



Ordine degli
ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI
CONSERVATORI
Provincia di Brindisi

Direzione Generale per le Valutazioni ed Autorizzazioni
Ambientali
Ministero Dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
DGSalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
pieri.claudia@minambiente.it

Regione Puglia
Servizio Ecologia
servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Comune di Brindisi
Sig. Sindaco,
Servizio Ecologia e Urbanistica
ufficioprotocollo@pec.comune.brindisi.it

Questo Ordine, anche attraverso il lavoro svolto dalla commissione interna sugli strumenti urbanistici, intende far pervenire, in spirito di collaborazione e di assunzione della propria responsabilità, quale soggetto attento alle dinamiche urbane e ai processi di più corretto uso del territorio, le proprie **osservazioni allo Studio per la valutazione di Incidenza Ambientale** per il progetto della “vasca di colmata tra il pontile petrolchimico e costa Morena Est” presso il porto di Brindisi.

In premessa alle osservazioni che seguiranno, richiamiamo alcuni elementi per la formulazione della pianificazione portuale, contenuti nelle Linee Guida emanate dal Ministero.

Dette linee dovrebbero ,a ns avviso, essere tenute a riferimento, viepiù quando si è in presenza di strumentazioni, ormai datate, che si trovano a confrontarsi con un quadro normativo totalmente evoluto e cambiato sia in campo urbanistico che ambientale.

Le linee guida ci parlano, estrapolando alcuni passaggi, di:

- analisi del contesto locale;
- pre intese con le Amm.ni interessate;
- valutazioni ex ante (p.es saturazione banchine);
- valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente;
- principi di sostenibilità ambientale energetica e paesaggistica;
- protezione idraulica del territorio;
- tutela della biodiversità;
- riduzione antropica sui sistemi naturali,
- qualità del paesaggio portuale ettc.

Indirizzi questi che sebbene riferiti alla formulazione di nuovi Piani Portuali, riteniamo non possano non essere presi a guida del processo di trasformazione di aree portuali, soprattutto quando si è in presenza di vecchie e datate pianificazioni. Il progetto di colmata che trattiamo ricade in questa ottica di attenzione, come anche riteniamo che disattenda del tutto i propositi lungimiranti e qualificanti che sono contenuti nelle citate Linee guida ministeriali.

L'attuale assetto normativo in materia di tutela dell'ambiente e del paesaggio è successivo alla data di redazione del vigente PRP del porto di Brindisi (1975).

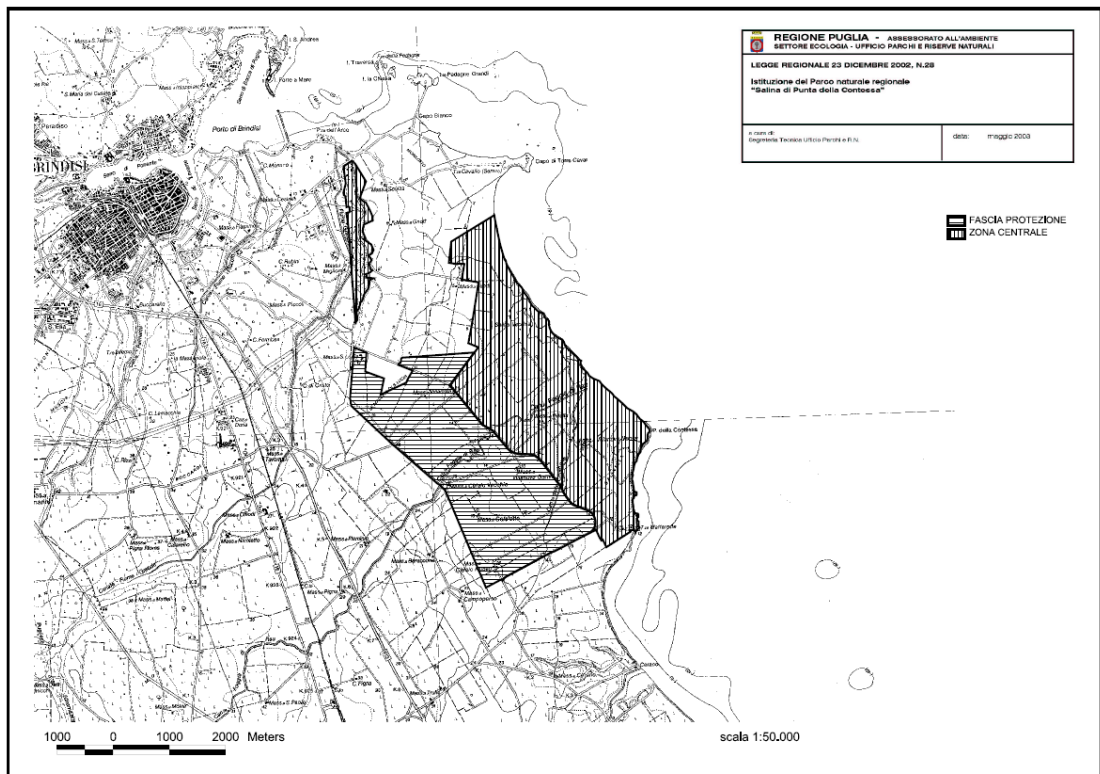
Le successive norme regionali tradotte nel PPTR danno precise indicazioni in termini di ambiente e paesaggio, anche in aree industriali. Il sito in oggetto è, in buona sostanza, la foce del canale e di un bacino imbrifero, relativa alla zona umida denominata "Le Saline di Punta della Contessa", nonché area a rischio idrologico.

Questi due punti vengono del tutto trascurati nel progetto con l'ostruzione dello sbocco a mare di Fiume Grande.

L'integrazione richiesta allo Studio per la Valutazione di Incidenza Ambientale come di seguito:

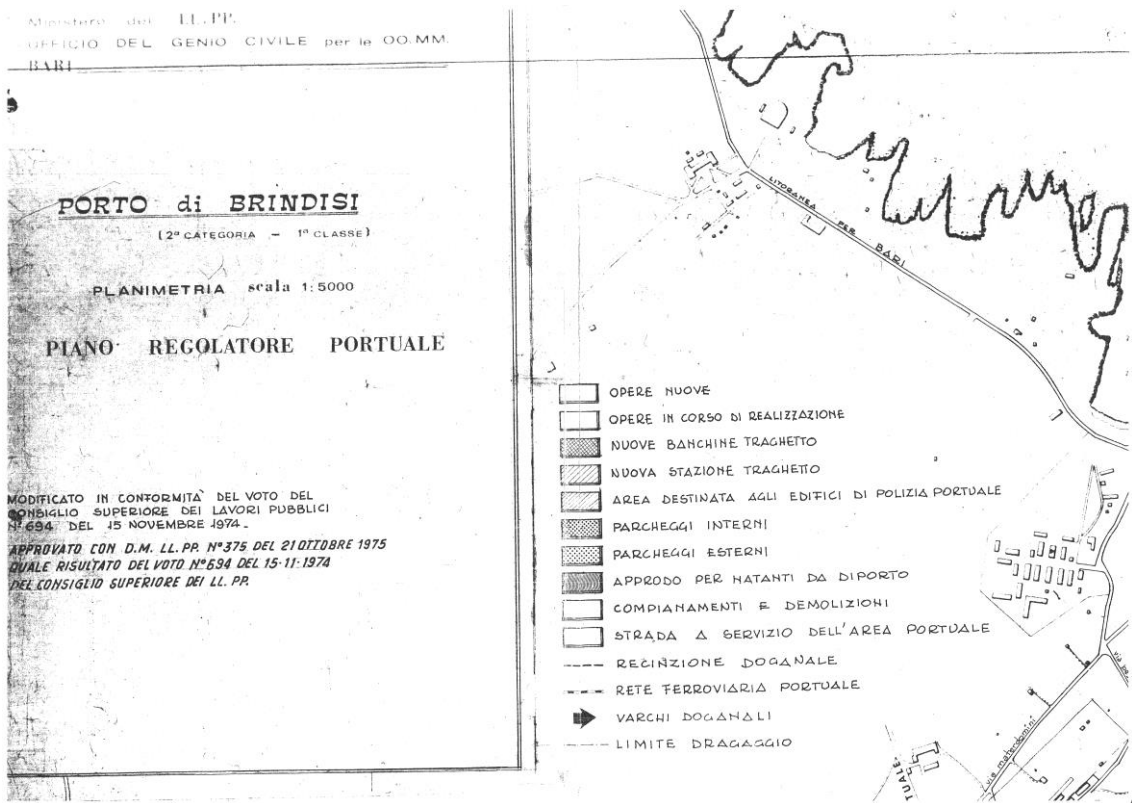
il Proponente deve integrare il SIA con la Valutazione di Incidenza del sito SIC IT9140003 "Stagni e Saline di Punta della Contessa", coincidente con l'omonima ZPS, posta a 4 km dal sito interessato dalla realizzazione del Progetto.

Questa valutazione parte da un dato non perfettamente corrispondente alla realtà, in quanto la foce e l'alveo di Fiume Grande fa parte pienamente della zona umida citata.



A. Nello specifico per l'aspetto funzionale pianificatorio si rileva quanto segue :

1) L'area in questione, nel vigente PRP, è situata nella porzione di specchio acqueo indicato come "darsena petroli" (vedi elaborato grafico allegato al voto nr 694 del '75) ed indicata a terra come eventuale "deposito costiero" legato alle esigenze di sviluppo dell'industria.



- Tale definizione trova ed aveva una sua logica per la vicinanza alla centrale Termoelettrica/Brindisi Nord, (attualmente dismessa come da accordo siglato con il Governo Min. Ronchi 1996) all'epoca alimentata a petrolio (olio combustibile), quindi necessitante di essere rifornita tramite navi petroliere come si può dedurre dalla lettura della tavola planimetrica di Piano. Quindi specchio d'acqua a servizio di detto polo energetico.

- Il porto commerciale veniva individuato e definito sino allo sporgente (banchina) di Costa Morena Est; a partire dal citato "deposito" e sin verso le isole Pedagne, il Porto veniva asservito alle esigenze industriali, e denominato appunto "porto Industriale".

Di questo "deposito" non si trovano richiami nelle relazioni e nel voto del Ministero; unico riferimento è alla "colmata" di Capobianco, collegato però alla querelle su dove ubicare i "cantieri navali", (alcune richieste li volevano ubicare a Capobianco appunto); riportiamo dal voto ministeriale citato (pag 12) il testo : *"Ciò (parere sfavorevole)anche perché la zona per essi (cantieri navali-ndr) indicata sembra possa avere altra utile distinzione (destinazione ?) connesso più strettamente alla attività industriale ed essere utilizzata, quale specchio acqueo o per colmate, quando sarà necessario impiantare altri banchinamenti sia pure del tipo a pontile, secondo le future occorrenze"*.

Da quanto sopra è del tutto evidente la natura e l'intenzione "pianificatoria" del Ministero, nella giusta indicazione di potenziale trasformabilità delle due aree a terra, a seconda delle esigenze, che nel tempo, l'industria avesse potuto avere, tanto che si parla di *specchio acqueo o colmate*, indicandole come opzioni (*intuizione corretta e flessibile*).

Tanto vero che dal 1975 ad oggi l'industria non ha ravvisato la necessità di effettuare colmate (viste come ostacolo alle all'attività industriale- osservazioni Versalis).

Nel PRP del 1975 del resto, il retino delle due aree non è riportato in legenda (deposito costiero e zona ampliamento attività industriali), avvalorando la scelta solo per essere asservita alle esigenze di un'area in crescita.

2) La colmata proposta inoltre è avulsa da un utilizzo organico e funzionale del porto ed è fuori da qualsiasi vera intenzione programmatoria, a riprova di ciò i seguenti rilievi:

- non viene indicato l'utilizzo finale nell'insieme del sistema portuale (vanificando i principi di razionalizzazione e sviluppo delle potenzialità del porto di Brindisi) (cit. pag 11 della RELAZIONE INTEGRAZIONI *"...la futura destinazione d'uso dell'area e la relativa fase di esercizio saranno sottoposte alle necessarie procedure autorizzative..."* mentre la vera finalità come dallo stesso Ente dichiarato è quella: *"... di utilizzare la cassa di colmata ..., esclusivamente come vasca per i sedimenti proveniente dai dragaggi necessari ... del porto di Brindisi ...e degli altri porti dell'Autorità di Sistema."*;

3) L'intervento proposto non contiene la viabilità di collegamento, né alla rete consortile, né a quella portuale, né esiste alcuna previsione; ovvero è un'area avulsa da ogni contesto operativo portuale:

- la “colmata” è esterna all’area di Security portuale (progetto Security 2012), la quale è stata realizzata sino a costa Morena est; in fase di redazione del progetto (studi di fattibilità, progetti preliminari etcc.) non è stato considerato necessario estendere la stessa sino all’area d’intervento;

- l’attuale progetto “di colmata” è scollegato da qualsiasi coordinata pianificazione delle attività portuali ,che si estrinsecano con le strutture (in questo caso banchine).

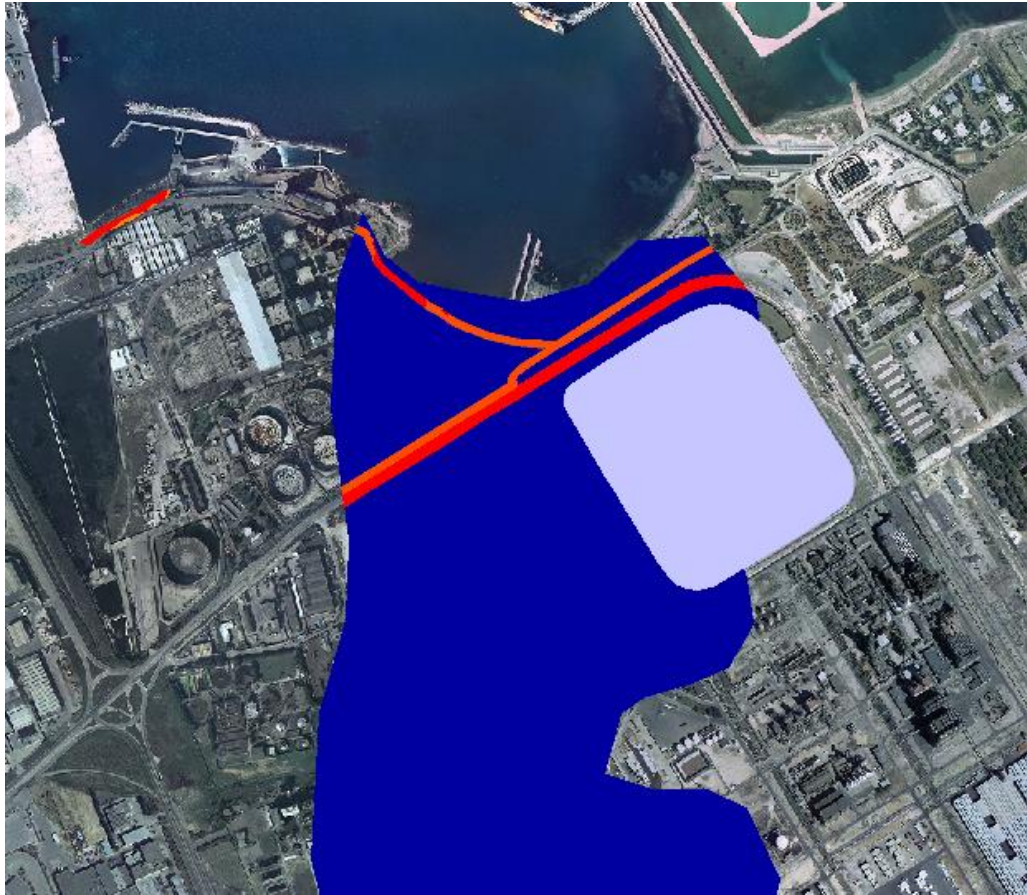
5) non ha retroportualità, né in progetto sono previste infrastrutture di collegamento;

6) l’attuale realizzazione della “colmata” di questo specchio acqueo, utilizzato dalle industrie è confliggente con gli usi attuali e di ostacolo ed eventuali processi di crescita e sviluppo delle stesse, utilizzatrici del molo esistente:

- quindi opera che invece di generare crescita provoca decrescita delle potenziali trasformazioni delle esigenze Industriali (vd. osservazione Versalis agli atti del procedimento in corso);

- la colmata serve unicamente come scarica dei sedimenti non trattati (di altri porti pugliesi dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale) per la quale non è previsto alcun futuro di utilizzo nell’ambito portuale(vd. Relazione integrazioni) .

7) La “colmata” si trova alla foce di un corso d’acqua, sito individuato dal piano di assetto idrogeologico R4 (blu pericolosità e rosso rischio idraulico alto), ovvero il massimo nella scala delle pericolosità.



i rilievi di cui sopra mettono in risalto come la colmata, mal si concilia con gli aspetti messi in evidenza in premessa (Linee Guida), e con gli obiettivi di un nuovo Piano Portuale (innovazione, sostenibilità e nuovi indirizzi di sviluppo economico e commerciale).

B. Per la parte paesaggistica ed ambientale :

- l'Invaso di Fiume Grande è in zona 1 (centrale) Parco Naturale Regionale "Saline di Punta della Contessa;

-nel tratto di mare esiste biocenosi marina (come flora e fauna marine nel Mar Piccolo di Taranto, pure antropizzato) mancano le indagini dirette nell'area di studio;

- esiste una consistente fauna selvatica (i dati ufficiali ISPRA lo documentano ampiamente).



In fig. Interno del porto medio di Brindisi, e foce di Fiume Grande area ecologicamente connessa con l'omonimo "Invaso di Fiume Grande", dal 2002 parte integrante del Parco Naturale Regionale "Saline di Punta della Contessa".

Nella zonizzazione del parco, l'Invaso è indicato come zona centrale, ovvero quella zona che comprende aree di maggiore valore naturalistico, paesaggistico e culturale (art. 3, L.R. istitutiva del Parco Naturale Regionale "Saline di Punta della Contessa", n. 28 del 23 dicembre 2002).



Le connessioni ecologiche e la presenza di nutrienti, che provengono da Fiume Grande e che conferiscono alla foce un significativo valore trofico per diverse specie animali, sono evidenziate da:

1. il rilevamento sul campo di specie ornitiche, in particolare alcune prioritarie e rigorosamente protette da Direttive comunitarie europee, registrate mediante i censimenti nazionali degli uccelli acquatici svernanti che da oltre 20 anni si svolgono nelle zone umide e lungo il litorale del territorio provinciale di Brindisi (area portuale compresa), nell'ambito del progetto internazionale IWC (International Waterbird Census) che è una delle più estese forme di monitoraggio ornitologico ed ambientale, coordinato in Italia dall'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale).

I censimenti effettuati alla foce di Fiume Grande hanno rivelato la presenza di specie ornitiche che si alimentano in questo sito ed appartengono ai gruppi delle strolaghe, svassi, aironi (Airone bianco maggiore), limicoli (Fratino, Voltapietre, Corriere grosso, Gambecchio, Piovanello pancianera, Voltapietre, ecc.) ed anatre rare come lo Smergo minore.

2. una presenza costante, in tutti i mesi dell'anno, di tartarughe marine di due specie (Caretta caretta e la più rara Chelonia mydas) che frequentano l'area a scopo alimentare (banca dati del "Centro di prima accoglienza fauna selvatica in difficoltà" della Provincia di Brindisi; periodo: 2002 -2017).

La significativa presenza di uccelli acquatici e di tartarughe marine nell'area prospiciente la foce di Fiume Grande evidenzia il ruolo trofico di questo habitat, per cui prima di ogni eventuale impatto antropico, è indispensabile indagare lo stato dell'ecosistema marino sommerso ed i rischi connessi in riferimento all'alterazione dei flussi biogeochimici tra il mare, la foce e l'Invaso di Fiume Grande.

Conclusioni

Dal '75 ad oggi il settore industriale (ancora in sito) ha ritenuto funzionale ai propri fabbisogni l'attuale configurazione del bacino, mentre la colmata o le ipotizzate banchine, erano ed ancora di più sono oggi, non funzionali alle esigenze di una industria moderna che richiede opere snelle e trasformabili.

In definitiva questo Ordine ritiene che le opere per la previsione dei dragaggi, siano opere necessarie all'ottimale utilizzo delle banchine per lo sviluppo delle attività portuali, mal rappresentate dal progetto in questione, per la parte riguardante l'ubicazione del recapito finale, incompatibili e dannose sia con lo sviluppo basato su criteri innovativi e sostenibili del territorio, della città, del porto, sia con l'assetto di tutela idrogeologica e naturalistica.

Per quanto riguarda l'aspetto pianificatorio legato alla realizzazione di un'opera pubblica di importanza rilevante come il porto, quindi in un settore strategico per l'economia nazionale, ma anche connesso con la realtà locale (complementarietà tra pianificazioni), sia in termini di tutela e valorizzazione del paesaggio, in uno con una corretta lettura della realtà in evoluzione (dismissione della centrale di Brindisi nord,

delle aree retro portuali, trasformazione dei processi industriali), presenza di un ambiente naturale di notevole interesse quale la foce del canale di Fiume Grande e la relativa zona umida denominata "Saline di punta della Contessa", nonché area a rischio idrologico, (come meglio esplicitato nella nota naturalistica), sarebbe auspicabile che i processi fossero condivisi con il più ampio coinvolgimento e partecipazione di più interlocutori, Enti Pubblici, Associazioni Portatrici d'Interessi ed abitanti del territorio.

Il Dichiarante
Arch. Serena Liliana Chiarelli

Serena Liliana Chiarelli



Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a _____

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

La Sottoscritta architetto Serena Liliana Chiarelli

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

Presidente dell'Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Brindisi

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

Programma, sotto indicato

Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

Osservazioni allo Studio per la valutazione di Incidenza Ambientale per il progetto della "Lavori di completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchina mento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e costa Morena Est" presso il porto di Brindisi

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
 Altro (specificare) _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
 Ambiente idrico

- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (*specificare*) _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE



Ordine degli
ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI
CONSERVATORI
Provincia di Brindisi

Direzione Generale per le Valutazioni ed Autorizzazioni
Ambientali
Ministero Dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
DGSalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
pieri.claudia@minambiente.it

Regione Puglia
Servizio Ecologia
servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Comune di Brindisi
Sig. Sindaco,
Servizio Ecologia e Urbanistica
ufficioprotocollo@pec.comune.brindisi.it

Questo Ordine, anche attraverso il lavoro svolto dalla commissione interna sugli strumenti urbanistici, intende far pervenire, in spirito di collaborazione e di assunzione della propria responsabilità, quale soggetto attento alle dinamiche urbane e ai processi di più corretto uso del territorio, le proprie **osservazioni allo Studio per la valutazione di Incidenza Ambientale** per il progetto della “vasca di colmata tra il pontile petrolchimico e costa Morena Est” presso il porto di Brindisi.

In premessa alle osservazioni che seguiranno, richiamiamo alcuni elementi per la formulazione della pianificazione portuale, contenuti nelle Linee Guida emanate dal Ministero.

Dette linee dovrebbero, a ns avviso, essere tenute a riferimento, viepiù quando si è in presenza di strumentazioni, ormai datate, che si trovano a confrontarsi con un quadro normativo totalmente evoluto e cambiato sia in

campo urbanistico che ambientale.

Le linee guida ci parlano, estrapolando alcuni passaggi, di:

- analisi del contesto locale;
- pre intese con le Amm.ni interessate;
- valutazioni ex ante (p.es saturazione banchine);
- valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente;
- principi di sostenibilità ambientale energetica a e paesaggistica;
- protezione idraulica del territorio;
- tutela della biodiversità;
- riduzione antropica sui sistemi naturali,
- qualità del paesaggio portuale etcc.

Indirizzi questi che sebbene riferiti alla formulazione di nuovi Piani Portuali, riteniamo non possano non essere presi a guida del processo di trasformazione di aree portuali, soprattutto quando si è in presenza di vecchie e datate pianificazioni. Il progetto di colmata che trattiamo ricade in questa ottica di attenzione, come anche riteniamo che disattenda del tutto i propositi lungimiranti e qualificanti che sono contenuti nelle citate Linee guida ministeriali.

L'attuale assetto normativo in materia di tutela dell'ambiente e del paesaggio è successivo alla data di redazione del vigente PRP del porto di Brindisi (1975).

Le successive norme regionali tradotte nel PPTR danno precise indicazioni in termini di ambiente e paesaggio, anche in aree industriali. Il sito in oggetto è, in buona sostanza, la foce del canale e di un bacino imbrifero, relativa alla zona umida denominata "Le Saline di Punta della Contessa", nonché area a rischio idrologico.

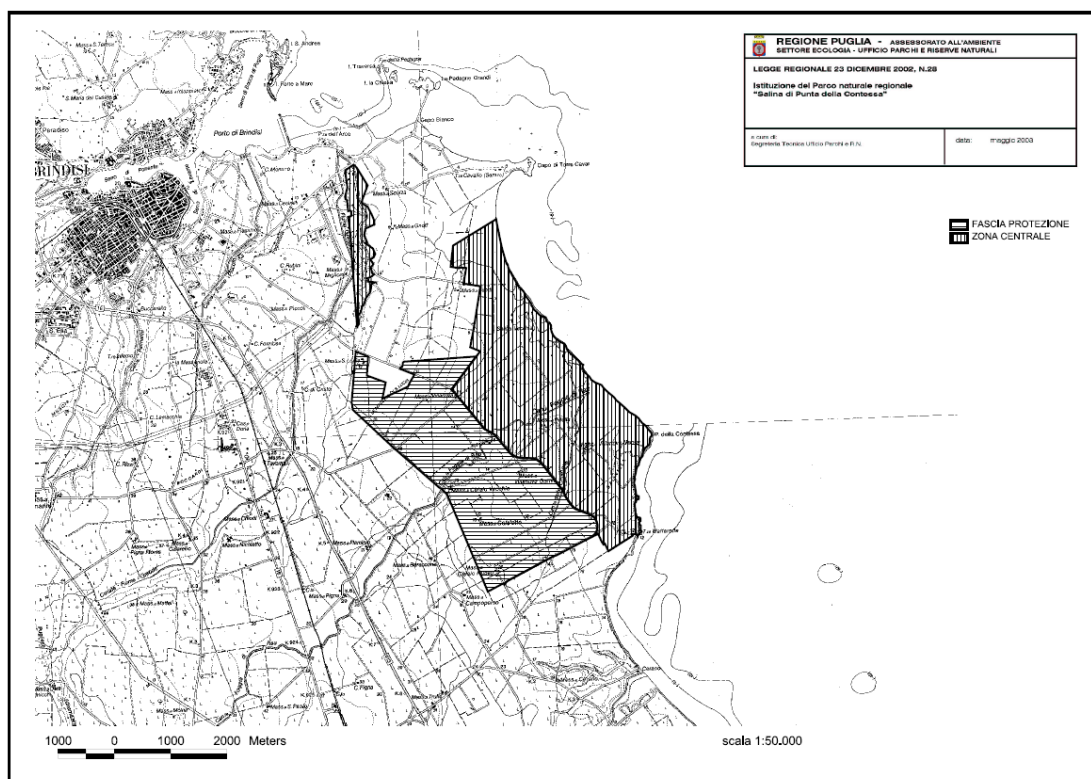
Questi due punti vengono del tutto trascurati nel progetto con l'ostruzione dello sbocco a mare di Fiume Grande.

L'integrazione richiesta allo Studio per la Valutazione di Incidenza Ambientale come di seguito:

il Proponente deve integrare il SIA con la Valutazione di Incidenza del sito SIC IT9140003 "Stagni e Saline di Punta della Contessa", coincidente con l'omonima ZPS, posta a 4 km dal sito interessato dalla

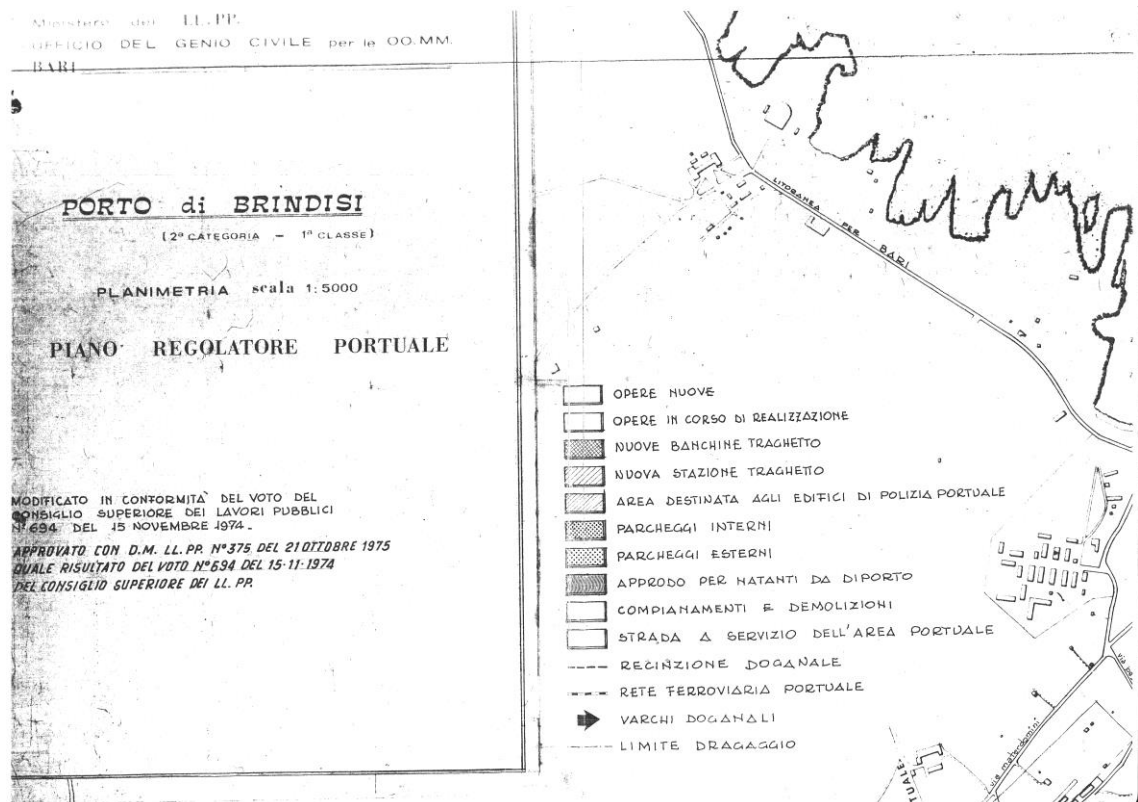
realizzazione del Progetto.

Questa valutazione parte da un dato non perfettamente corrispondente alla realtà, in quanto la foce e l'alveo di Fiume Grande fa parte pienamente della zona umida citata.



A. Nello specifico per l'aspetto funzionale pianificatorio si rileva quanto segue :

1) L'area in questione, nel vigente PRP, è situata nella porzione di specchio acqueo indicato come "darsena petroli" (vedi elaborato grafico allegato al voto nr 694 del '75) ed indicata a terra come eventuale "deposito costiero" legato alle esigenze di sviluppo dell'industria.



- Tale definizione trova ed aveva una sua logica per la vicinanza

alla centrale Termoelettrica/Brindisi Nord, (attualmente dismessa come da accordo siglato con il Governo Min. Ronchi 1996) all'epoca alimentata a petrolio (olio combustibile), quindi necessitante di essere rifornita tramite navi petroliere come si può dedurre dalla lettura della tavola planimetrica di Piano. Quindi specchio d'acqua a servizio di detto polo energetico.

- Il porto commerciale veniva individuato e definito sino allo sporgente (banchina) di Costa Morena Est; a partire dal citato "deposito" e sin verso le isole Pedagne, il Porto veniva asservito alle esigenze industriali, e denominato appunto "porto Industriale".

Di questo "deposito" non si trovano richiami nelle relazioni e nel voto del Ministero; unico riferimento è alla "colmata" di Capobianco, collegato però alla querelle su dove ubicare i "cantieri navali", (alcune richieste li volevano ubicare a Capobianco appunto); riportiamo dal voto ministeriale citato (pag 12) il testo : *"Ciò (parere sfavorevole) anche perché la zona per essi (cantieri navali-ndr) indicata sembra possa avere altra utile distinzione (destinazione ?) connesso più strettamente alla attività industriale ed essere utilizzata, quale specchio acqueo o per colmate, quando sarà necessario impiantare altri banchinamenti sia pure del tipo a pontile, secondo le future occorrenze"*.

Da quanto sopra è del tutto evidente la natura e l'intenzione "pianificatoria" del Ministero, nella giusta indicazione di potenziale trasformabilità delle due aree a terra, a seconda delle esigenze, che nel tempo, l'industria avesse potuto avere, tanto che si parla di *specchio acqueo o colmate*, indicandole come opzioni (*intuizione corretta e flessibile*).

Tanto vero che dal 1975 ad oggi l'industria non ha ravvisato la necessità di effettuare colmate (viste come ostacolo alle attività industriale-osservazioni Versalis).

Nel PRP del 1975 del resto, il retino delle due aree non è riportato in legenda (deposito costiero e zona ampliamento attività industriali), avvalorando la scelta solo per essere asservita alle esigenze di un'area in crescita.

2) La colmata proposta inoltre è avulsa da un utilizzo organico e funzionale del porto ed è fuori da qualsiasi vera intenzione programmatica, a riprova di ciò i seguenti rilievi:

- non viene indicato l'utilizzo finale nell'insieme del sistema portuale (vanificando i principi di razionalizzazione e sviluppo delle potenzialità del porto di Brindisi) (cit. pag 11 della RELAZIONE INTEGRAZIONI *"...la futura destinazione d'uso dell'area e la relativa fase di esercizio saranno sottoposte*

alle necessarie procedure autorizzative... “ mentre la vera finalità come dallo stesso Ente dichiarato è quella: “... di utilizzare la cassa di colmata ..., esclusivamente come vasca per i sedimenti proveniente dai dragaggi necessari ... del porto di Brindisi ...e degli altri porti dell’Autorità di Sistema.”;

3) L’intervento proposto non contiene la viabilità di collegamento, né alla rete consortile, né a quella portuale, né esiste alcuna previsione; ovvero è un’area avulsa da ogni contesto operativo portuale:

- la “colmata” è esterna all’area di Security portuale (progetto Security 2012), la quale è stata realizzata sino a costa Morena est; in fase di redazione del progetto (studi di fattibilità, progetti preliminari etcc.) non è stato considerato necessario estendere la stessa sino all’area d’intervento;

- l’attuale progetto “di colmata” è scollegato da qualsiasi coordinata pianificazione delle attività portuali ,che si estrinsecano con le strutture (in questo caso banchine).

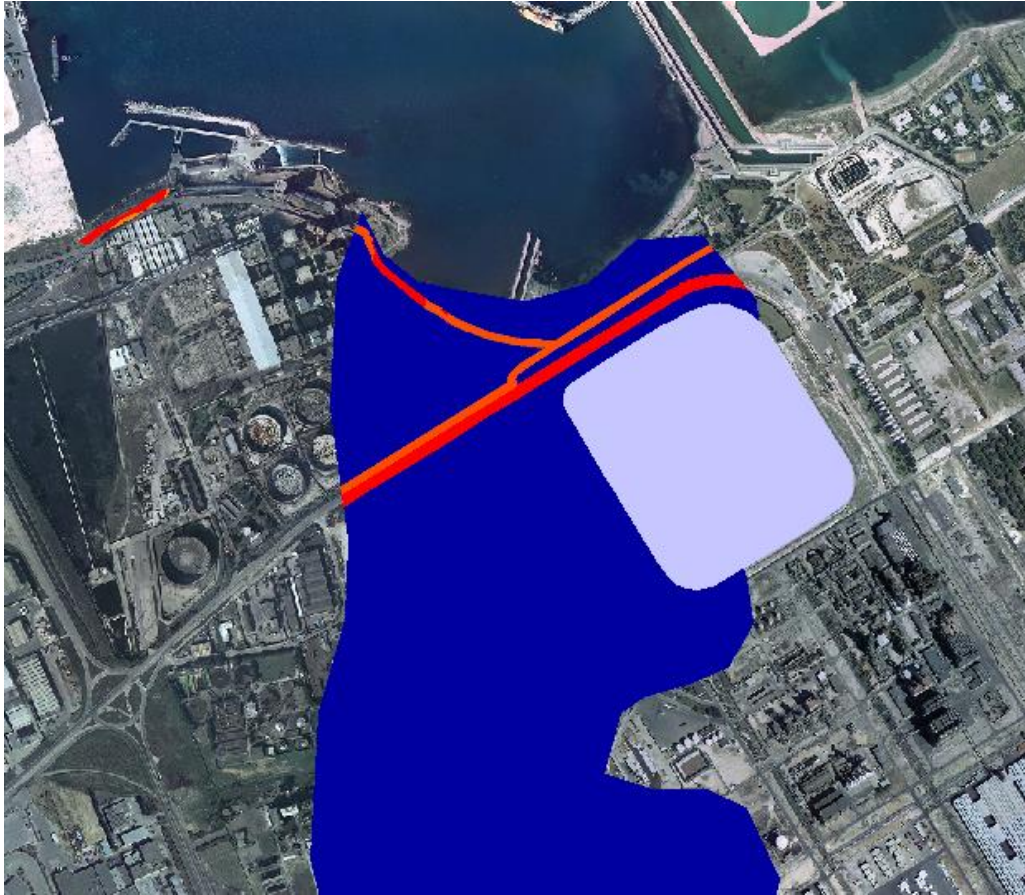
5) non ha retroportualità, né in progetto sono previste infrastrutture di collegamento;

6) l’attuale realizzazione della “colmata” di questo specchio acqueo, utilizzato dalle industrie è confliggente con gli usi attuali e di ostacolo ed eventuali processi di crescita e sviluppo delle stesse, utilizzatrici del molo esistente:

- quindi opera che invece di generare crescita provoca decrescita delle potenziali trasformazioni delle esigenze Industriali (vd. osservazione Versalis agli atti del procedimento in corso);

- la colmata serve unicamente come discarica dei sedimenti non trattati (di altri porti pugliesi dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale) per la quale non è previsto alcun futuro di utilizzo nell’ambito portuale(vd. Relazione integrazioni) .

7) La “colmata” si trova alla foce di un corso d’acqua, sito individuato dal piano di assetto idrogeologico R4 (blu pericolosità e rosso rischio idraulico alto), ovvero il massimo nella scala delle pericolosità.



i rilievi di cui sopra mettono in risalto come la colmata, mal si concilia con gli aspetti messi in evidenza in premessa (Linee Guida), e con gli obiettivi di un nuovo Piano Portuale (innovazione, sostenibilità e nuovi indirizzi di sviluppo economico e commerciale).

B. Per la parte paesaggistica ed ambientale :

- l'Invaso di Fiume Grande è in zona 1 (centrale) Parco Naturale Regionale "Saline di Punta della Contessa";

- nel tratto di mare esiste biocenosi marina (come flora e fauna marine nel Mar Piccolo di Taranto, pure antropizzato) mancano le indagini dirette nell'area di studio;

- esiste una consistente fauna selvatica (i dati ufficiali ISPRA lo documentano ampiamente).



In fig. Interno del porto medio di Brindisi, e foce di Fiume Grande area ecologicamente connessa con l'omonimo "Invaso di Fiume Grande", dal 2002 parte integrante del Parco Naturale Regionale "Saline di Punta della Contessa".

Nella zonizzazione del parco, l'Invaso è indicato come zona centrale, ovvero quella zona che comprende aree di maggiore valore naturalistico, paesaggistico e culturale (art. 3, L.R. istitutiva del Parco Naturale Regionale "Saline di Punta della Contessa", n. 28 del 23 dicembre 2002).



Le connessioni ecologiche e la presenza di nutrienti, che provengono da Fiume Grande e che conferiscono alla foce un significativo valore trofico per diverse specie animali, sono evidenziate da:

1. il rilevamento sul campo di specie ornitiche, in particolare alcune prioritarie e rigorosamente protette da Direttive comunitarie europee, registrate mediante i censimenti nazionali degli uccelli acquatici svernanti che da oltre 20 anni si svolgono nelle zone umide e lungo il litorale del territorio provinciale di Brindisi (area portuale compresa), nell'ambito del progetto internazionale IWC (International Waterbird Census) che è una delle più estese forme di monitoraggio ornitologico ed ambientale, coordinato in Italia dall'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale).

I censimenti effettuati alla foce di Fiume Grande hanno rivelato la presenza di specie ornitiche che si alimentano in questo sito ed appartengono ai gruppi delle strolaghe, svassi, aironi (Airone bianco maggiore), limicoli (Fratino, Voltapietre, Corriere grosso, Gambecchio, Piovanello pancianera, Voltapietre, ecc.) ed anatre rare come lo Smergo minore.

2. una presenza costante, in tutti i mesi dell'anno, di tartarughe marine di due specie (Caretta caretta e la più rara Chelonia mydas) che frequentano l'area a scopo alimentare (banca dati del "Centro di prima accoglienza fauna selvatica in difficoltà" della Provincia di Brindisi; periodo: 2002 -2017).

La significativa presenza di uccelli acquatici e di tartarughe marine nell'area prospiciente la foce di Fiume Grande evidenzia il ruolo trofico di questo habitat, per cui prima di ogni eventuale impatto antropico, è indispensabile indagare lo stato dell'ecosistema marino sommerso ed i rischi connessi in riferimento all'alterazione dei flussi biogeochimici tra il mare, la foce e l'Invaso di Fiume Grande.

Conclusioni

Dal '75 ad oggi il settore industriale (ancora in sito) ha ritenuto funzionale ai propri fabbisogni l'attuale configurazione del bacino, mentre la colmata o le ipotizzate banchine, erano ed ancora di più sono oggi, non funzionali alle esigenze di una industria moderna che richiede opere snelle e trasformabili.

In definitiva questo Ordine ritiene che le opere per la previsione dei dragaggi, siano opere necessarie all'ottimale utilizzo delle banchine per lo sviluppo delle attività portuali, mal rappresentate dal progetto in questione, per la parte riguardante l'ubicazione del recapito finale, incompatibili e dannose sia con lo sviluppo basato su criteri innovativi e sostenibili del territorio, della città, del porto, sia con l'assetto di tutela idrogeologica e naturalistica.

Per quanto riguarda l'aspetto pianificatorio legato alla realizzazione di un'opera pubblica di importanza rilevante come il porto, quindi in un settore strategico per l'economia nazionale, ma anche connesso con la realtà locale (complementarietà tra pianificazioni), sia in termini di tutela e valorizzazione del paesaggio, in uno con una corretta lettura della realtà in evoluzione (dismissione della centrale di Brindisi nord, delle aree retro portuali,

trasformazione dei processi industriali), presenza di un ambiente naturale di notevole interesse quale la foce del canale di Fiume Grande e la relativa zona umida denominata "Saline di punta della Contessa", nonché area a rischio idrologico, (come meglio esplicitato nella nota naturalistica), sarebbe auspicabile che i processi fossero condivisi con il più ampio coinvolgimento e partecipazione di più interlocutori, Enti Pubblici, Associazioni Portatrici d'Interessi ed abitanti del territorio.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato XX – **OSSERVAZIONE ALLA COLMATA TRA IL PONTILE PETROLCHIMICO E COSTA MORENA EST" PRESSO IL PORTO DI BRINDISI** - formato PDF - *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

Luogo e data Brindisi 22/12/2018

(inserire luogo e data)

La dichiarante
Arch. SERENA LILIANA CHIARELLI
(Firma)

Serena Liliana Chiarelli

