



Oggetto: **(ID_VIP: 3870)**PORTO DI BRINDISI. LAVORI DI COMPLETAMENTO DELL'INFRASTRUTTURAZIONE PORTUALE MEDIANTE BANCHINAMENTO E REALIZZAZIONE DELLA RETROSTANTE COLMATA TRA IL PONTILE PETROLCHIMICO E COSTA MORENA EST. PROCEDIMENTO DI VIA (ARTT. 23 E SS. DEL D.LGS 152/2006 E SS.MM.II.
TRASMISSIONE PARERE

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Dir. Gen.le per le Valutazioni e le Autorizzazioni ambientali
Pec: dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

E p.c.: Al Presidente della Commissione Tecnica VIA/VAS
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Pec: ctva@pec.minambiente.it

Alla Dir.ne generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Pec: dgsta@pec.minambiente.it

All'Archivio VIA/VAS
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
e-mail: dva-div2archivio@minambiente.it

Al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali
DG Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
Pec: mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it

Alla Regione Puglia
Dip.to Mobilità, Qualità Urbana, OOPP, Ecologia e Paesaggio
Pec: servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Alla Provincia di Brindisi
Pec: provincia@pec.provincia.brindisi.it

All'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale -
Brindisi
Pec: protocollo@pec.porto.brindisi.it

Con riferimento all'oggetto,

Vista la nota prot. n. 26617 del 26.11.2018 con cui codesto Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare – Dir. Gen.le per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali ha richiesto la trasmissione del parere di questo ente in merito al procedimento di VIA ex artt. 23 e segg. del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.,

In allegato alla presente si trasmette la Delibera GC n. 182 del 27.12.2018 con cui è stato adottato il parere del Comune di Brindisi.

Distinti saluti.

Il Dirigente del Settore Ambiente

Ing. Francesco Corvace

Firmato digitalmente da: CORVACE FRANCESCO
Ruolo: DIRIGENTE
Organizzazione: COMUNE DI BRINDISI/VATIT-80000250748/00268880747
Unità: RISANAMENTO AMB. ED IG. URBANA
Data: 27/12/2018 18:29:33

Il Dirigente del Settore Urbanistica ed assetto del territorio

Arch. Marina Carrozzo

Firmato digitalmente da: Marina Carrozzo
Organizzazione: COMUNE DI COPERTINO/80008
830756
Data: 27/12/2018 17:55:12



COMUNE DI BRINDISI

VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA COMUNALE

DELIBERAZIONE N. 182

OGGETTO: PORTO DI BRINDISI. LAVORI DI COMPLETAMENTO DELL'INFRASTRUTTURAZIONE PORTUALE MEDIANTE BANCHINAMENTO E REALIZZAZIONE DELLA RETROSTANTE COLMATA TRA IL PONTILE PETROLCHIMICO E COSTA MORENA EST. PROCEDIMENTO DI VIA (ARTT. 23 E SS. D.LGS 152/2006 E SS.MM.II.). ADOZIONE PARERE

L'anno duemiladiciotto il giorno ventisette del mese di dicembre in Brindisi, nella Sede Comunale.

A seguito della convocazione disposta con appositi avvisi si è riunita la Giunta Comunale nelle persone dei Signori:

ROSSI Riccardo	SINDACO	Presente
Pinto Oreste	Assessore	Presente
D'Errico Cristiano	Assessore	Assente
Masiello Mauro	Assessore	Presente
Borri Dino	Assessore	Presente
Covolo Roberto	Assessore	Assente
Brigante Elena Tiziana	Vice Sindaco	Presente
Lopalco Roberta	Assessore	Presente
Lettori Isabella	Assessore	Assente

Con la partecipazione del Segretario Generale del Comune Dott. Pasquale Greco

Il Presidente, constatata la legalità dell'adunanza, invita la giunta alla trattazione dell'argomento in oggetto presentato dal competente Ufficio su proposta dell'Assessore al ramo.

Oggetto: PORTO DI BRINDISI. LAVORI DI COMPLETAMENTO DELL'INFRASTRUTTURAZIONE PORTUALE MEDIANTE BANCHINAMENTO E REALIZZAZIONE DELLA RETROSTANTE COLMATA TRA IL PONTILE PETROLCHIMICO E COSTA MORENA EST. PROCEDIMENTO DI VIA (ARTT. 23 E SS. DEL D.LGS 152/2006 E SS.MM.II. **ADOZIONE PARERE**

RELAZIONE DEI SETTORI TECNICI AMBIENTE, URBANISTICA ED ASSETTO DEL TERRITORIO, PATRIMONIO E TRASPORTI

Premesso che con nota prot. n. 26617 del 26.11.2018 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Dir. Gen.le per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali ha richiesto la trasmissione del parere del Comune di Brindisi in merito al procedimento di VIA ex artt. 23 e segg. del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., del progetto definitivo per i “Lavori di completamento dell’infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e costa morena est” proposto dall’Autorità di Sistema del Mare Adriatico Meridionale nel Porto di Brindisi;

Vista la documentazione pubblicata sul portale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e consultati gli atti d’ufficio;

Di seguito si riporta la relazione istruttoria dei settori tecnici dell’ente “AMBIENTE”, “URBANISTICA ED ASSETTO DEL TERRITORIO”, “PATRIMONIO E TRASPORTI”, redatta ognuno per le proprie competenze

Il progetto definitivo dei “Lavori per il completamento dell’infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della colmata tra il pontile petrolchimico e costa Morena est” costituisce un’elaborazione successiva e, in parte, diversa del progetto preliminare di “Completamento dell’infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e costa Morena est – Ampliamento molo Polimeri” approvato con D.P. dell’Autorità Portuale di Brindisi n. 110 del 12.06.2012, sulla scorta della Det. N. 36 del 07.03.2012 adottata dal Segretario Generale dell’Autorità Portuale di Brindisi (di seguito PRP) a conclusione della Conferenza dei Servizi convocata ai sensi degli artt. 14bis e 14ter della L. 241/90 e ss.mm.ii. A tale Conferenza il Comune di Brindisi partecipò esprimendo la propria contrarietà al progetto, sostenendo l’esigenza di definire la destinazione d’uso della colmata, già destinata a deposito costiero dal PRP di Brindisi del 1975, e non mutata dalla variante al PRP di Brindisi approvata nel 2006. Circostanza, questa, evidenziata anche nel Procedimento di VIA in corso di completamento, a seguito dell’istruttoria redatta dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS (nota prot. n. 2915/CTVA dell’01.08.2018), ed alla quale il proponente ha risposto in maniera non esaustiva riferendo solamente che *“l’interesse della AP è utilizzare la cassa di colmata ... esclusivamente come vasca per i sedimenti provenienti dai dragaggi necessari per la messa in sicurezza del porto di Brindisi, previsti dal PRP vigente, e degli altri porti dell’Autorità di Sistema”. Il progetto in essere non attua la funzione di PRP ‘deposito costiero’. La futura destinazione d’uso dell’area e la relativa fase di esercizio, saranno sottoposte alle necessarie procedure autorizzative”*.

Nella relazione tecnica è specificato che *“in questa sede non è stata stabilita altra destinazione d’uso e, pertanto, lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) è stato limitato alla sola cassa di colmata e ai lavori di dragaggio da refluire in essa, con esclusivo riferimento alle fasi di realizzazione dell’opera (cantiere e non esercizio)”*

Questa circostanza, assieme alla previsione di un terzo lotto di interventi non declinato nella proposta ma comunque con ogni probabilità consequenziale (realizzazione nuovo pontile gasiero ed adeguamento Pontile Enichem di cui al DP dell’Autorità Portuale n. 111 del 28/5/2015), prefigura un’evidente frammentazione della visione di progetto, tale da lasciare venir meno l’obbligo dell’unitarietà della previsione degli impatti ambientali. A tal proposito, è utile evidenziare come la giurisprudenza della Corte Giustizia UE e del Giudice amministrativo italiano è concorde nello stigmatizzare il cd. scorporo in lotti di opere aventi carattere unitario, al fine di eludere la normativa in tema di valutazione di impatto ambientale: la disciplina relativa alla valutazione di impatto ambientale non può essere elusa a mezzo di un riferimento a realizzazioni o interventi parziali, caratteristici nelle opere da realizzarsi per tronchi o lotti.

Non da ultimo, la previsione di un *“possibile sviluppo della cassa di colmata come piazzale per container”*, che a sua volta prefigura un’ulteriore variante al PRP di Brindisi, sconta ad oggi talune incognite sulla capacità di tenuta della colmata finita, tale da dover necessitare l’inserimento di ulteriori elementi progettuali che non sono parte integrante, ad oggi, della proposta oggetto di valutazione, quali pali in ghiaia rinforzati incapsulati in geotessile

tubolare (cosiddetti *Geotextile Encased Column*) con finitura esterna del piazzale di colmata con masselli autobloccanti.

Peraltro la destinazione d'uso finale è uno dei parametri di progettazione che orienta il calcolo delle dimensioni delle vasche, poiché interviene nei tempi di consolidamento nel materiale dragato e poi refluito nella cassa di colmata (p.to 5.3 dell'Allegato A del Decreto 15 luglio 2016, n.172)

Per quanto innanzi si ritiene che il progetto definitivo sottoposto a VIA, per i significativi impatti di natura territoriale, ambientale, paesaggistica, infrastrutturale, economica, debba prevedere, già in questa fase, la destinazione d'uso dell'area oggetto della prevista colmata e le modalità di esercizio della stessa, anche al fine di accertarne la conformità urbanistica rispetto alla pianificazione vigente.

Per gli aspetti trasportistici si rileva che la mancanza di una destinazione d'uso a regime delle aree non consente, allo stato, una verifica quantitativa e qualitativa delle opere di urbanizzazioni a supporto dell'area oggetto di trasformazione, onde consentire agli enti pubblici di assicurare la necessaria infrastrutturazione viaria.

Oltre a questo occorre evidenziare che lo scenario entro il quale si colloca la previsione di realizzare gli interventi proposti nel progetto definitivo sottoposto a VIA è profondamente cambiato a far data dall'approvazione del PRP di Brindisi (1975) e anche della successiva variante (2006).

In campo ambientale rilevano l'approvazione del PAI dell'AdB della Puglia (Delibera dell'Autorità di Bacino della Regione Puglia n. 39 del 30/11/2005), nel quale le aree interessate dagli interventi proposti in progetto sono definite ad "alta pericolosità idraulica" e a "pericolosità geomorfologica molto elevata", nonché l'istituzione del Parco Naturale Regionale Salina Punta della Contessa (LR n. 28 del 23 dicembre 2002) e del SIC IT9140003 e ZPS "Stagni e Saline di Punta della Contessa", a distanza molto ravvicinata dal sito d'intervento.

In campo paesaggistico e della tutela dei beni culturali rileva l'approvazione del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia (di seguito PPTR) approvato con DGR n. 176 del 16/02/2015, pubblicata sul BURP n. 39 del 23/03/2015, nel quale sono individuati, tra l'altro, Beni Paesaggistici ed Ulteriori Contesti Paesaggistici (Parco Naturale Regionale Salina Punta della Contessa), nonché beni storico – culturali (Castello Alfonsino e Forte a Mare sull'Isola di sant'Andrea) prossimi all'area d'intervento. Inoltre la linea di costa e la foce del canale "Fiume Grande", sulla quale si prevede di attestare la colmata, sono tutelate ai sensi dell'art. 142, co. 1 lett. a) del D.lgs 42/2004 ("territori costieri" – fascia costiera profonda ml 300 - e "corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche"). L'area è, altresì, cinta da una strada a valenza panoramica che parte dall'ansa in cui si prevede di realizzare la vasca di colmata e raggiunge la costa in prossimità delle Isole Pedagne.

Nell'ambito dei territori costieri il PPTR della Puglia prevede la valorizzazione e riqualificazione integrata mediante progetti strategici a valenza territoriale che si basano su una definizione "profonda" della costa, più ampia di quella soggetta a tutela, intesa quale fascia di transizione tra mare-costa-entroterra che comprende territori di larghezza e profondità variabili in funzione dei caratteri storici, geomorfologici e ambientali.

L'area interessata dalla proposta di intervento oggetto di VIA è prossima ad uno dei sedici paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica individuati in ambito regionale (ambito n. 9: "Salina di Punta della Contessa") che il piano prevede di valorizzare. In detta area il fronte mare è definito come "*Waterfront* a forte criticità da rigenerare" (fronte mare dominato da morfotipologie di matrice produttiva). Nel PPTR/Puglia i fronti mare dominati da insediamenti produttivi, come quello in questione, rappresentano elementi "duri", che si pongono in forte discontinuità ed attrito con il paesaggio costiero. Per queste aree il piano ritiene necessaria, in primo luogo, una attenta verifica di compatibilità con gli obiettivi di tutela degli *habitat* marino-costieri, di valorizzazione del paesaggio costiero e con le politiche di promozione e sviluppo turistico regionale, che, in caso di esito negativo, potrebbe comportare azioni di dismissione e/o delocalizzazione, prevedendo la bonifica, il riuso eco-compatibile e la trasformazione delle aree dismesse in spazi e attrezzature ad uso pubblico per il tempo libero e il turismo. Nel caso di attività produttive compatibili, si rendono invece necessari interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica, rinaturalizzazione e riforestazione urbana. Nell'area produttiva oggetto dell'intervento proposto le opere di riqualificazione dovrebbero, pertanto, riguardare anche il canale di "Fiume Grande", al quale è assegnata dal piano la funzione di corridoio ecologico multifunzionale di connessione tra la costa e le aree interne, con particolare attenzione per l'area di foce nella quale, invece, è prevista la realizzazione della vasca artificiale.

A ciò si aggiunge che l'area prospiciente il bene mare risulta di proprietà dell'Amministrazione Comunale, acquisita nell'ambito delle procedure di federalismo demaniale, per la quale si sta valutando ogni possibile soluzione tesa al recupero ed alla valorizzazione, anche in considerazione delle potenzialità offerte dal diretto rapporto visuale con il mare: l'area detta di proprietà comunale perde con l'intervento di colmata il proprio

affaccio al mare e conseguentemente sia valore che possibilità di ospitare ulteriore parte del lungomare sud costituente obiettivo della politica urbanistica e territoriale in corso.

Il PPTR è strumento sovraordinato rispetto al Piano Urbanistico Generale (di seguito PUG), al quale il piano urbanistico comunale dovrà conformarsi. Il PUG di Brindisi, in corso di formazione (DPP approvato con Del. CC61 del 25/08/2011 ed in corso di revisione e adeguamento), conformemente alle linee programmatiche dell'Amministrazione Comunale approvate con Del. CC n. 5 del 10.08.2018, sarà orientato verso un nuovo sviluppo che metta al centro il lavoro, l'ambiente e la salute, puntando sulle vocazioni peculiari del territorio: turismo, cultura, scuola e università, agricoltura e poi innovazione e industrie che non impattino negativamente sulla salute.

La storia della città di Brindisi è strettamente legata alla portualità, lo sviluppo della città non può prescindere dallo sviluppo del porto, sia dal punto di vista infrastrutturale che delle attività portuali. Pertanto occorrerà definire insieme all'Autorità di Sistema Portuale un Piano Regolatore Portuale in connessione al Piano Urbanistico Generale, come, peraltro, previsto dalla legislazione vigente. Città e Porto, il tessuto urbano e gli spazi portuali dovranno essere parte di un'unica visione e progettazione di città, tanto più quando le aree e di rispettiva proprietà e competenza sono adiacenti, come nel caso in esame. In questa visione, in cui il tema dello sviluppo è strettamente connesso a quello della tutela dell'ambiente e della salute, occorre, in tempi brevi, ripensare e riqualificare le estese aree industriali già in fase di dismissione, orientando in tal senso gli interventi in fase di programmazione, affinché non pregiudichino inevitabili processi di rigenerazione. Aree sicure, bonificate ed infrastrutturate saranno certamente più attrattive per i futuri investitori e richiederanno, altresì, minori costi di investimento e tempi certi di attuazione dei programmi.

I processi di rigenerazione delle aree industriali in corso di dismissione e di valorizzazione delle aree comunali limitrofe all'area portuale interessata dalla proposta di realizzazione della vasca di colmata non potranno che beneficiare dell'influsso delle aree naturalistiche ad esse prossime sulle quali, invece, l'impatto della vasca di colmata e dei materiali che si prevede di depositare al suo interno, sarà imponente ed irreversibile.

Il progetto prevede, in sintesi, i seguenti interventi:

- La realizzazione di una vasca di colmata posta nell'area tra la radice del molo Polimeri e la foce del canale "Fiume Grande", destinata al contenimento dei sedimenti portuali provenienti dalle attività di dragaggio previste in progetto e da altri siti di competenza dell'AdSP_MAM;
- La realizzazione di un canale artificiale ad est della vasca di colmata, per la raccolta degli scarichi naturali del canale "Fiume Grande" e del suo canale di sfioro, e degli scarichi antropici delle centrali Edipower e Polimeri;
- L'esecuzione del dragaggio di parte dei fondali del Porto di Brindisi a diverse profondità:
 - 12 m dal l.m.m. dell'area di S. Apollinare per la successiva realizzazione del terminal Ro-Ro;
 - 14 m dal l.m.m. lungo il canale di accesso al porto interno;
 - 14 m dal l.m.m. nell'area di contorno a Costa Morena;per un volume totale di sedimenti stimato in mc 558.866,67.

Occorre precisare che il progetto definitivo oggetto della VIA prevede il dragaggio dei fondali dell'area di S. Apollinare da -10 m a -12 m dal l.m.m., in quanto il dragaggio fino a -10 m dal l.m.m. è previsto nell'intervento di realizzazione del terminal Ro-Ro per il quale è stato approvato il progetto definitivo, come dichiarato dal proponente nella documentazione trasmessa per la VIA. Pertanto sarà necessario che il proponente assuma l'impegno di attuare i due interventi contestualmente.

Il Decreto 15 luglio 2016, n. 172 ("Regolamento recante la disciplina delle modalità e delle norme tecniche per le operazioni di dragaggio nei siti di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 5-bis, comma 6, della legge 28 gennaio 1994, n. 84"), prefigura ulteriori possibili collocazioni del materiale dragato, tra cui quella di cui all'Allegato A, par.fo 5.1 "ripascimento di spiaggia emersa e/o sommersa, formazione di terreni costieri, immersione nel corpo idrico di provenienza e miglioramento dei fondali tramite *capping*"; 5.2 "collocazione a terra".

Il *capping*, in particolare, pur lasciando i sedimenti contaminati in sito, interrompe il loro contatto con l'ambiente acquatico circostante, limitandone così l'esposizione e tendendo ad immobilizzare i contaminanti nei sedimenti stessi. Può essere realizzato singolarmente o in combinazione con altre tecnologie: ad esempio, dopo una parziale rimozione dei sedimenti, o per rafforzare il recupero naturale (*Natural Monitoring Attenuation*), quando la velocità di sedimentazione naturale non è sufficiente.

Tale valutazione di impiego alternativo del sedimento non sembra essere stata presa in considerazione, neanche in quota parte.

Inoltre la scelta localizzativa della vasca di colmata non appare sostenuta da un'adeguata valutazione delle alternative, tale da scongiurare l'ipotesi che il sito prescelto sia stato identificato per mere ragioni di prossimità e di conformazione, piuttosto che la conseguenza, come sarebbe stato opportuno, di un'analisi multivariata e di costi-benefici anche in chiave ambientale. Le integrazioni fornite dal proponente in relazione alle richieste della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale non individuano affatto alternative localizzative della vasca di colmata rispetto al sito scelto nella foce del Canale "Fiume Grande" che risulta, certamente, quello maggiormente rischioso e fragile dal punto di vista ambientale.

Inoltre si ritiene che la diversa configurazione della vasca di colmata con la previsione del canale artificiale di convogliamento degli scarichi naturali ed antropici esistenti lungo il lato est debba essere valutata ai fini dell'accertamento di conformità urbanistica rispetto alla pianificazione vigente ed alle originarie previsioni del PRP.

La caratterizzazione ambientale non può essere eseguita solo durante l'esecuzione dei lavori, a meno che non sia acclarata e comprovata l'impossibilità di procedere ad un'indagine ambientale propedeutica.

Sembra esserci una non esaustiva conoscenza del quadro ambientale di riferimento, poiché vi sono non accettabili *alea* nella definizione e caratterizzazione del sedimento e della sua contaminazione, anche in ragione del ricorso ad indagini piuttosto risalenti (2004-2009) e operata con una punteggiata di caratterizzazione per la quale non si dispone di dati esaurienti, a fronte di pressioni ambientali attuali e progressivamente crescenti nel tempo (scarichi industriali della centrale di Edipower e di Polimeri, costante utilizzo della baia portuale per movimentazioni di tipo industriale).

L'elaborato 09-017-DR-009-1-VAR "Valutazione dello stato di qualità dei sedimenti ricadenti nell'area di intervento" fornisce, peraltro, evidenza di come i sondaggi abbiano restituito dati analitici a profondità adeguate (9,80–12,00 m) per l'intervento in esame solo all'imbocco del Canale Pigionati (area Sant'Apollinare).

Inoltre la proposta non contiene alcuna previsione di preventive analisi e verifiche degli apporti eventualmente provenienti dagli altri porti di competenza all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

Circa l'utilizzo di terre e rocce da scavo, si rileva che il volume derivante dalle operazioni di sistemazione del canale laterale alla colmata e per la realizzazione della parete semiplastica lato costa, stimato in 48.610 mc, è stato in prima battuta pensato ("in assenza di dati sulle caratteristiche di tali sedimenti") quale destinato al trasporto in discarica, tanto da favorirne l'inserimento dei relativi costi nel quadro economico di progetto, per 4,5 M€ tra il primo e il secondo stralcio di progetto. Contestualmente però, si procede ad una affrettata definizione del materiale di scavo quale sottoprodotto ex art. 184 bis del Dlgs 152/2006 e ss.mm.ii., laddove non sia ancora accertata la condizione di cui al punto d) dello stesso articolo, ovvero quella per cui il materiale da scavo sarebbe già idoneo ad essere utilizzato direttamente, ossia senza alcun ulteriore trattamento diverso dalla normale pratica industriale, senza ulteriori accertamenti.

Queste due previsioni in possibile antitesi determinano una pesante ambiguità sul profilo progettuale, poco sostenibile in ragione delle quantità di materiali in gioco e al netto di tutti gli adempimenti ed accertamenti previsti dal DPR 120/2017.

La volumetria della vasca di colmata appare sovradimensionata rispetto al materiale di dragaggio, probabilmente anche in ragione dei previsti utilizzi con apporti esogeni al Porto di Brindisi, interni all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Questa condizione, in ragione della sensibilità del sito e della collocazione di progetto, non appare accettabile e pertanto occorrerà certamente ridurre i volumi a quelli strettamente necessari, pur comprensivi di un adeguato, ma non eccessivo (si parla di una volumetria residua anche di 60.000 m³), franco di sicurezza.

La valutazione dei volumi necessari per lo stoccaggio di colmata dovrebbe infatti essere sostenuta da una pianificazione dei lavori per lotti incrementali di riempimenti successivi, che consenta di apprezzare anche la riduzione progressiva dei volumi già volta per volta stoccati e parzialmente disidratati per evaporazione e per drenaggio, prima ancora che per sfioramento delle acque superficiali, effettuando un più accurato bilanciamento tra rigonfiamenti attesi e compressibilità conseguibile con adeguati accorgimenti.

Inoltre, poiché il proponente rimanda la caratterizzazione geologica e ambientale dei sedimenti da dragare alla fase della progettazione esecutiva dell'intervento proposto, nessuna previsione è contemplata nel caso vi fossero sedimenti non idonei all'inserimento nella vasca di colmata che riducano il volume attualmente stimato destinato ad impattare sul dimensionamento dell'opera, né, come sopra già detto, sono indicate soluzioni alternative di utilizzo e conferimento del sedimento.

La considerazione sull'accettabilità ambientale della scelta localizzativa appare sostenuta piuttosto da valutazioni idrauliche e di pericolosità di inondazione, che appaiono sostenibili solo nelle more di una valutazione appropriata dall'organo istituzionale competente in materia (Autorità di Bacino), atteso che trattasi di aree connotate con il massimo livello di pericolosità idraulica e geomorfologica nel Piano di Assetto Idrogeologico della Puglia. Tuttavia, la stima della portata del Canale Fiume Grande nello scenario di simulazione A3 è stata effettuata con un tempo di ritorno di soli 5 anni.

Infatti, le stesse NTA del PAI impongono, prioritariamente, in dette aree, che la realizzazione di qualsiasi opera, anche se effettuata previa realizzazione degli interventi di messa in sicurezza, nell'ottica di orientare la pianificazione del territorio verso criteri che tengano conto delle reali possibilità di trasformazione del territorio stesso, vada esclusa qualora siano possibili localizzazioni alternative.

L'unico studio 'esterno' (AdB Puglia) alla proponente AdSPMAM di cui si dispone risale al 2012 e alla situazione eccezionale del 2005 e non prevede l'attuale situazione di progetto – in rilevante modificazione della situazione nel 2012 ipotizzata da AdB Puglia – redatta dalla proponente e da questa AdSPMAM risolta con un canale artificiale largo 40 metri (realizzato peraltro in taglio della preesistente linea di scogliera – lato ovest in area definita PG3 nelle perimetrazioni del PAI) disposto in prosecuzione di un preesistente canale artificiale. Va notato che l'analisi di AdB Puglia rilevò nel 2012 una situazione di agibilità del deflusso idraulico del Fiume Grande per un tempo di 30 anni accettabile solo negli immediati pressi della foce.

La scelta localizzativa dell'opera non appare né corroborata né giustificata dalla descrizione e conoscenza del comportamento del fiume sotto un profilo multivalore:

- ecologico e ambientale
- trofico
- ecosistemico
- di apporto naturalistico e di resilienza ambientale
- di apporto e trasporto dei sedimenti in senso longitudinale lungo l'asta fluviale e in corrispondenza della foce
- di struttura idrogeologica e comportamento in subalvea del fiume.

Per apporto naturalistico e di resilienza, in particolare, deve potersi intendere l'insieme delle potenzialità *nature based* di depurazione naturale che l'apporto fluviale, sia superficiale, ma anche eventualmente in subalvea, può assicurare alla decontaminazione naturale dell'ambiente costiero.

Lo Studio di Impatto Ambientale e la Valutazione di Incidenza Ambientale non risultano esaustivi in relazione alla descrizione degli effetti diretti ed indiretti a breve e lungo termine potenzialmente indotti dalle opere previste in progetto (vasca di accumulo dei sedimenti e deviazione dello scarico del canale "Fiume Grande"), superata la fase di cantiere. Non sono valutati gli impatti cumulativi sull'avifauna e le altre componenti ecosistemiche, già fragili per la compresenza delle aree industriali. Non vengono fornite previsioni in merito alla mitigazione degli impatti in fase di esercizio. Nel Piano di Monitoraggio Ambientale non sono previsti monitoraggi relativi alla fase di esercizio delle opere previste in progetto, fatta eccezione per una sola campagna *post operam*, che consenta di verificare gli impatti ambientali a lungo termine.

Pertanto sarebbe opportuno fornire alternative progettuali nei seguenti termini:

- diverse soluzioni di destino finale del sedimento dragato, nei termini di cui all'Allegato A del Decreto 15 luglio 2016, n.172; tra queste si sarebbe potuto prendere in considerazione l'utilizzo di impianti eventualmente disponibili in loco o in prossimità, previo stoccaggio provvisorio a norma di legge, per possibili trattamenti appropriati o quantomeno preliminari dei sedimenti, anche al fine di contingentarne i volumi o di rendere gli stessi più eco-compatibili per alternative destinazioni o soluzioni di riutilizzo;
- previsione di ridotte volumetrie della vasca di colmata, valorizzando tutti gli accorgimenti progettuali tesi a ridurre la portata di refluento, attraverso accurati stoccaggi incrementali, ottimizzazioni funzionali e logistiche dei volumi interni della vasca, stazioni intermedie di sedimentazione e drenaggio tese a contenere e limitare il fenomeno del rigonfiamento post-escavazione ed escludendo totalmente la possibilità di conferimento da siti terzi, pur sotto la gestione dell'Autorità proponente;
- previsione di alternative localizzative della vasca di colmata, in siti meno vulnerabili sotto il profilo ambientale; in particolare, attesa l'importanza dell'opera, al fine di non aggravare il procedimento già avviato in termini di verifica di accertamento di conformità urbanistica, le localizzazioni alternative potrebbero essere individuate nell'ambito di quanto già previsto nel PRP vigente e nella successiva

variante approvata, in prossimità della colmata già realizzata qualche tempo fa a est del Molo Canale, nell'area destinata dal vigente PRP per l'ampliamento delle attività industriali;

Per tutto quanto innanzi rilevato, pur riconoscendo l'opportunità e la strategicità dell'intervento di dragaggio dei fondali, si ritiene opportuno che l'autorità proponente possa, eventualmente in costanza di procedimento, proporre *motu proprio* delle diverse opzioni progettuali, comprensive delle valutazioni sopra esposte e di quante altre possano rendersi necessarie, o in ogni caso un opportuno ridimensionamento in difetto delle volumetrie.

Sono, in ogni caso, da intendersi fatte salve tutte le misure mitigative e compensative di cui al Decreto Ministeriale DEC/DSA n. 405 del 26/04/2005 di compatibilità ambientale del progetto relativo alla Variante del PRP del Porto di Brindisi, opportunamente estese all'intervento qui in esame.

Il Dirigente del Settore Ambiente
Ing. Francesco Corvace

Il Dirigente del Settore Urbanistica e Assetto del territorio
Arch. Marina Carrozzo

Il Dirigente del Settore Patrimonio e Trasporti
Arch. Fabio Lacinio

LA GIUNTA COMUNALE

Letta e condivisa la relazione che precede;

Vista la nota prot. n. 26617 del 26.11.2018 con cui il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Dir. Gen.le per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali ha richiesto la trasmissione del parere del Comune di Brindisi in merito al procedimento di VIA ex artt. 23 e segg. del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., del progetto definitivo per i “Lavori di completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e costa morena est” proposto dall'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Meridionale nel Porto di Brindisi;

Vista la documentazione pubblicata sul portale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

Visti:

- gli artt. 19 e ss. del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii. sul procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale;
- la L. 84/94;
- la L. 241/1990 e ss.mm.ii.;
- il D.lgs 267/2000 e ss.mm.ii.;

Visti i pareri favorevoli dei Dirigenti dei settori competenti in merito alla regolarità tecnica della presente deliberazione che, firmati digitalmente, sono parte integrante e sostanziale del presente atto deliberativo;

Visto lo Statuto Comunale;

A votazione unanime espressa nei modi e forme di legge;

DELIBERA

- 1) prendere atto ed adottare il parere sul progetto definitivo dei “Lavori di completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e costa morena est” proposto dall'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Meridionale nel Porto di Brindisi, nell'ambito della procedura di VIA presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del

Territorio e del Mare – Dir. Gen.le per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali, nei termini della “Relazione istruttoria redatta dai settori tecnici del Comune di Brindisi Ambiente, Urbanistica ed Assetto del territorio, Patrimonio e Trasporti”, ognuno per le rispettive competenze, riportata in premessa;

- 2) formulare apposito indirizzo ai Dirigenti tecnici sopra indicati per l’invio del presente atto al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Dir. Gen.le per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali, in riscontro alla nota prot. n. 26617 del 26.11.2018, nei termini previsti dalla stessa;
- 3) dichiarare immediatamente eseguibile la su riportata deliberazione, con separata votazione unanime.

Del che è stato redatto il presente processo verbale che, letto e confermato, viene firmato digitalmente da:

SINDACO

Ing. Riccardo ROSSI

Firmato da:ROSSI RICCARDO
Ruolo:SINDACO
Organizzazione:COMUNE/VATIT-80000250748/00268880747
Data: 27/12/2018 17:44:40

Segretario Generale

Dott. Pasquale Greco

Firmato digitalmente da:GRECO PASQUALE NICOLA
Ruolo:SEGRETARIO COMUNALE
Organizzazione:COMUNE/80000250748/00268880747
Data:27/12/2018 18:03:43



COMUNE DI BRINDISI

VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA COMUNALE

DELIBERAZIONE N. 182 DEL 27-12-2018

ATTESTATO DI PUBBLICAZIONE

Della suddetta deliberazione viene iniziata oggi la pubblicazione all'Albo Pretorio per 15 giorni consecutivi ai sensi dell'art.124, comma 1 della Legge n.267/00 e contemporaneamente comunicata ai capigruppo consiliari ai sensi dell'art.125, comma 1 della Legge n.267/00.

Li, 27-12-2018

Il Responsabile della pubblicazione
Firmato digitalmente da: DANIELE MARIA CRISTINA
Data: 27/12/2018 18:21:17