.134,00	0	0	8.134,00
CROTONE	Petilia Policastro	3.183,00	0	3.183,00	0	0	3.183,00
VIBO VALENTIA	Vazzano	31.266,00	1.818,00	33.084,00	0	69	33.153,00
<b>Calabria</b>	<b>n. 11</b>	<b>129.059,00</b>	<b>5.781,00</b>	<b>134.840,00</b>	<b>0</b>	<b>69</b>	<b>134.909,00</b>

**Tabella 4-2 Trattamento integrato aerobico e anaerobico - 2020 (ISPRA)**

Trattamento integrato aerobico e anaerobico							
Provincia	Comune	Frazione umida (t)	Verde (t)	Tot. RU (t)	Fanghi (t)	Altro (t)	Totale (t)
COSENZA	Rende	62.938,00	11.186,00	74.124,00	0	0	74.124,00
<b>Calabria</b>	<b>n. 1</b>	<b>62.938,00</b>	<b>11.186,00</b>	<b>74.124,00</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>74.124,00</b>

**Tabella 4-3 Trattamento meccanico biologico (TMB) - 2020 (ISPRA)**

Trattamento meccanico biologico (TMB)						
Provincia	Comune	RU indiff. (t)	Rif. da trattamento RU (t)	Altri RU (t)	Tot. RU e tratt. RU (t)	RS(t)
Crotone	Crotone	46.235,00	0	0	46.235,00	0
Cosenza	Celico	0	16.217,00	0	16.217,00	0
Cosenza	Corigliano-Rossano	37.210,00	0	0	37.210,00	0
Cosenza	Rende	77.754,00	22.774,00	0	100.528,00	612
Catanzaro	Catanzaro	13.663,00	0	0	13.663,00	0
Catanzaro	Lamezia Terme	48.146,00	0	0	48.146,00	0
Reggio Calabria	Gioia Tauro	39.078,00	0	0	39.078,00	0
Reggio Calabria	Reggio di Calabria	33.200,00	0	0	33.200,00	0
Reggio Calabria	Siderno	31.374,00	0	0	31.374,00	0
<b>Calabria</b>	<b>n. 9</b>	<b>326.660,00</b>	<b>38.991,00</b>	<b>0</b>	<b>365.651,00</b>	<b>612</b>

**Tabella 4-4 Incenerimento e Coincenerimento - 2020 (ISPRA)**

Incenerimento						
Provincia	Comune	RU (t)	Da trattamento RU (t)	Tot. RU e tratt. RU (t)	RS non pericolosi(t)	RS pericolosi(t)
REGGIO CALABRIA	Gioia Tauro	0	62.707,00	62.707,00	0	0
<b>Calabria</b>	<b>n. 1</b>	<b>0</b>	<b>62.707,00</b>	<b>62.707,00</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Coincenerimento							
Provincia	Comune	RU (t)	Da trattamento RU (t)	Tot. RU e tratt. RU (t)	Da trattamento RS (t)	RS non pericolosi(t)	RS pericolosi(t)
COSENZA	Marcellinara	0	1.323,00	1.323,00	0	12.064,00	0
Calabria	n. 1	0	1.323,00	1.323,00	0	12.064,00	0

**Tabella 4-5 Smaltimento in discarica - 2020 (ISPRA)**

Smaltimento in discarica						
Provincia	Comune	RU (t)	Da trattamento RU (t)	Tot. RU e tratt. RU (t)	RS (t)	
COSENZA	Cassano allo Jonio	0	33.946,00	33.946,00	589	
COSENZA	Celico	0	28.774,00	28.774,00	86	
COSENZA	Rende	0	16.758,00	16.758,00	0	
COSENZA	Scala Coeli	0	135	135	947	
CATANZARO	Lamezia Terme	0	12.410,00	12.410,00	0	
CROTONE	Crotone	0	104.146,00	104.146,00	21.808,00	
Calabria	6	0	196.169,00	196.169,00	23.430,00	

**Nel comune di Corigliano Rossano sono presenti un impianto di compostaggio e un TMB.**



**Figura 4-3 Impianti trattamento rifiuti Corigliano – Rossano** (Fonte <https://www.catasto-rifiuti.isprambiente.it/index.php?pg=gestimpianto&aa=2020&regid=3&impid=18&imp=Calabria>)

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.

Di seguito i dati di produzione dei rifiuti nel Comune di Corigliano-Rossano (ISPRA):

**Tabella 4-6 Produzione comunale rifiuti urbani**

Anno	Popolazione	RD (t)	Tot. RU (t)	RD (%)	RD Pro capite (kg/ab.*anno)	RU pro capite (kg/ab.*anno)
2020	74.850	16.280,60	40.606,64	40,09	217,51	542,51
2019	75.126	15.292,50	40.220,02	38,02	203,56	535,37
2018	75.385	15.694,85	38.505,33	40,76	208,2	510,78

Per l'analisi dei rifiuti del Porto di Corigliano 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

La normativa nazionale di riferimento in materia di qualità dell'aria è il D.Lgs. 155/2010 e ss.mm.ii. in attuazione della direttiva europea 2008/50/CE, istituisce un quadro normativo unitario in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente.

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.;
- 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 Cricchi CZ), Edison (Firmo CS), in quanto laboratori già previsti per obblighi di rispetto di autorizzazioni ambientali nazionali.

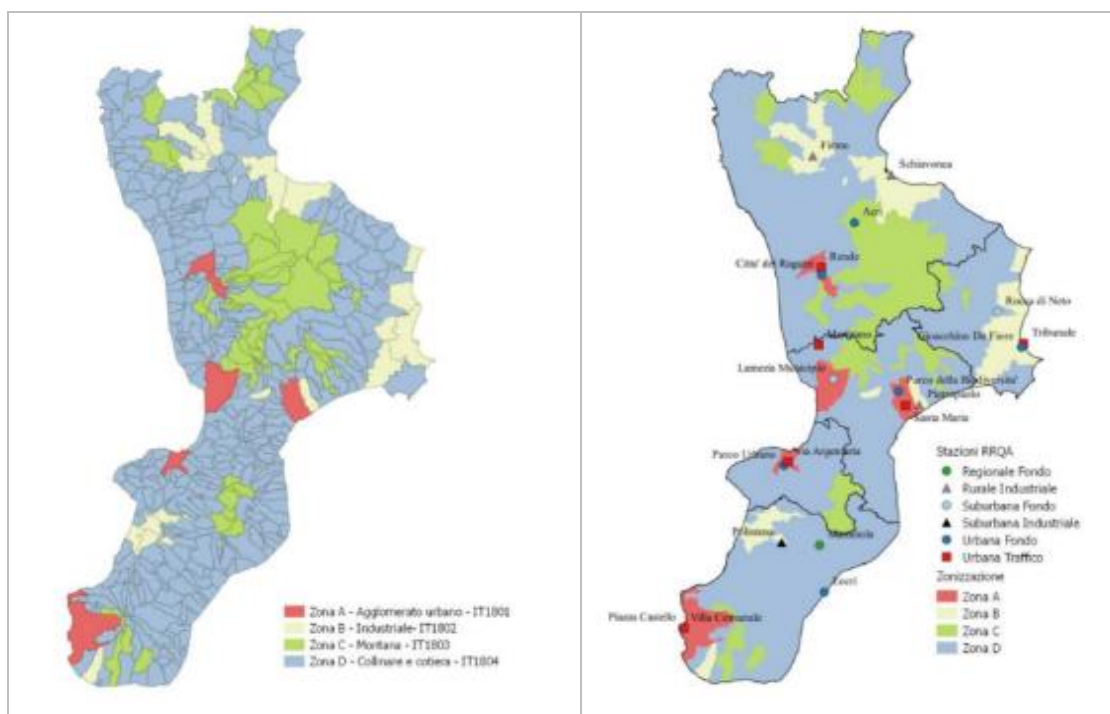
Le attività di monitoraggio della qualità dell'aria condotte dall'Agenzia sul territorio regionale si avvalgono inoltre di n. 8 stazioni - laboratori mobili di proprietà ARPACAL, già acquisiti con fondi POR FESR CALABRIA 2000–2006, oggetto di revamping per la normativa ambientale stabilita dal D.Lgs.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

Il decreto disciplina i livelli in aria ambiente dei seguenti inquinanti: biossido di azoto (NO<sub>2</sub>), ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), monossido di carbonio (CO), biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>), di ozono (O<sub>3</sub>), particolato (PM10 e PM2,5), benzene



(C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), oltre alle concentrazioni nel particolato PM10 di Benzo(a)pirene (BaP), arsenico (As), cadmio (Cd), nichel (Ni) e piombo (Pb).

In Figura 4-4 si illustra l'ubicazione delle 20 stazioni di monitoraggio i cui dati sono stati utilizzati nella presente valutazione della qualità dell'aria.



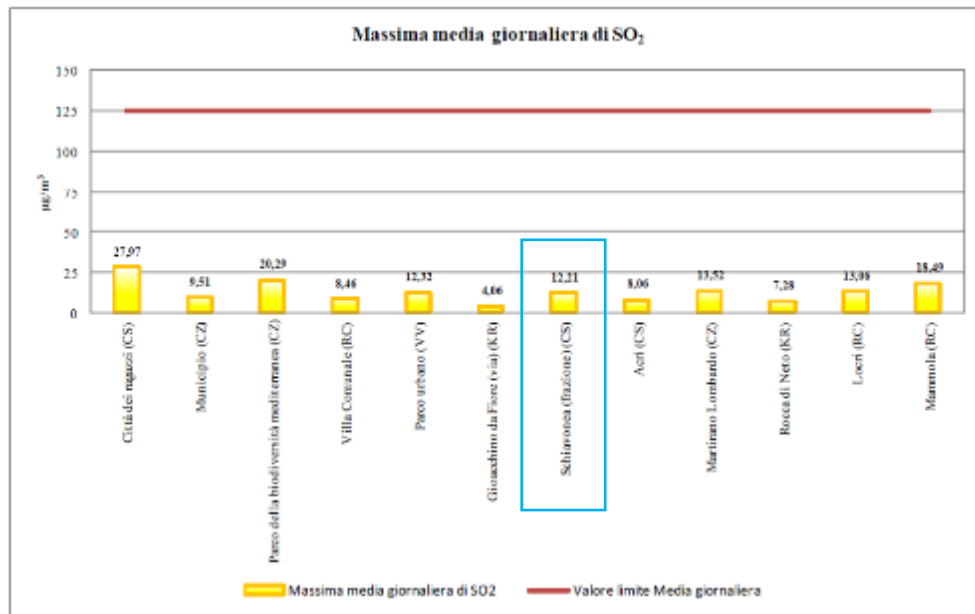
**Figura 4-4 Zonizzazione ed ubicazione delle stazioni di monitoraggio della Rete Regionale della Qualità dell'Aria**

**Tabella 4-7 Stazioni di monitoraggio della Rete Regionale della Qualità dell'Aria**

N	PROVINCIA	COMUNE	NOME STAZIONE	TIPO_ZONA	TIPO_STAZIONE
1	CS	Cosenza	Città dei ragazzi	U	B
2	CS	Rende	Università	U	T
3	CZ	Lamezia Terme	Municipio	S	B
4	CZ	Catanzaro	Santa Maria (frazione)	U	T
5	CZ	Catanzaro	Parco Biodiversità mediterranea	U	B
6	RC	Reggio Calabria	Piazza Castello	U	T
7	RC	Reggio Calabria	Villa Comunale	U	B
8	VV	Vibo Valentia	Via Argentario	U	T
9	VV	Vibo Valentia	Parco urbano	U	B
10	KR	Crotone	Tribonide	U	T
11	KR	Crotone	Gioacchino da Fiore (via)	U	B
12	CS	Finno	Finno	R-NCA	I/D
13	CS	Corigliano Calabro	Schiavonea (frazione)	R-NCA	I
14	RC	Polistena	Polistena (campo sportivo)	S	I/B
15	CZ	Simeri Crichi	Pietrapaolo (località)	R-NCA	I/B
16	CS	Aeri	Aeri	U	B
17	CZ	Martirano Lombardo	Martirano Lombardo	U	T
18	KR	Rocca di Neto	Rocca di Neto	S	B
19	RC	Locri	Locri	U	B
20	RC	Mammola	Mammola	R-REG	B

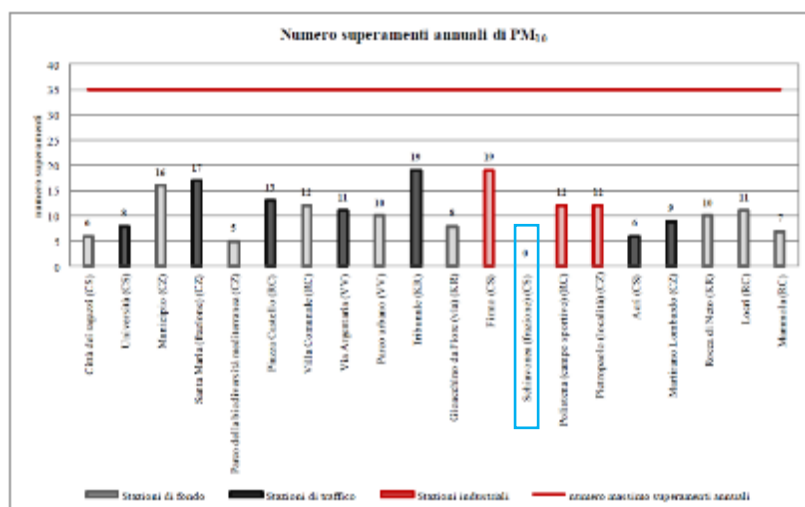
Legenda Tipo Zona: U=Urbana; S=Suburbana; R-NCA= Fondo (background) rurale - Near City; R-REG= Fondo (background) rurale - Regionale  
 Legenda Tipo Stazione: T=Traffico; B=Background; I=Industriale

Nel comune di Corigliano Rossano è presente la stazione Schiavonea posizionata nell'omonima frazione (Coordinate: 39.65176 - 16.54677). La zona è tipo R-NCA (Fondo rurale – Near City) e la stazione è di tipo industriale. I parametri monitorati sono SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> e PM<sub>10</sub>:



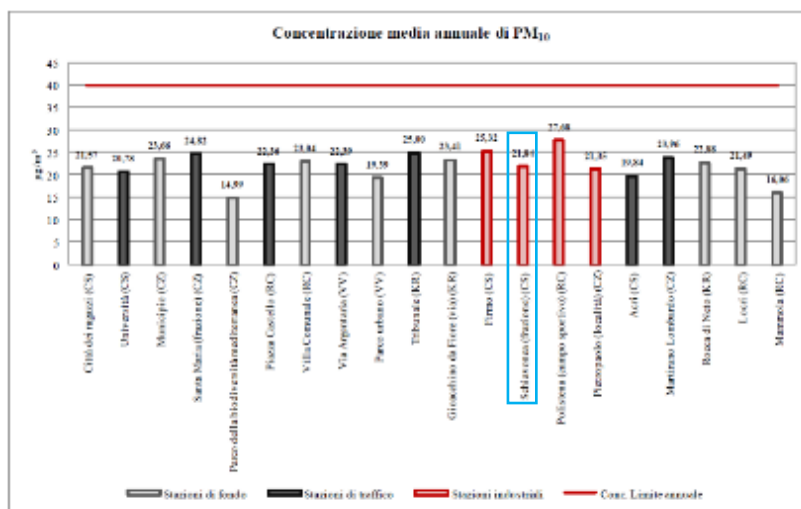
**Figura 4-5 Biossido di Zolfo. Massime medie giornaliere nelle stazioni della RRQA**

Per il biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>) non vi sono stati nel corso del 2019 superamenti della soglia di allarme orario di (500 µg/m<sup>3</sup>), né superamenti del valore limite orario (350 µg/m<sup>3</sup>) e del valore limite medio giornaliero (125 µg/m<sup>3</sup>).



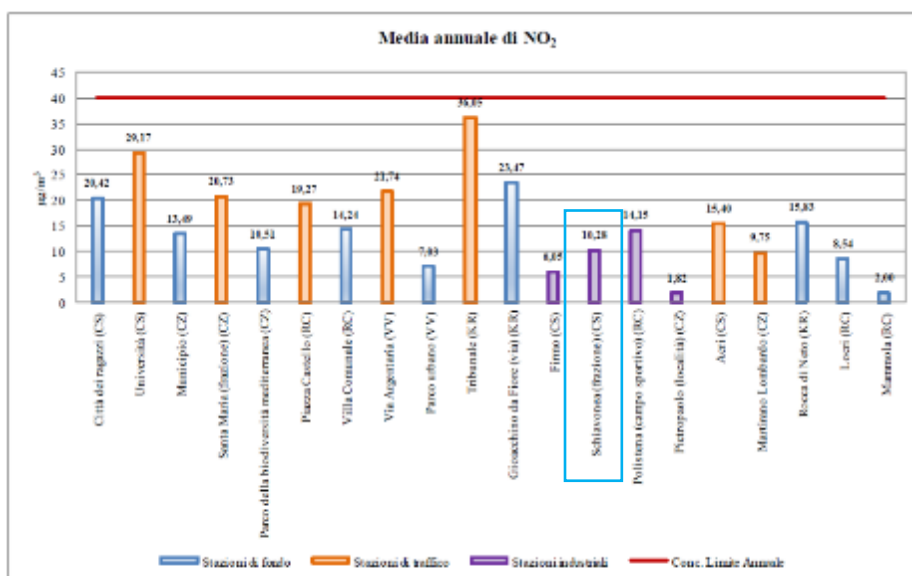
**Figura 4-6 Particolato PM10. Superamenti del valore limite giornaliero per registrati nelle stazioni della RRQA**





**Figura 4-7 Particolato PM10. Medie annuali confrontate nelle stazioni della RRQA**

Come si evince dalle figure per il PM10 non sono stati riscontrati superamenti sia del numero che del valore limite annuale sia nelle stazioni di fondo che in quelle di traffico e industriali della rete.



**Figura 4-8 Biossido di Azoto. Medie annuali nelle stazioni della RRQA**

In Figura 4-5, in cui le stazioni sono distinte in funzione della tipologia (stazioni di fondo, stazioni di traffico e di tipo industriale), si può osservare che il valore limite annuale ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) non è stato superato in alcuna delle stazioni della rete. Le concentrazioni medie annuali più basse sono state registrate in alcune stazioni di fondo rurale.

Infine dall'analisi e dall'elaborazione degli elementi determinati sui campioni di PM10, si può desumere

quanto segue:

- per gli IPA (Benzo[a]pirene) non si sono registrati nel corso del 2019 casi di superamento del valore limite normativo, espresso come media annuale pari a 1,00 ng/m<sup>3</sup>.
- per il Piombo, non si sono registrati nel corso del 2019 superamento del valore limite normativo, espresso come media annuale pari a 0,5 µg/m<sup>3</sup>, calcolata nei periodi di campionamento;
- per gli elementi in tracce, Arsenico (As), Cadmio (Cd), Nichel (Ni) e Piombo (Pb), non si sono registrati nel corso del 2019 casi di superamenti dei valori limite, espressi come media annuale.

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

Rev.1  
del 01/04/2022

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.

Il Comune di Rossano Calabro è dotato di piano di classificazione acustica comunale approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 12 del 10/02/2004 mentre l'ex comune di Corigliano Calabro, all'interno del quale ricade il porto di Corigliano non dispone di un piano, attualmente 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.





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

Rev.1  
del 01/04/2022

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
Bassa	Vita del piano	Bassa	Elevata

#### 4.2.4 Acqua

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

Per ciò che concerne le acque superficiali 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.

Il *Piano di Gestione delle Acque - III Ciclo - Il Progetto di Piano - Relazione generale* pubblicato dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale descrive per la Regione Calabria il seguente quadro conoscitivo.

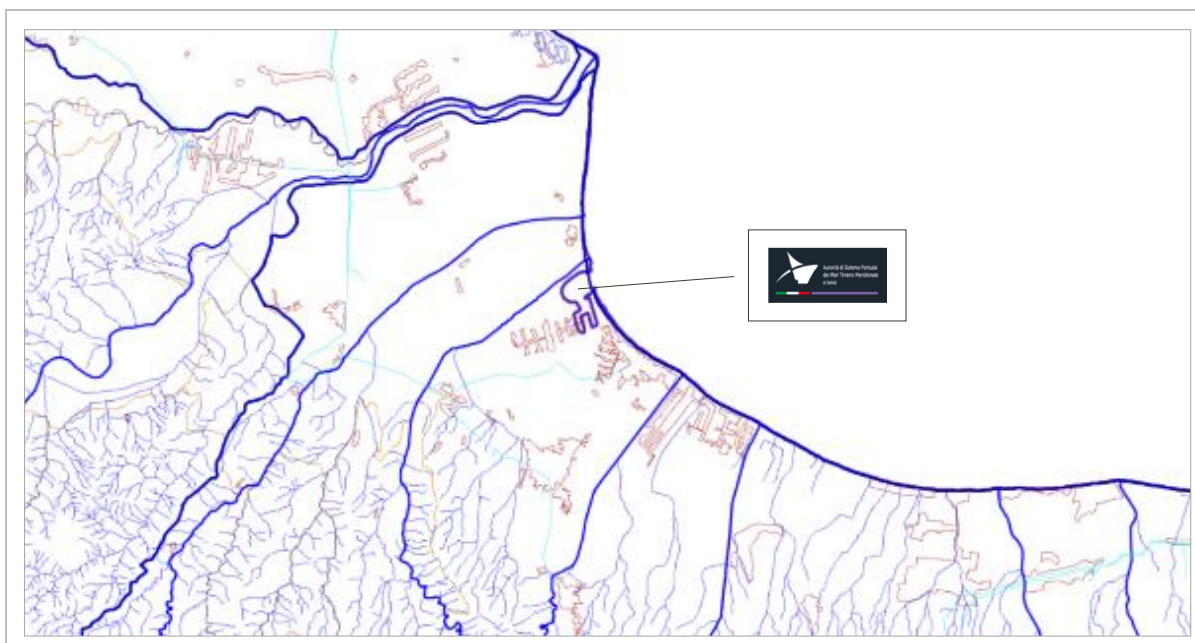
La Regione Calabria ha elaborato una propria proposta di revisione ed aggiornamento dei corpi idrici superficiali che è sinteticamente illustrata nel seguito:

- il territorio regionale è compreso in due HER (Delimitazione Idrocoregioni), Appennino meridionale (cod. 18), Calabria Nebrodi (cod. 19);
- si individuano 195 corsi d'acqua con bacino  $\geq 10$  km<sup>2</sup>;
- si individuano 36 tipi fluviali (Sezione A del D.M. 131/08);
- si individuano 383 corpi idrici, a fronte dei 380 individuati nel Piano di Gestione Acque Il Ciclo (Sezione B del D.M. 131/08);
- si individuano 3 tipi lacuali, cui corrispondono 11 corpi idrici a fronte dei 7 corpi idrici lacuali del Piano di Gestione Acque Il Ciclo;
- si individuano 5 tipi costieri corrispondenti a 73 corpi idrici marino-costieri, a fronte dei 67 corpi idrici individuati nel Piano di Gestione Acque Il Ciclo;
- si individua un corpo idrico di transizione.



Corsi d'acqua	REGIONE	CORSI D'ACQUA		LAGHI/INVASI		ACQUE DI TRANSIZIONE		COSTE	
		Tipi	Corpi Idrici	Tipi	Corpi Idrici	Tipi	Corpi Idrici	Tipi	Corpi Idrici
195	Calabria	36	383	3	11	1	1	5	73

**Figura 4-9 Schematizzazione ipotesi di aggiornamento della Regione Calabria**



**Figura 4-10 Bacini idrografici e corsi d'acqua (Web GIS Servizi per il Territorio della Regione Calabria)**

Dal report Nitrates Directive Calabria\_2016\_2019 del sito del SINTAI - dati di monitoraggio 2016/2019, risultano:

- Zone Vulnerabili - corpi idrici sotterranei (nuove aree proposte rispetto alla DGR n. 301 del 28/06/2012):
  - Piana di Reggio Calabria
  - Piana di Gioia Tauro
  - Piana di S. Eufemia
  - Area di Crotona
  - Piana di Sibari
  - Le Serre
  - Sila Grande
  - Piana del Lao
  - Catena Costiera

- Aspromonte

- Non risultano Zone vulnerabili inerenti i Corpi idrici superficiali.

Dal report Nid (Nitrates Directive) GW\_Calabria\_2016\_2019 acque sott. sono risultate un totale n. 94 stazioni di monitoraggio periodo 2016-2019 mentre dal report Nid\_GW\_Calabria\_2016\_2019 acque superficiali sono risultate n. 24 stazioni di monitoraggio (periodo 2016 - 2019):

ND_NatStatName	WaterBodyID
Torrente Calabro	19IN7
Fiume Cosole o Sibari	19SR3T
Fiume Crati	19SR4N
Fiume Crati	19SS3N
Fiume Esaro	19SS2T
Fiume Lao	18SS3N
Torrente Malfrancato	19IN8N
Fiume Mesima	19SS3N
Fiume Neto	19SR4N
Torrente Raganello	19IN8D
Fiumara della Ruffa	19SR2N
Fiume Tacina	19SS3
Torrente Uria	19IN8
Fiume Crati	19SS3N
Fiume Crati	19SS3N
Fiume Nici	19IN8N
Torrente Raganello	19IN8D
Fiume Amato	19SR3N
Torrente Lipuda	19IN7N
Torrente Colognati	19IN8N
Fiume Crati	19SR4N
Torrente Cana	18EF8N
Fiume Mucone	19SS2N
Vallone Vorge	19IN7N

**Figura 4-11 Rete di monitoraggio ZVN (Zone Vulnerabili da Nitrati) per le acque superficiali della Calabria**

Per la Calabria non sono state trasferite informazioni e dati. I dati riportati risultano estratti dal portale SINTAI dell'ISPRA.

La Regione Calabria ha avviato il programma di monitoraggio, definito nel progetto per il *Monitoraggio quali-quantitativo dei Corpi idrici Superficiali e Sotterranei della Calabria ai sensi del D. Lgs 152/2006 s.m.e i.,* realizzato nell'ambito dell'aggiornamento del Piano di Tutela regionale. Il progetto ha previsto la realizzazione di una rete di punti di monitoraggio e le varie fasi di campionamento ed analisi ai fini della definizione dello stato Chimico e della valutazione dello stato Quantitativo. Il programma è partito nella seconda metà del 2016 e ha previsto due cicli, ciascuno di tre anni di campionamento e ad oggi è stato completato il primo ciclo. I corpi idrici sotterranei sono stati ridefiniti, in sostanza andando ad accorpate 18 corpi idrici carbonatici; vi è stata un'ottimizzazione dei punti di monitoraggi in quanto alcuni di essi sono risultati essere esterni ai corpi idrici da monitorare. Per la rete così ridefinita, a partire da quanto riportato nel Piano di Gestione in merito al rischio di non raggiungimento dello stato ambientale *Buono* è stato definito un monitoraggio di tipo operativo e di sorveglianza. In definitiva le stazioni di monitoraggio presenti sul territorio della Regione Calabria, in base

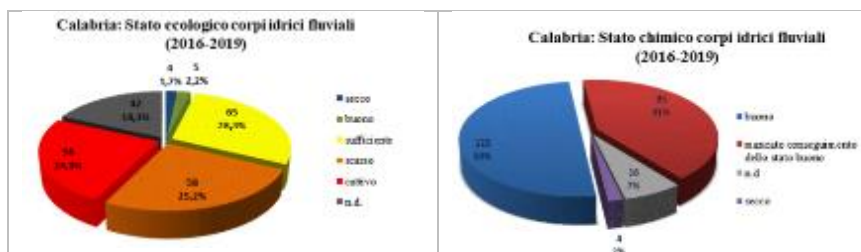
a quanto trasmesso dalla Regione in merito al programma di monitoraggio, sono:

- 240 stazioni per il monitoraggio dello stato chimico e quantitativo, distinte in n. 140 pozzi e n. 100 sorgenti;
- relativamente allo stato chimico su n. 65 viene realizzato il monitoraggio di sorveglianza e su n. 175 quello operativo.

Solo una parte dei punti di monitoraggio risultano equipaggiati con strumentazione di monitoraggio automatica, mentre la restante parte è costituita da semplici punti di campionamento. La rete di monitoraggio rispetto a quella progettata nel 2016 risulta integrata da ulteriori 25 stazioni.

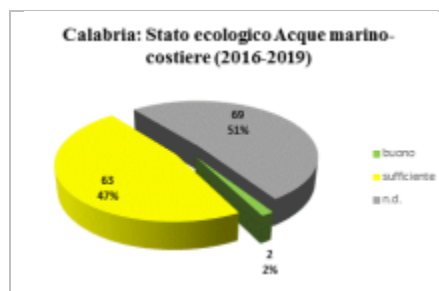
La classificazione dello stato ecologico e chimico dei C.I. fluviali della Calabria è rappresentata complessivamente nei grafici riportati di seguito.

Su 230 corpi idrici fluviali monitorati: lo stato ecologico risulta *Buono* nel 2,17% dei casi, *Sufficiente* nel 28,2%, *Scarso* nel 25,2%, *Cattivo* nel 24,3%, *Secco* nel 1,7% dei casi, per il 18,2% non è disponibile il dato. Per lo stato chimico si registra uno stato *Buono* per il 50% dei casi, per l'41,3% risulta il mancato conseguimento dello stato *Buono*, l'1,7% presenta uno stato *Secco*, per il 6,9% non è disponibile il dato.



**Figura 4-12 Stato ecologico corpi idrici superficiali - Stato chimico corpi idrici superficiali**

Per quanto riguarda il monitoraggio dei corpi idrici marino-costieri: lo stato ecologico risulta *Buono* nel 2% dei casi, *Sufficiente* nel 47%. Per il 51% dei monitoraggi effettuati non è ancora disponibile il dato. Lo stato chimico è *Buono* per il 7% dei casi, per il 42% dei casi risulta un mancato conseguimento dello stato *Buono*, per il 51% dei monitoraggi effettuati non è ancora disponibile il dato.



**Figura 4-13 Stato ecologico acque marino - costiere**



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* (*Monitoraggio di microalghe potenzialmente tossiche*). 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*.

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. Un'attenta analisi dei dati ottenuti nel corso del monitoraggio 2019, ha messo in evidenza la presenza di microalghe potenzialmente tossiche lungo tutto il litorale calabrese, con fioriture che raramente arrivano ai livelli di allerta, in tutte le 20 stazioni di campionamento.

Le stazioni monitorate nella provincia di Cosenza sono 4 (Crosia CSI1, Roseto Capo Spulico CSI2, Amantea CST3 e San Lucido CST4). Nei siti di campionamento sono state effettuate misurazioni dei parametri chimico-fisici delle acque nonché la temperatura dell'aria e la direzione ed intensità del vento e del moto ondoso. I sopralluoghi ed i prelievi sono stati effettuati prevalentemente nei primi metri di spiaggia sommersa, o comunque dove l'esperienza ha dimostrato la maggiore crescita di questa microalga, soprattutto su substrati rocciosi. Nei siti monitorati non si sono evidenziate particolari fioriture.

Con il termine *acque di balneazione* vengono indicate le acque marine nelle quali la balneazione è espressamente autorizzata o non vietata. Negli ultimi anni, con l'evoluzione del quadro normativo comunitario e nazionale, sono state introdotte profonde modifiche nelle modalità di monitoraggio e definizione dell'idoneità delle acque destinate alla balneazione. Dal 2010 con il Decreto legislativo 30 maggio 2008 n. 116 e con la successiva pubblicazione del Decreto Ministeriale 30/3/2010 (G. U. del 24 maggio 2010 S.O. 97) l'Italia ha recepito la Direttiva europea 2006/7/CE sulle Acque di Balneazione. Tale normativa è finalizzata alla protezione della salute umana attraverso il monitoraggio delle acque destinate alla balneazione e all'attuazione di azioni indirizzate alla riduzione delle possibili cause di inquinamento. La normativa vigente stabilisce:

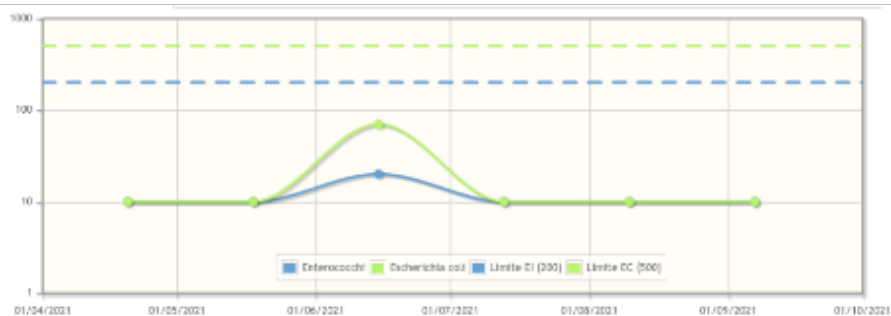
- la definizione delle acque di balneazione, intese come aree destinate a tale uso e non precluse a priori (aree portuali, aree marine protette – Zona A, aree direttamente interessate dagli scarichi, ecc.) che comprendono le acque superficiali, o parte di esse, nelle quali l'autorità competente prevede che venga praticata la balneazione e non ha imposto un divieto permanente di balneazione;



- la determinazione di soli 2 parametri microbiologici da ricercare durante le analisi: Escherichia coli ed Enterococchi intestinali;
- la frequenza di campionamento mensile nell'arco della stagione balneare (da aprile fino a settembre) secondo un calendario prestabilito prima dell'inizio della stagione balneare da ogni Regione; i campionamenti possono essere effettuati non oltre quattro giorni dalla data stabilita.
- i punti di monitoraggio fissati all'interno di ciascuna acqua di balneazione. Questo permette di poter considerare il punto di monitoraggio al proprio interno rappresentativo della qualità dell'intera area; il punto stesso può essere individuato scegliendo fra due criteri: il massimo affollamento di turisti e il maggior rischio associato.
- la definizione dei Profili delle acque di balneazione cioè la descrizione delle caratteristiche fisiche, geografiche ed idrologiche delle acque di balneazione e di altre acque di superficie che potrebbero essere una fonte di inquinamento rilevante, ai sensi della Direttive 2006/7/CE e 2000/60/CE. Sulla base dei profili individuati si passa all'identificazione ed alla valutazione delle cause di inquinamento che possono influire sulle acque di balneazione e danneggiare la salute dei bagnanti; (potenziale di proliferazione cianobatterica - potenziale di proliferazione di macroalghe e/o fitoplancton). Qualora la valutazione delle pressioni segnali la probabilità di un rischio di inquinamento di breve durata si dovranno fornire: le previsioni circa la natura, la frequenza e la durata dell'inquinamento di breve durata, le informazioni sulle restanti cause di inquinamento, e le scadenze fissate per l'eliminazione delle cause, le misure di gestione adottate durante l'inquinamento di breve durata nonché l'identità degli Enti o delle Autorità responsabili dell'adozione.
- la classificazione delle acque sulla base degli esiti di quattro anni di monitoraggio, secondo la scala di qualità: scarsa, sufficiente, buona, eccellente;
- la regolamentazione degli episodi caratterizzati da "inquinamento di breve durata o da situazioni anomale.

Il monitoraggio delle acque di balneazione mira a verificare il rispetto dei limiti si legge per i parametri indicati (*fonte Ministero della Salute*).

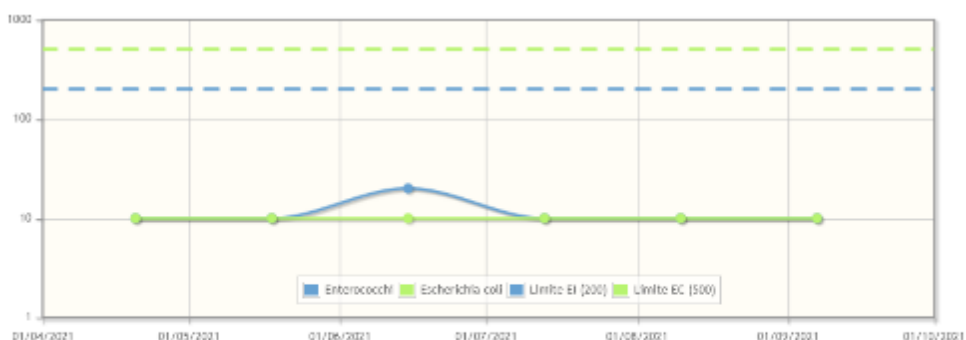
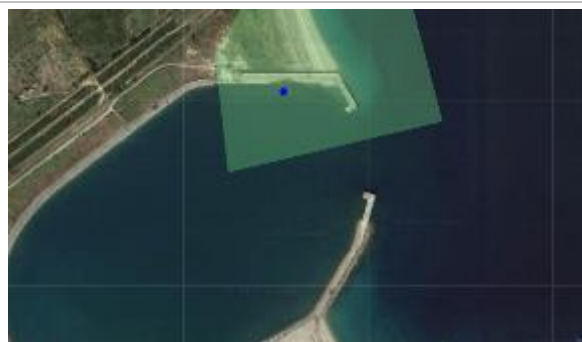
Per il porto di Corigliano sono stati presi in esame gli esiti riportati nelle figure seguenti che descrivono per le acque in prossimità del porto uno scenario tra sufficiente ad eccellente:



Le analisi sono espresse in cfu/100ml o equivalente, rappresentate su scala logaritmica.

Le linee tratteggiate rappresentano i valori limite dei parametri microbiologici. Il superamento di tali limiti determina l'obbligo di balneazione.

Qualità dell'acqua: **ECCELLENTE**  
Stato: **Balneabile**  
Stagione balneare dal 01/05/2021 al 30/09/2021



Le analisi sono espresse in cfu/100ml o equivalente, rappresentate su scala logaritmica.

Le linee tratteggiate rappresentano i valori limite dei parametri microbiologici. Il superamento di tali limiti determina l'obbligo di balneazione.

Qualità dell'acqua: **SUFFICIENTE**  
Stato: **Balneabile**  
Stagione balneare dal 01/05/2021 al 30/09/2021



**Figura 4-14 Portale Acque testata di proprietà del Ministero della Salute**



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

Rev.1  
del 01/04/2022

**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.

Probabilità	Durata	Frequenza	Reversibilità
Bassa	Vita del piano	Bassa	Elevata

#### 4.2.5 Suolo

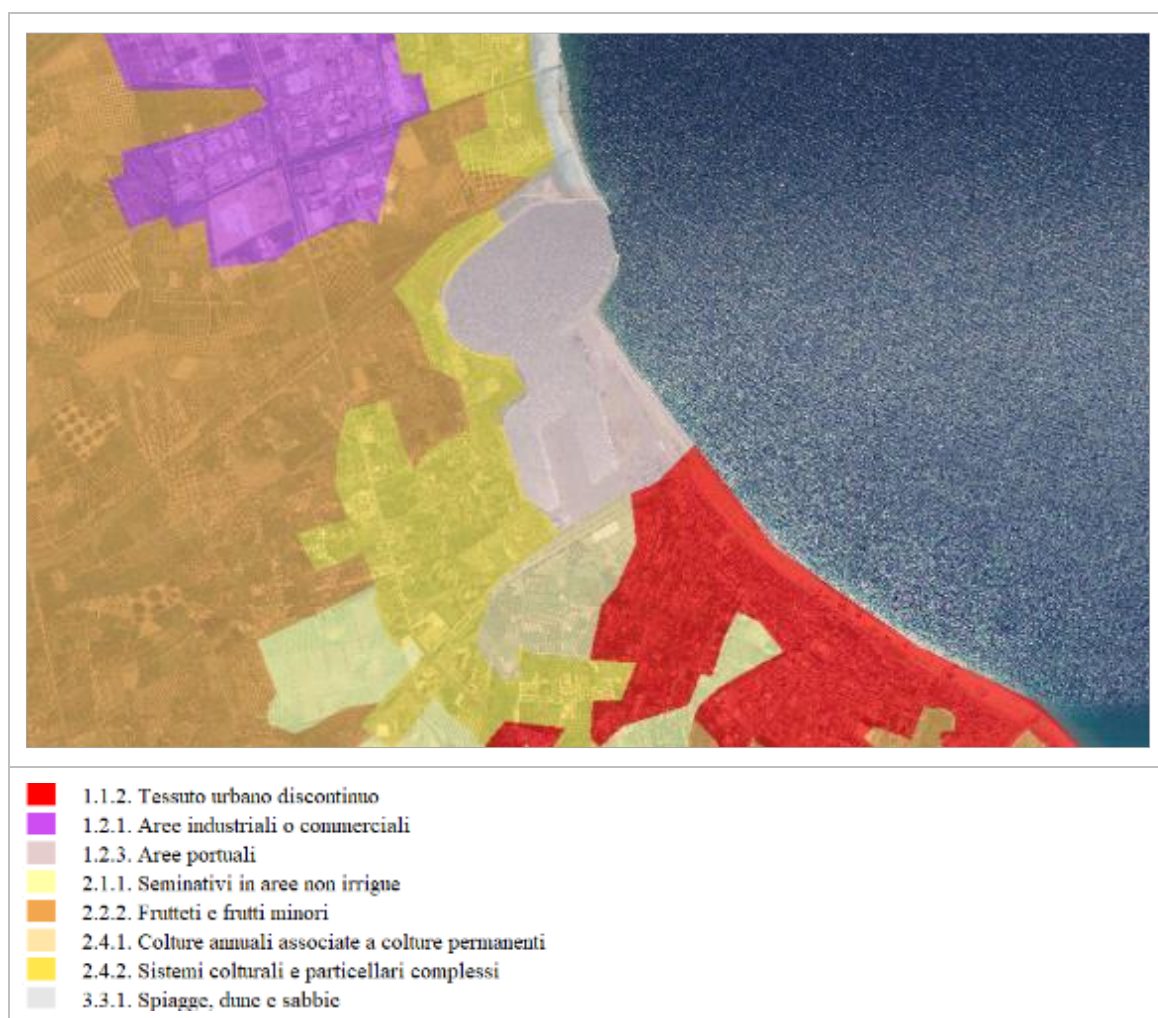
##### **Geomorfologia del territorio**

L'area in esame è ubicata nella fascia pedemontana ionica dell'Arco Calabro (Amodio-Morelli et alii, 1976; Scandone 1979; Bonardi et alii, 1982; Tortorici, 1982), costituito nel settore di interesse dal Massiccio della Sila (Messina et alii, 1995). Il territorio comunale di Corigliano Calabro si sviluppa tra il livello del mare e la quota di 1.103 mt, e si dividono in zone pianeggianti e zone collinose e montuose. Dal punto di vista morfologico il territorio si colloca tra la parte settentrionale dell'Arco Calabro-Peleritano e la Piana di Sibari, in particolare tra il massiccio del Pollino e il massiccio della Sila Greca, dai quali hanno origine fiumi e torrenti (tra i quali: il Torrente Leccalardo, il Torrente Malfrancato e il Torrente San Mauro) e attraversano il territorio comunale fino a sfociare nel Mar Ionio. Nello specifico, nei bacini idrografici dei corsi d'acqua si individuano le seguenti principali unità litologiche tratte dalla Carta Geologica della Calabria – scala 1:25.000: alluvioni mobili, ciottolose e sabbiose, dei letti fluviali (olocene) - alluvioni (ghiaie, sabbie, limi e argille) - ghiaie e sabbie del pleistocene - argille siltose del pliocene superiore - silts con occasionali sottili intercalazioni sabbiose del pliocene superiore - ghiaie e sabbie del pliocene superiore - sabbie ed arenarie tenere del pliocene superiore - rocce intrusive a composizione variabile (quarzo, monzonite, grano diorite, granito) del paleozoico e scisti e gneiss biotitici del paleozoico. La morfologia complessiva dell'area di studio è caratterizzata da versanti con pendenze elevate nella parte alta dei bacini, dove affiorano litologie compatte igneo-metamorfiche, che degradano abbastanza dolcemente verso il mare, dove affiorano generalmente materiali sciolti o semisciolti con morfologie terrazzate o conoidali che si raccordano alla piana fluvio-costiera. L'area è caratterizzata da una attività di smantellamento del rilievo per gli effetti sia della dinamica fluviale sia della dinamica morfogravitativa. In particolare la distribuzione e la frequenza dei movimenti gravitativi di massa è fortemente legata alle litologie affioranti ed al condizionamento dell'assetto strutturale. L'intensa attività erosiva che caratterizza i rilievi, così come la formazione di terrazzi marini lungo la costa, sono la conseguenza dei movimenti di sollevamento dovuti alla neotettonica dell'area. La pianura fluvio-costiera ha subito a partire dagli anni '50 un forte incremento dell'urbanizzazione che ha interferito con i processi di dinamica della costa (fenomeni di erosione costiera) e con la dinamica delle aste terminali dei corsi d'acqua (fenomeni d'inondazione). La zona collinare e montuosa dei territori comunali esaminati è attraversata da un fitto reticolo idrografico di tipo dendritico. Procedendo verso le quote inferiori, i corsi d'acqua che prima scorrevano ripidi nelle strette valli incassate, nella fascia di transizione verso l'ampia pianura alluvionale, si dispongono a formare un reticolo sempre più organizzato e meno ramificato fino alla definizione di singole aste fluviali di maggiori dimensioni che attraversano prima l'ampia pianura alluvionale e poi quella fluvio-costiera. L'assetto

geomorfologico dei bacini idrografici è molto importante in quanto i dissesti idrogeologici in atto (frana attive e fenomeni di erosione) forniscono il materiale solido che i corsi d'acqua trasferiscono al mare in occasione degli eventi di piena e che, a sua volta, il mare distribuisce lungo il litorale. I versanti delle valli che sottendono questi corsi d'acqua sono spesso interessati da una franosità diffusa. La tipologia di movimento delle frane è varia. Nella parte alta dei bacini dove affiorano prevalentemente le rocce del substrato alterate prevalgono i fenomeni di scorrimento e i fenomeni di crollo, per lo più in fase quiescente, mentre la fascia di transizione, dove affiorano le formazioni sabbioso-conglomeratiche, si caratterizza per la presenza di fenomeni erosivi e dove presenti le formazioni argillose per i fenomeni tipo creep e fenomeni di erosione areale.

### Uso del suolo

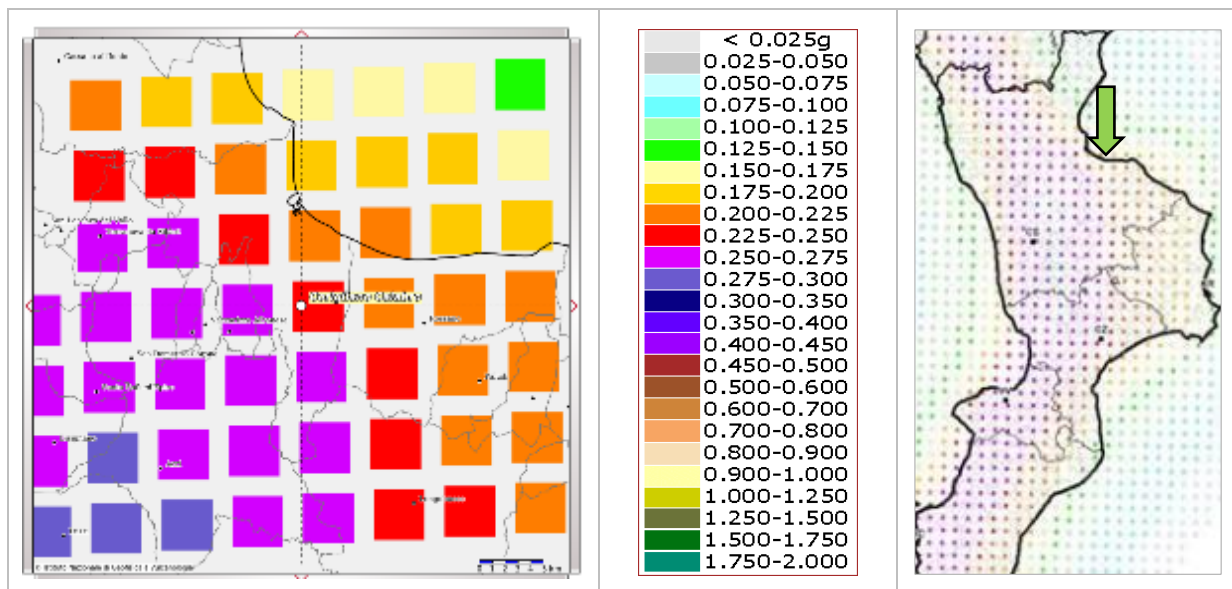
La Corine Land Cover del 2012 restituisce il seguente uso del suolo:



**Figura 4-15** Uso del suolo (Corine Land Cover del 2012)

### **Rischio sismico**

La zona sismica del territorio di Corigliano-Rossano, indicata nell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274/2003, aggiornata con la Delibera della Giunta Regionale della Calabria n. 47 del 10.02.2004, è la Zona sismica 2 Zona con pericolosità sismica media (accelerazione con probabilità di superamento del 10% in 50 anni compresa nell'intervallo  $0,15 < a_g \leq 0,25$  g) dove possono verificarsi forti terremoti. I criteri per l'aggiornamento della mappa di pericolosità sismica sono stati definiti nell'Ordinanza del PCM n. 3519/2006, che ha suddiviso l'intero territorio nazionale in quattro zone sismiche sulla base del valore dell'accelerazione orizzontale massima ( $a_g$ ) su suolo rigido o pianeggiante, che ha una probabilità del 10% di essere superata in 50 anni.



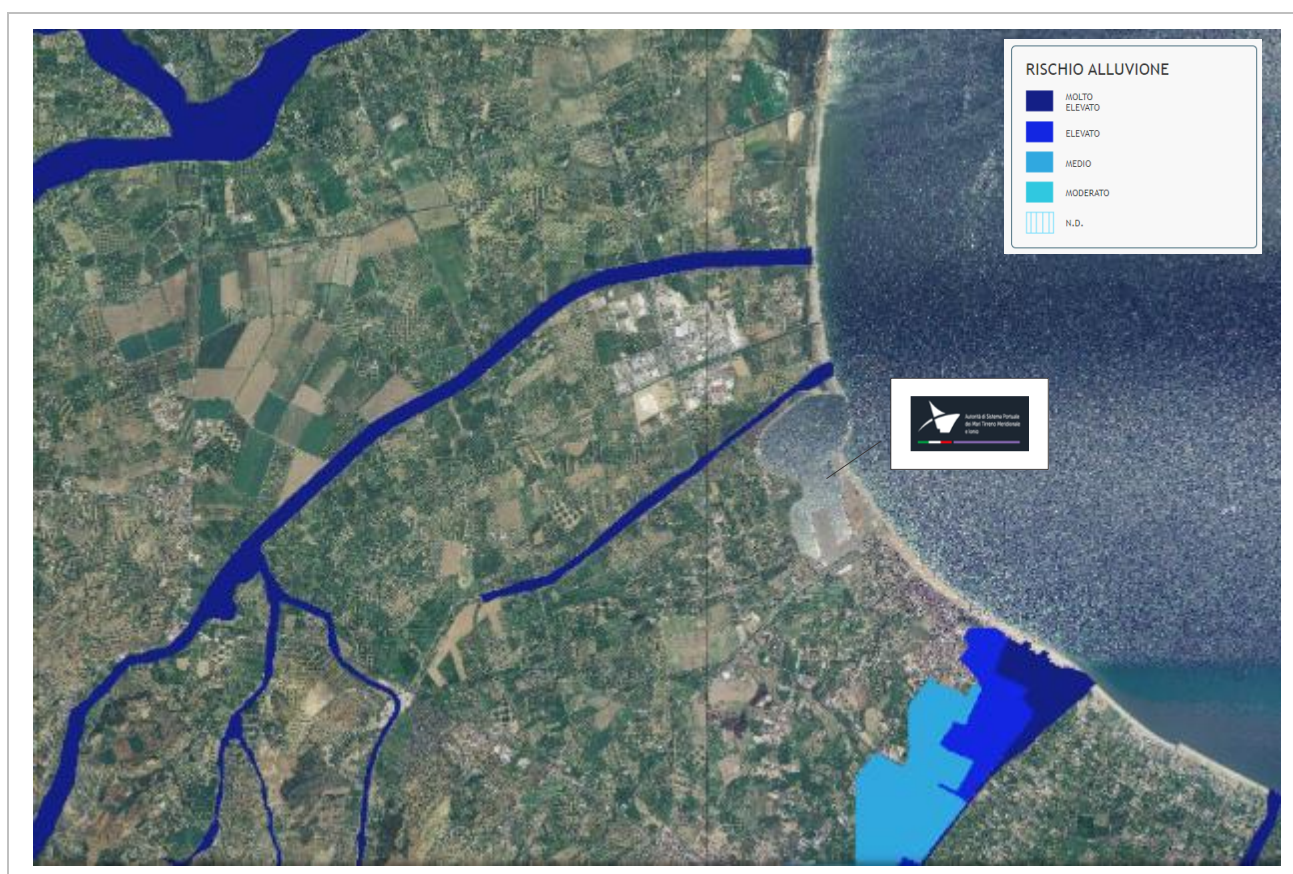
**Figura - 4-16 Ordinanza PCM 3519 del 28 aprile 2006, All. 1b – Zone Sismiche**  
([http://zonesismiche.mi.ingv.it/mappa\\_ps\\_apr04/consultazione\\_005.html](http://zonesismiche.mi.ingv.it/mappa_ps_apr04/consultazione_005.html))



### Aree a rischio PAI e vincolo idrogeologico

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico - Rischio di frana [PSAI-RF] dei territori dell'ex Autorità di Bacino Regionale Calabria è stato approvato dal Comitato Istituzionale con Delibera n. 13 del 29/10/2001, Giunta Regionale con Delibera n. 900 del 31/10/2001, Consiglio Regionale Delibera n. 115 del 28/12/2001, successive approvazione del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Regionale della Calabria con Delibera n. 26 del 02/08/2011 Procedure di aggiornamento PAI FR e FI e n. 27 del 02/08/2011 *Testo aggiornato delle Norme di Attuazione e Misure di Salvaguardia (NdA)*.

Dall'esame della cartografia del PAI 2001 si evince che la fascia del Torrente Malfrancato, a circa 100 metri di distanza è caratterizzata da un livello di attenzione R4 Molto Elevata. A circa 1,5 km a sud del porto di Corigliano ci sono inoltre due aree a rischio, R3 Elevato e R2 Medio.

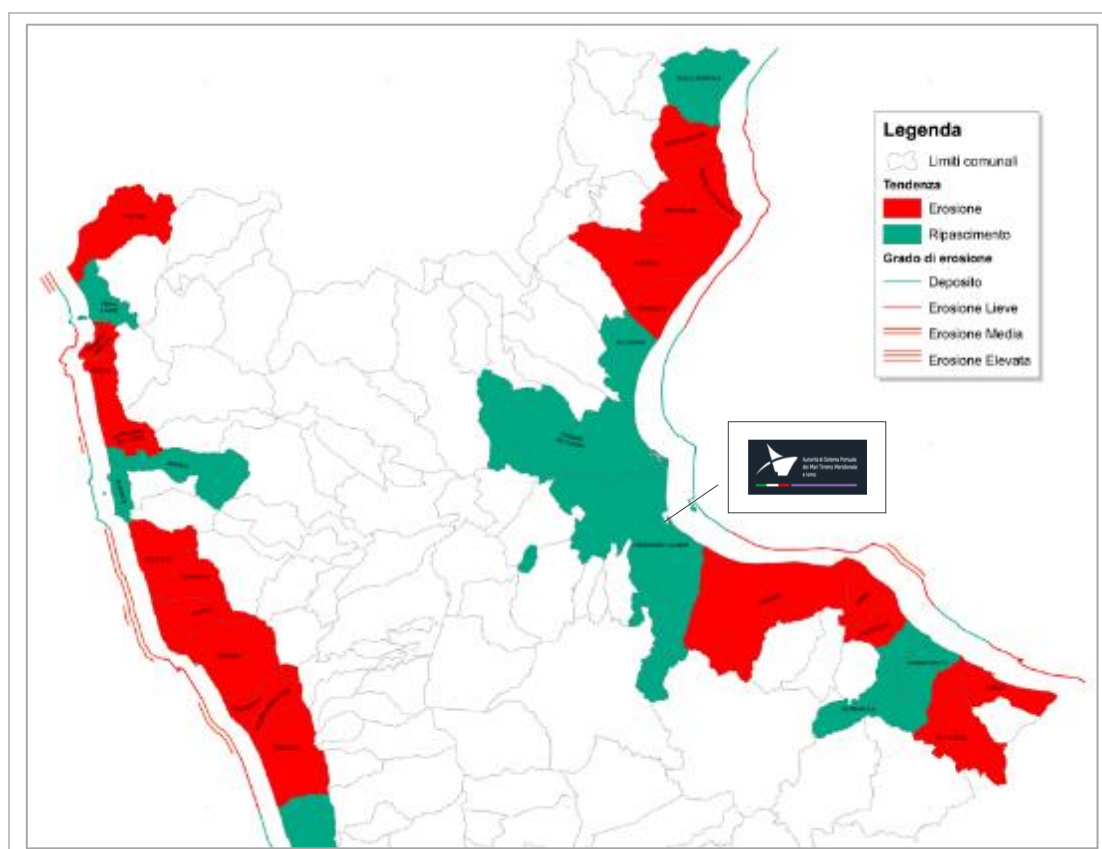


**Figura 4-17 Aree a rischio alluvione (Fonte Portale cartografico nazionale)**

Il PTCP Provincia di Cosenza ha individuato per ciascuna unità fisiografica, nella "Carta dell'erosione costiera", i tratti in erosione (bassa, media, forte, fortissima) e in ripascimento (basso, medio, forte, fortissimo). Il comune di Corigliano Rossano ricade in tendenza ad erosione e ripascimento, il sito relativo al porto di Corigliano ricade in un'area in tendenza al ripascimento.

Il rischio di mareggiate ed erosione costiera interessa principalmente la costa tirrenica e in maniera più ridotta, quella ionica. Le cause principali dei fenomeni di erosione sono le seguenti:

- diminuzione di trasporto solido dalle aste fluviali, a causa di prelievo di inerti in alveo, prelievo di acqua, sistemazioni idraulico – forestali, realizzazione di invasi;
- realizzazione di opere di difesa della costa inadeguate, che talora aggravano la situazione del litorale in prossimità dell'intervento;
- edificazione lungo costa e conseguente occupazione delle zone dunali, interessate alla normale espansione del mare e in grado di assorbire l'energia del moto ondoso.



**Figura 4-18 PTCP Provincia di Cosenza - QC05 Rischio erosione della costa**

#### 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





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

Rev.1  
del 01/04/2022

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

Il territorio comunale si caratterizza, a monte, con rilievi collinari dove prevale la macchia mediterranea, habitat naturale per molte specie di volatili, con prevalenza di civette, fringuelli, colombacci, quaglie, tortore e, soprattutto, merli.

Il territorio è attraversato da diversi corsi d'acqua a carattere torrentizio, che solcano il territorio comunale in direzione NW-SE. L'area è ricca di testimonianze legate a diversi periodi storici. Ciascun comune è connotato da siti e luoghi della memoria.

La ricchezza di queste testimonianze si coniuga con un ambiente di elevato valore naturalistico. All'interno dell'area sono presenti diversi ecosistemi di grande pregio; lungo l'arenile, in corrispondenza della foce del Crati si ritrovano ancora lembi di vegetazione psammofila in buono stato, con una serie di specie floristiche di pregio, caratteristiche di questi ambienti selettivi.

Nella zona retrostante sopravvive un'ampia fascia di vegetazione igrofila legata alla presenza di uno stagno salmastro effimero. Più all'interno, lungo il tratto terminale del fiume, è presente una ricca vegetazione riparia, residuo della grande foresta planiziale che ricopriva la piana di Sibari, successivamente distrutta dalle grandi opere di bonifica del secolo scorso.

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

- Zone speciali di conservazione (ZSC) IT9310052 *Casoni di Sibari* a circa 6,6 km di distanza;
- Zone speciali di conservazione (ZSC) IT9310044 *Foce del Fiume Crati* a circa 3,1K m di distanza.





**Figura 4-19 Siti Natura 2000** (Fonte Portale cartografico nazionale)

#### **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**

Corigliano Rossano è un comune italiano di 74.129 abitanti della provincia di Cosenza in Calabria. Il comune di Corigliano-Rossano è stato istituito il 31 marzo 2018, dalla fusione dei comuni di Corigliano Calabro e Rossano. Dopo tale fusione Corigliano-Rossano è il comune più esteso della regione Calabria, nonché il più popolato della provincia.

Di seguito si riporta la struttura della popolazione:

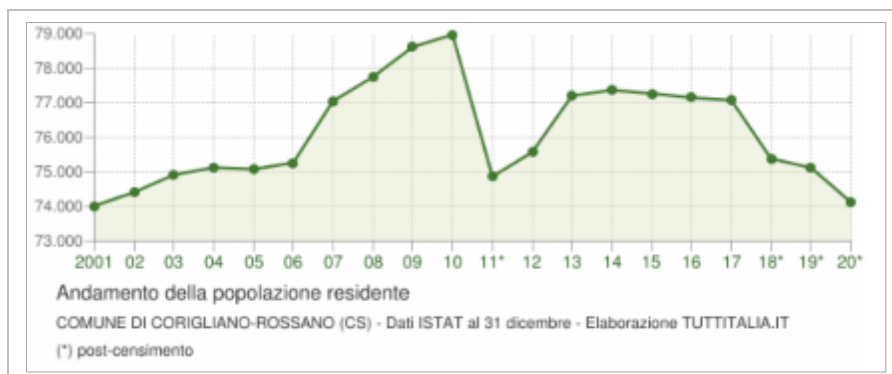


Figura 4-20 Andamento demografico della popolazione residente a Corigliano-Rossano dal 2001 al 2020

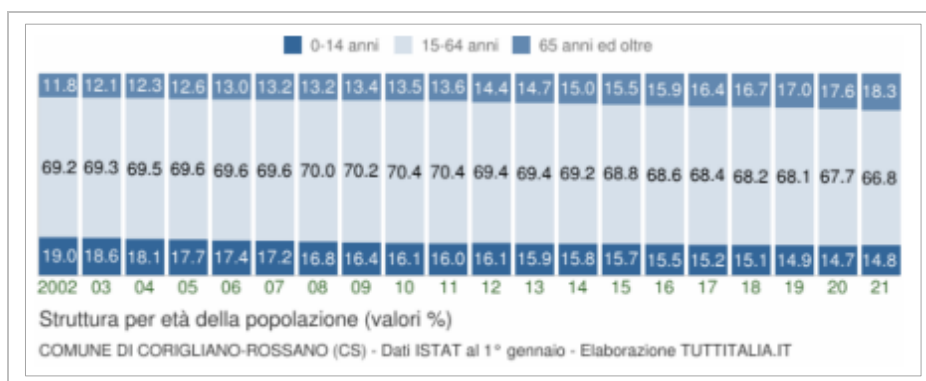


Figura 4-21 Struttura della popolazione dal 2002 al 2021

Il confronto fra popolazione residente occupata in uno specifico settore di attività all'interno della struttura produttiva locale comunale, evidenzia alcuni settori sui quali il tessuto economico locale presenta i valori più rappresentativi: il settore delle attività terziarie e il settore agricolo.

Tabella 4-8 Occupati per sezioni di attività economica - Dati comunali (fonte: <http://dati-censimentopopolazione.istat.it/Index.aspx?lang=it#>)

Secco		totale						
Anno di Censimento		2011						
Tipo dato		occupati (valori assoluti)						
Sezioni di attività economica		totale	agricoltura, silvicoltura e pesca	totale industria (b-f)	commercio, alberghi e ristoranti (g,i)	trasporto, magazzinaggio, servizi di informazione e comunicazione (h,j)	attività finanziarie e assicurative, attività immobiliari, attività professionali, scientifiche e tecniche, noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese (k-n)	altre attività (o-u)
Territorio		▲▼	▲▼	▲▼	▲▼	▲▼	▲▼	▲▼
Corigliano Calabro		13 397	5 290	1 775	2 041	515		974
Rossano		12 664	4 173	1 642	1 588	480		1 116



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

Rev.1  
del 01/04/2022

La popolazione regionale calabrese, nel 2017, diminuisce dello 0,4% rispetto all'anno precedente, in linea con andamenti tipici dell'intero Mezzogiorno, ma in misura relativamente più intensa rispetto alla media nazionale. Si tratta peraltro, per la Calabria, di una tendenza di medio periodo di costante contrazione del numero degli abitanti: fra 2011 e 2017, la regione perde più di 1.700 residenti. Le contrazioni demografiche più rilevanti si verificano nelle province di Vibo Valentia (-0,5%) e di Reggio Calabria (-0,5%) in un contesto in cui tutte le province perdono, in modo piuttosto omogeneo, popolazione residente.

In tale scenario, si osserva un aumento dell'indice di dipendenza (ovvero del rapporto fra inattivi e popolazione in età da lavoro), leggermente più evidente di quanto avviene nella popolazione italiana nel suo insieme, ma anche più marcato rispetto al resto del Meridione. Tale dinamica non sembra dipendere da un aumento della popolazione anziana (che pure si verifica, ma in linea con l'andamento nazionale) quanto piuttosto da una contrazione della popolazione in età da lavoro (fra i 15 ed i 64 anni) legata a fenomeni migratori.

D'altro canto, la natalità, pur restando più vivace del dato nazionale (il relativo tasso è dell'8, contro il 7,6 italiano) è in discesa costante da diversi anni, per cui l'età media della popolazione, che continua ad indicare una struttura anagrafica relativamente giovane, in un Paese dove tale dato supera i 45 anni, viene però sottoposta a tensioni verso un aumento: fra 2016 e 2017, tale dato passa da 43,9 anni a 44,2. Crotone è la provincia più "giovane", con una età media di poco superiore ai 42 anni, Cosenza la più "anziana".

La differenza nel trend demografico rispetto al resto del Paese è quindi data, da un lato, da un saldo naturale che, seppur negativo, è meno severo di quello generale, in virtù di una natalità ancora relativamente sostenuta e di un tasso di mortalità solo lievemente più alto della media e, dall'altro, da un saldo migratorio ampiamente negativo che, a differenza del Centro Nord del Paese, non beneficia di un flusso di apporto dell'immigrazione extracomunitaria regolare di entità sufficiente a compensare le perdite nei saldi interni con le altre regioni del Paese

Nelle regioni del Mezzogiorno, spesso, il turnover delle imprese, ovvero il ricambio fra imprese che si iscrivono ai Registri camerali ed imprese cessate, è piuttosto dinamico. Ciò però non si verifica in Calabria, che nel 2018, come avvenuto del resto nel corso del 2017, esibisce un tasso di natalità delle imprese registrate presso le CCIAA inferiore alla media nazionale, e del Mezzogiorno. Peraltro con rilevanti differenze interne fra le diverse province, nella misura in cui si passa dal 6,7% di Vibo Valentia al 5,2% di Reggio Calabria.

Anche in termini di tasso di cessazione, la Calabria evidenzia una certa staticità: esso è infatti di circa 0,4 punti percentuali inferiore alla media nazionale, anche in questo caso in continuità con gli anni scorsi, almeno

fino al 2013, ed anche in questo caso con differenziali provinciali marcati: il minimo si registra, nuovamente, a Reggio Calabria (4,1%) ed il massimo, ancora una volta, a Vibo Valentia (5,2%).

Il sistema produttivo calabrese appare quindi sostanzialmente statico, evidentemente attestato su un assetto che non garantisce ritmi di crescita e di sviluppo sufficientemente brillanti, in cui la capacità della neoimprenditorialità di indurre fenomeni di rottura appare modesta. Le differenze interne, con realtà come Vibo Valentia in cui il turnover imprenditoriale è invece molto dinamico, non appaiono giustificate da logiche di mercato ed economiche chiaramente percepibili.

La crescita economica nel 2016, per la Calabria, rimane piuttosto modesta, faticando ad agganciare la ripresa che si materializza a livello nazionale, anche se la dinamica è leggermente più brillante rispetto alle altre regioni del Meridione. Gli andamenti territoriali sono molto diversi; Catanzaro e Cosenza mostrano dinamiche molto favorevoli (rispettivamente 4,6% e 2,2%), seguite da Vibo Valentia e Cotrone che segnano crescite dell'indicatore in linea con il Mezzogiorno. Reggio Calabria si manifesta ancora in fase recessiva.

La debole dinamica di crescita è il frutto di un anno di risultati particolarmente difficili in agricoltura, settore ancora rilevante per l'economia calabrese, e di una persistente condizione asfittica nel comparto delle costruzioni, nonostante i primi segnali di fine della crisi rilevati su scala nazionale.

I servizi finanziari ed assicurativi rimangono in difficoltà, mentre il comparto del commercio e del turismo cresce molto meno della media nazionale e meridionale. Di conseguenza, gli andamenti positivi dell'industria in senso stretto non sono sufficienti per determinare una dinamica del valore aggiunto particolarmente marcata.

Il fattore Occupazione, calcolato attraverso il tasso di occupazione, presenta un indicatore pari a 72,2, inferiore alla media Paese di 30 punti. Poco favorevole, chiaramente, anche l'aspetto legato alla qualità del lavoro (che prende in considerazione gli occupati in lavori a termine da almeno 5 anni, i dipendenti con bassa paga, gli occupati non regolari, la soddisfazione per il lavoro svolto, il part time involontario) che si attesta, in regione, a 71,8, quasi 16 punti inferiore rispetto alla media dell'Italia.

Il Benessere economico riflette tale situazione. Reddito e disuguaglianza, definito considerando il reddito medio disponibile pro capite e la disuguaglianza del reddito disponibile, si attesta in regione a 81,2 (Italia 99,9), mentre relativamente alle condizioni economiche minime, il cui indicatore considera la grave deprivazione materiale, la bassa qualità dell'abitazione, la grande difficoltà economica e la molto bassa intensità lavorativa, il gap regionale risulta non modesto (Calabria 93; Italia 102,2).

Anche la situazione sociale, analizzata attraverso le Relazioni sociali (soddisfazione per le relazioni familiari, soddisfazione per le relazioni amicali, persone su cui contare, partecipazione sociale, partecipazione civica e

politica, attività di volontariato, finanziamento delle associazioni, fiducia generalizzata) ed il fattore Politica e Istituzioni (fiducia nel Parlamento italiano, fiducia nel sistema giudiziario, fiducia nei partiti, fiducia in altri tipi di istituzioni, donne e rappresentanza politica a livello locale, durata dei procedimenti civili, affollamento degli istituti di pena) mostra una situazione di squilibrio. In particolare, le Relazioni Sociali in Calabria evidenziano un indicatore pari a 81,5, circa 14 punti inferiore alla media nazionale, mentre la Politica e le Istituzioni si attestano in regione ad un valore pari a 95,7, sette punti inferiore alla media nazionale.

La Soddisfazione per la propria vita dei calabresi non è favorevole (88,8), ma in linea con il Mezzogiorno; in Italia se ne registra un generale arretramento (Italia 95,1).

In Figura 4-22 sono riassunti questi e altri indici compositi per la Calabria messi a confronto con il Mezzogiorno e Italia.

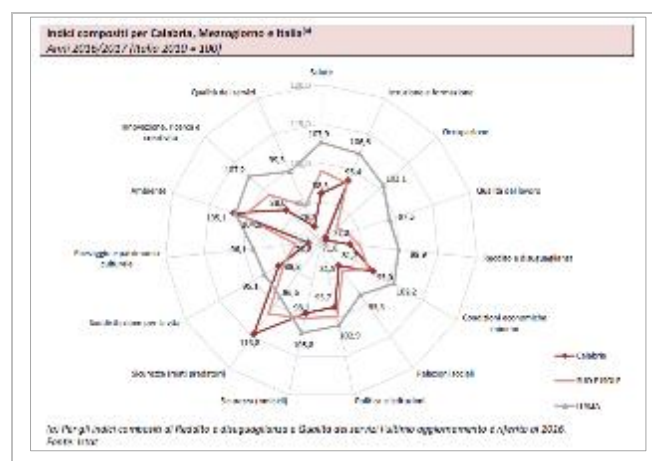


Figura 4-22 Indici compositi per la Calabria (fonte Report Regionale Calabria nell'ambito del progetto S.I.S.PR.IN.I)

Nei piccoli centri si riscontrano i vantaggi tipici delle "comunità locali", cioè buoni livelli di coesione sociale, ridotti problemi di congestione di traffico, inquinamento e, più in generale, problemi che riguardano le concentrazioni urbane maggiori. In molte aree territoriali la presenza di servizi pubblici è strettamente limitata e vi è una dipendenza pressoché totale dai centri maggiori in particolare per i servizi sanitari, amministrativi, culturali e di svago. I dati sulla dotazione infrastrutturale sono in grado di rilevare tale ritardo della regione:



	Calabria	Catanzaro	Cosenza	Crotone	Reggio Calabria	Vibo Valentia	Mezzogiorno	Italia
Indice di dotazione della rete stradale	106,13	111,01	111,78	60,48	100,14	143,53	88,14	100,00
Indice di dotazione della rete ferroviaria	107,38	87,37	108,40	19,58	117,85	229,01	82,07	100,00
Indice di dotazione dei porti (e bacini di atenza)	106,82	1,14	14,00	26,88	376,77	116,17	95,68	100,00
Indice di dotazione degli aeroporti (e bacini di atenza)	76,35	199,09	0,00	111,95	131,06	0,00	62,38	100,00
Indice di dotazione di impianti e reti energetico-ambientali	58,77	103,09	48,19	44,57	54,68	48,88	67,03	100,00
Indice di dotazione delle strutture e reti per la telefonia e la telematica	73,03	78,34	62,97	65,56	92,95	64,10	98,68	100,00
Indice di dotazione delle reti bancarie e servizi vari	58,47	66,31	52,21	40,77	71,45	58,37	65,12	100,00
Indice generale delle infrastrutture economiche	83,55	92,33	56,79	52,83	134,99	94,29	79,58	100,00
Indice generale delle infrastrutture economiche e sociali	78,65	88,14	59,94	51,32	115,48	81,39	79,99	100,00

Fonte: elaborazioni AdG su dati Istituto G. Tagliacarne – Istat

**Figura 4-23 Indici di dotazione infrastrutturale**

Per contro, la ridotta dimensione e la localizzazione in aree collinari e montane rappresenta un ostacolo per l'accesso di gran parte della popolazione ai principali servizi sociali, culturali e ricreativi. In alcuni casi di rileva una seria questione di discriminazione e di assenza di servizi minimi alla persona che vanno dalla difficoltà di accesso delle popolazioni più anziane ai servizi sociali e sanitari alla difficoltà per i più giovani delle aree più interne di raggiungere i servizi di istruzione, culturali e ricreativi, correlati anche alla carenza/inadeguatezza dei sistemi di mobilità e di trasporto.

Per quanto attiene specificatamente al rischio infortuni sul lavoro, ha dimostrato una generalizzata e prevalenza del rischio di infortunio in agricoltura rispetto a quello dei restanti settori produttivi. In Calabria, come è possibile osservare dal Rapporto Annuale Regionale INAIL, nel 2012 risultano avvenuti e denunciati complessivamente 10.689 infortuni con una flessione del -11,86% (da evidenziare che nel 2011, rispetto al 2010 la flessione era del -8,9%, a fronte di un dato Italia del - 10,52%. In controtendenza rispetto alla diminuzione degli infortuni è l'aumento significativo di quelli mortali avvenuti in "ambiente di lavoro ordinario, in occasione di lavoro", che sono passati da 23 a 37 casi. Gli infortuni denunciati nel 2012 in Calabria alla gestione "agricoltura" sono 1.123, mentre quelli denunciati alla gestione industria sono 2.116, di cui 1.109 relative al settore costruzioni. Nell'ambito dei settori dei servizi, le attività che presentano il maggior numero di infortuni sono, in ordine crescente, le attività sanitarie e di assistenza sociale, le attività di commercio e quelle di trasporto e magazzinaggio.

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

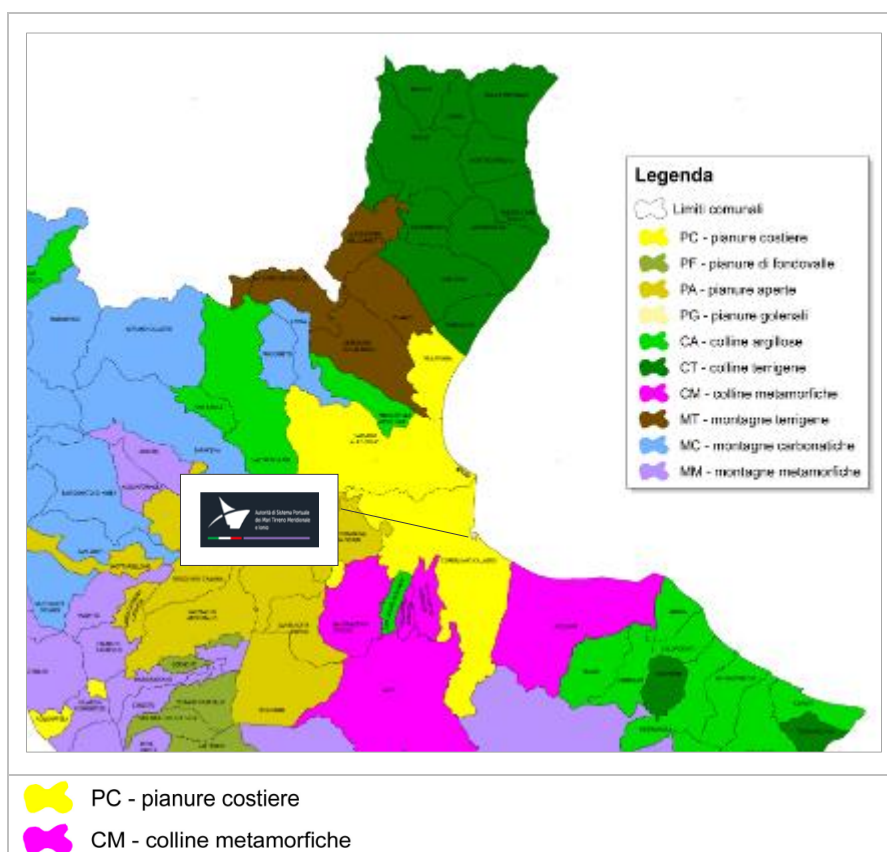
Tale componente beneficia direttamente dell'effetto diretto relativo ad una gestione adeguata dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi.

Probabilità	Durata	Frequenza	Reversibilità
Alta (impatto positivo)	Vita del piano	Alta (impatto positivo)	Elevata

#### 4.2.8 Beni culturali e paesaggio

Il paesaggio naturale e quello costruito rappresentano una delle più importanti risorse della Provincia di Cosenza, nella misura in cui a questo patrimonio si riescono ad attribuire nuovi usi compatibili con le sue caratteristiche. Le risorse paesaggistiche della provincia di Cosenza sono estremamente varie e scaturiscono dall'eterogeneità della fisionomia e dei caratteri del territorio, con tipologie a volte in forte contrasto. Il sistema degli ambienti comprende una serie di componenti strutturate gerarchicamente in sistemi, elementi e unità ambientali, che costituisce la base per attribuire alle unità di paesaggio opportuni indici di valutazione (sensibilità, vulnerabilità, pregio naturalistico) ai fini della gestione delle risorse naturali.

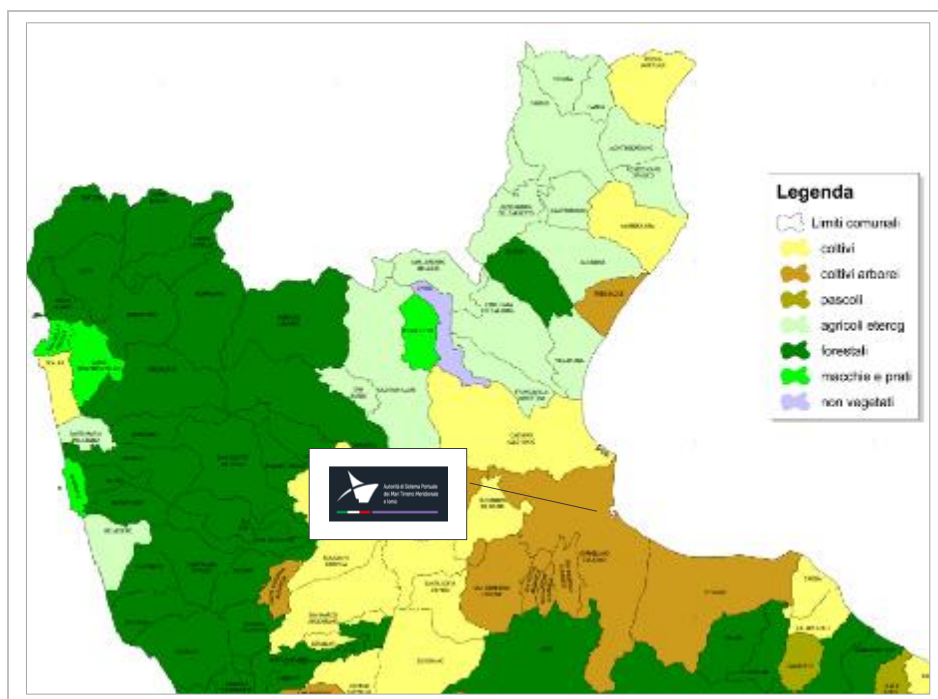
Secondo quanto è riportato nel PTCP, il Comune di Corigliano Calabro (oggi Corigliano Rossano) appartiene ai comuni dal paesaggio ecologico prevalente appartenente alle pianure costiere e alle colline metamorfiche.



**Figura 4-24 Paesaggio Ecologico prevalente - Carta QC.06 (Fonte PTCP della Provincia di Cosenza)**

Inoltre, in merito al paesaggio ambientale prevalente, il comune è caratterizzato da coltivi arborei.

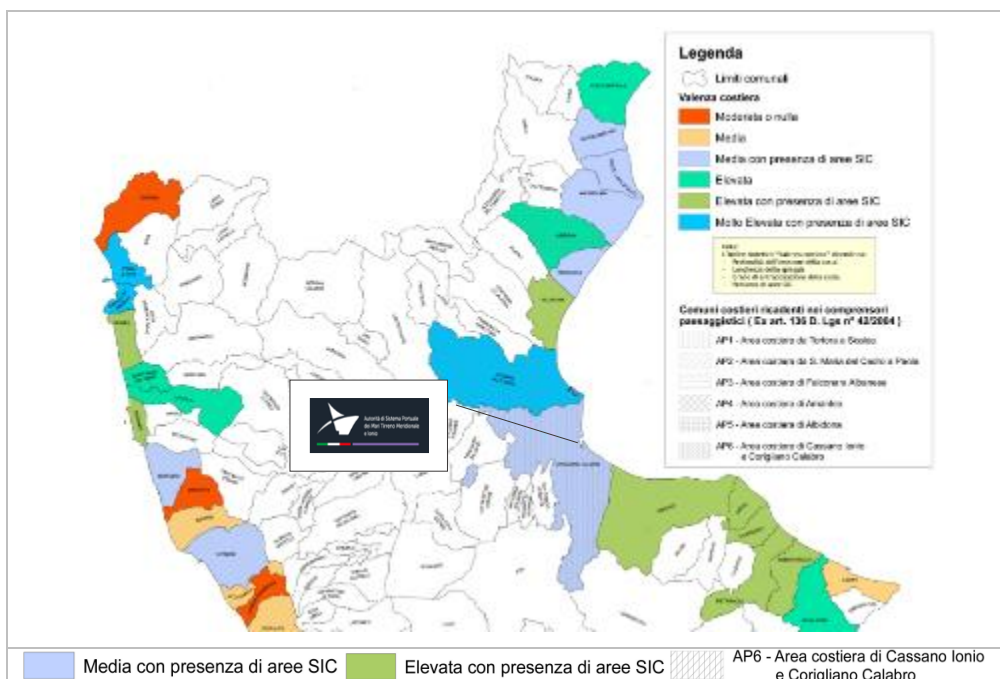




**Figura 4-25 Paesaggio Ambientale prevalente - Carta QC.07 (Fonte PTCP della Provincia di Cosenza)**

Un cenno a parte meritano i paesaggi rurali, particolarmente diffusi nelle zone interne del territorio provinciale. Essi sono caratterizzati dalla relazione tra una serie di elementi diversi, seminaturali o antropici: zone coltivate, sistemi di siepi, piccole macchie di bosco, frutteti, vigneti, uliveti, canali e corsi d'acqua, oltre che da strade di comunicazione locale ed edifici ad uso agricolo. Tali paesaggi, delimitati da strade ed elementi importanti del sistema insediativo, devono essere tutelati in quanto caratterizzanti il territorio e importanti per la gestione dell'intero sistema naturalistico.

Il Comune di Corigliano Calabro (oggi Corigliano Rossano) appartiene ai comuni costieri ricadenti nei comprensori paesaggistici ex art. 136 del D. Lgs 42/2004).



**Figura 4-26 Valenza Costiera - Carta QC.10 (Fonte PTCP della Provincia di Cosenza)**

Il comune ricade poi nei comprensori paesaggistici vincolati ex art. 136 D. Lgs n. 42/2004, per i quali non sono consentiti interventi di trasformazione della morfologia dei terreni e di ogni altro elemento che concorra significativamente alla definizione del paesaggio. In merito alle Aree Boscate il Comune di Corigliano Calabro, a sud del territorio comunale al confine con il Parco Nazionale della Sila, è interessato parzialmente da Boschi misti e Boschi di Latifoglie.



**Figura 4-27 Area Boscate - Carta QC.22 (Fonte PTCP della Provincia di Cosenza)**

In prossimità del porto ricade un'area 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, vincolate ai sensi dell'art.142 c. 1 lett. a), b), c) del Codice (D. Lgs. 42/04):



**Figura 4-28 Aree di rispetto ai sensi del** (*Fonte <http://sitap.beniculturali.it/>*)

Nell'area del porto non si ravvisano vincoli per aree e beni sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi degli artt. 136 e 157 e zone di interesse archeologico ai sensi dell'art. 142, c. 1, lett. m del Codice. Inoltre non risultano presenti parchi e riserve nazionali o regionali vincolati ai sensi dell'art. 142 c. 1 lett. f), aree boscate tutelate ai sensi dell'art. 142 c. 1 lettera g) o zone umide tutelate ai sensi dell'art. 142 c. 1 lett. i).

**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

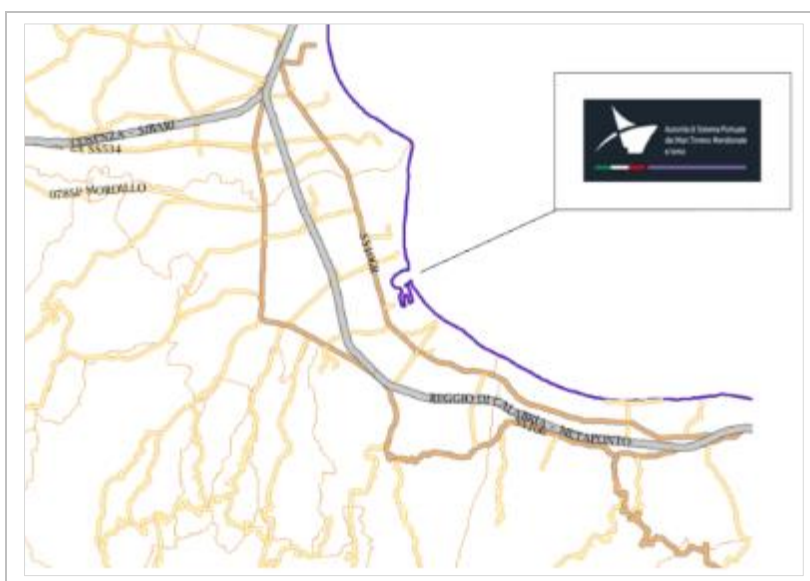
Probabilità	Durata	Frequenza	Reversibilità
Bassa/nulla	Vita del piano	Bassa/nulla	Elevata

**4.2.9 Mobilità e trasporti**

Le infrastrutture e i trasporti del comune di Corigliano Rossano sono caratterizzati dalla strada statale 106 Jonica, la stazione di Corigliano Calabro, la stazione di Rossano e il porto di Corigliano.

Il porto è raggiungibile percorrendo la S.S. 106 collegata agli svincoli autostradali di Sibari (per chi proviene da nord) e Tarsia nord (per chi proviene da sud) dell'A3 (SA-RC) tramite la S.S. 534 e la S.S. 533

Il comune di Corigliano-Rossano è collegato al contesto regionale e nazionale principalmente attraverso la rete stradale, in merito ai collegamenti ferroviari è stato attivato un treno diretto Sibari-Bolzano e gli aeroporti di riferimenti per il trasporto aereo sono a Crotone (più di un'ora di percorrenza su gomme, quasi due ore su rotaie) ed a Lamezia Terme (circa due ore su gomme e nessun collegamento su rotaie). Pur essendoci il Porto a Corigliano-Rossano non vi alcun collegamento via mare né di trasporto merci, né tanto meno di persone.



**Figura 4-29 Rete dei trasporti nei pressi del porto di Corigliano** (Fonte Geoportale della Regione Calabria)

<b>VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI – Mobilità e trasporti</b>			
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

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 Corigliano Rossano, 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	++	=	++	=	++	++	=	=	=



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

Rev.1  
 del 01/04/2022

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
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	++	=	++	++	++	++	=	=	=



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 termine 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 Corigliano-Rossano 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 Corigliano Rossano 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.