



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Sezione Seconda

Adunanza del 25 Novembre 2020

N. del Protocollo 80/2020

OGGETTO: Affare 80/2020. Porto di Brindisi: Potenziamento degli ormeggi navi Ro – Ro a Costa Morena Ovest – realizzazione di un pontile con bricole – Adeguamento Tecnico Funzionale.

LA SEZIONE

VISTA la nota n. 22844 dell'11.09.2020, acquisita agli atti al prot. 6908 dell'11.09.2020, con la quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli) ha trasmesso, per esame e parere ex art. 5 della L. n. 84/1994 e ss. mm. e ii., la documentazione relativa alla proposta in oggetto;

VISTE le note della medesima AdSP prot. 27209 del 26.10.2020 e prot. 27395 del 27.10.2020 di trasmissione di documentazione integrativa;

ESAMINATA la documentazione medesima e gli atti integrativi successivamente trasmessi;

UDITA la Commissione relatrice (SANTORIELLO, KARRER, RUOL, MAZZOLA, SIMEONE, NAPOLITANO, MORETTI, LOMBARDO, MARTINO, D'ALESSANDRO, OTTOLENGHI, Capitaneria di Porto di Brindisi, MAGGIORE)

PREMESSO

A. Inquadramento giuridico

Nel parere n. 93/2009 della Sezione Seconda, si legge:

“La materia della pianificazione portuale ha ricevuto nel nostro Paese, dopo l’emanazione della Legge n° 84/1994, un significativo impulso.

Ciò in quanto la norma, innovando profondamente rispetto al passato, ha conferito al Piano Regolatore Portuale (di seguito: “PRP”) dignità di strumento di pianificazione, superando un consolidato approccio tecnico e culturale che lo collocava, piuttosto, nel più angusto ambito degli strumenti di programmazione di opere marittime. [...]

Successivamente, con parere n° 44/1999 questa Assemblea Generale ha formulato un indirizzo metodologico e procedimentale in materia di pianificazione portuale, ponendo l’accento su quella categoria di “variazioni” all’assetto delle opere previste nel PRP (definite “modifiche non sostanziali”) che, per la loro natura, non comportano “variante” al PRP medesimo. [...]

La modifica non sostanziale non ha rilevanza significativa sulle previsioni di piano e costituisce pertanto un adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal piano e non una variante del piano stesso. [...]

Sotto il profilo metodologico e della prassi tecnico amministrativa che si è consolidata nel tempo l’atto di indirizzo emanato dalla Amministrazione Centrale in materia (Circolare del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 15.10.2004 n° 17778 recante “Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali”, di seguito “Linee Guida”) costituisce un rilevante passo in avanti verso il consolidarsi del modello di “piano strutturale” per il PRP. A riguardo, il suddetto parere n. 93/2009 evidenzia alcuni aspetti chiave alla base delle Linee Guida:

“La portata innovativa dell’atto di indirizzo è ben evidente: le impetuose, spesso imprevedibili, dinamiche di un porto non possono essere governate da uno strumento di pianificazione “rigido”, che definisca gli assetti plano-altimetrici e batimetrici delle infrastrutture con un linguaggio “progettuale”, ma, piuttosto, da una pianificazione per

“obiettivi”, che porta con sé un intrinseco carattere di ragionata flessibilità negli assetti stessi. [...] In questo rinnovato e più organizzato contesto metodologico e concettuale, dunque, la “modifica non sostanziale” è riconoscibile allorquando nell’ambito del “sistema porto”, per effetto di una sopravvenuta “forzante”, sia necessario modificare l’assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere previste nel piano regolatore portuale per perseguire i traguardati obiettivi, mantenendo le stesse scelte strategiche.

Ma, come detto, il modello di “piano strutturale” presuppone un assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere intrinsecamente flessibile che, pertanto, ben si adatta ad accogliere al suo interno la “modifica non sostanziale. [...]

L’adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal piano, ovviamente, non deve essere rilevante sotto il profilo ambientale e deve comunque rispondere ai requisiti di fattibilità tecnica e di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti, come previsto dall’art. 5 – comma 2 della legge n. 84/1994. [...]

Aspetti procedurali

Su ciascuna motivata e documentata proposta di “adeguamento tecnico funzionale”, questo Consiglio Superiore si esprimerà, pertanto, in ordine:

- *al riconoscimento della fattispecie di “adeguamento tecnico funzionale” delle opere previste dal piano e, conseguentemente, della **non modificazione degli obiettivi e del generale assetto strategico del porto**, sia in termini infrastrutturali che funzionali (aspetto di metodo);*

- *alla **fattibilità tecnica** e alla **non rilevanza ambientale** degli adeguamenti delle opere previste dal piano e della eventuale **valutazione tecnica** del relativo progetto definitivo, se congiuntamente trasmesso (aspetto di merito).*

Per garantire la completezza del parere nei suoi aspetti sia tecnici che ambientali, a tutto vantaggio della speditezza dell’azione amministrativa, questo Consiglio Superiore si esprimerà sulle proposte di adeguamento tecnico-funzionale:

*a) previa acquisizione, per il tramite dei due componenti di diritto dell’Assemblea Generale come individuati ai sensi dell’art. 3, comma 4, lett. q) ed r) del DPR n. 204/2006, delle determinazioni della **Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale** adottate*

in base al parere reso ex artt. 2 e 9 del Decreto del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare da parte della Commissione tecnica CTVIA di cui al DPR n. 90/2007 e della Direzione Generale per la Qualità della Vita del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sulla eventuale necessità di sottoporre il progetto delle opere sottese dall’adeguamento tecnico funzionale alla procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. di cui all’art. 20 del d.lgs. n. 152/2006, nonché sulla eventuale necessità di adeguamento alle procedure di bonifica previste dalle norme vigenti (nel caso in cui il progetto delle opere ricada all’interno di un sito di bonifica di interesse nazionale). Le determinazioni delle suddette Direzioni sono rese entro 60 giorni dalla consegna degli elaborati nella prima riunione della Commissione relatrice incaricata di riferire sull’affare;

*b) previa acquisizione dell’avviso della **Regione** medesima, per quanto di competenza, per il tramite del proprio rappresentante ex art. 3 - comma 5 del DPR n° 204/2006, entro il medesimo termine di cui al punto precedente. [...]*”

Successivamente, l’art. 6 del D.Lgs. n. 169/2016, che ha riformato l’art. 5 della Legge n. 84/1994 in materia di strumenti di pianificazione portuale, ha introdotto l’adeguamento tecnico-funzionale (ATF) nel corpo normativo, “cristallizzando” così il procedimento tecnico-amministrativo già oggetto di indirizzo da parte di questo Consesso con il citato voto n° 93/2009, nonchè allargando il dominio di applicabilità dell’istituto, in quanto anche “*modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore di sistema portuale*” (PRdSP) in termini di “*caratterizzazione funzionale delle aree portuali*”, costituiscono “*adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore di sistema portuale*”.

Si riporta di seguito il comma 5 dell’articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come sostituito dall’art. 48, comma 1, lett. d) del D.L. 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni in legge dall’art. 1, comma 1, L. 11 settembre 2020, n. 120.

“5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-

funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell’Autorità di sistema portuale, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune o dei comuni interessati, con riferimento esclusivo alle previsioni delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città. È successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente”.

Indirizzi metodologici e procedimentali relativi all’adeguamento tecnico-funzionale possono utilmente rinvenirsi nelle “Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale” (Marzo 2017), elaborate da una Commissione incardinata presso questo Consesso.

Si riporta di seguito uno stralcio significativo delle “Linee guida” relativo agli indirizzi metodologici per l’implementazione di un procedimento di adeguamento tecnico-funzionale.

“[...]occorre dimostrare che la variazione funzionale introdotta non costituisce modifica sostanziale, in quanto i carichi tecnici ed ambientali non mutano in modo significativo.

Possibili “casi di studio” di un ATF

Le numerose fattispecie esaminate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a seguito del voto di indirizzo n° 93/2009 possono sostanzialmente ricondursi alle macro-categorie sotto riportate, sotto il profilo dei contenuti:

- *modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali), con conseguente ricalibrazione del contorno interno portuale, senza alterare l’assetto generale di piano. Ciò anche a seguito della sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;*
- *modifiche non sostanziali alle batimetrie di piano e all’assetto planimetrico degli specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsene). Anche in questo caso, dette modifiche potrebbero essere dettate dalla sopravvenuta*

identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;

- *inserimento di una cassa di colmata che non altera in modo sostanziale la struttura del PRdSP (la successiva attribuzione di funzioni portuali alla cassa di colmata, una volta consolidata, può passare attraverso una proposta di variante-stralcio, in linea generale).*

A ciò si aggiungono:

- *modifiche non sostanziali alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali, come già rilevato (nuove funzioni compatibili con la preesistente, o le preesistenti, nella medesima area portuale; rilocalizzazione di funzioni portuali preesistenti; integrazioni/modifiche delle norme d'attuazione)".*

B. Proposta di ATF: documentazione agli atti

Nello specifico, la proposta di adeguamento tecnico-funzionale all'esame è corredata dai seguenti elaborati:

- *2020_A01_Relazione Generale*
- *2020_A02_Stima degli interventi*
- *2020_A03_Relazione Ambientale Sintetica*
- *D 01_Corografia*
- *D 02_PRP VIGENTE-*
- *D 03_STATO DEI LUOGHI_PLANIMETRIA*
- *D 04_CONFRONTO TRA ATF E PRP VIGENTE*
- *D 05_CONFRONTO ATF STATO DEI LUOGHI*
- *D 06_PONTILE CON BRICCOLE_PIANTA*
- *D 07_PONTILE CON BRICCOLE_PROFILO LONGITUDINALE*
- *D 08_PONTILE CON BRICCOLE_PROSPETTI*

Con precedente nota acquisita con protocollo n. 6279 del 06/08/2020 sono stati inoltre trasmessi dall'AdSP:

- *Delibera del Comitato di Gestione n. 9 del 6 agosto 2020 di adozione dell'Adeguamento*

tecnico funzionale relativo alla installazione di n. 6 briccole nel porto medio di Brindisi;

- *Nota del Comune di Brindisi circa la mancanza dei presupposti per l'espressione della dichiarazione ai sensi del comma 5, art.5 della L.84/94, così come modificato dall'art. 48 del D.L. 76 del 16/07/2020.*

Con successive note sono stati trasmessi i seguenti documenti:

- *Estratti del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS) adottato con D.C.G. n. 1 del 28 gennaio 2020 dal Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale;*
- *Tavola del DPSS del porto di Brindisi con indicazione delle aree di interazione città-porto: "Tavola5.2-interazione_Brindisi_localizzazione briccole".*
- *Deliberazione della Giunta Regionale n. 1674 del 8/10/2020 di approvazione del DPSS dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale.*
- *Ordinanza Capitaneria di Porto n. 48/2004;*
- *Ordinanza Capitaneria di Porto n. 90 del 27 dicembre 2019;*
- *Tavola planimetrica viabilità interna "Costa Morena Ovest_flussi";*
- *Pareri rilasciati in sede di conferenza dei servizi:*
 - *Nota del Comune di Brindisi - Prot. n. 0082094 del 23-08-2019 riguardo il Parere della Commissione Locale per il Paesaggio prot. generale n. 53940 del 31/05/2019 - Richiesta parere propedeutico al rilascio della Autorizzazione Paesaggistica;*
 - *Nota della Regione Puglia – dipartimento mobilità, qualità urbana opere pubbliche e paesaggio, sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio - prot. N. 5762 del 15/07/2019;*
 - *Nota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. N. 21076 del 16-10-2019 in cui si trasmette all'AdSP il Parere rilasciato dall'ISPRA prot. N. 59116 del 15/10/2019;*
 - *Nota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. N. 21625 del 23/10/2019 in cui si trasmette all'AdSP il Parere rilasciato dall'ARPA Puglia prot. N. 74081 del 16/10/2019.*
- *Documentazione dell'AdSP riguardo gli aspetti paesaggistici e ambientali:*
 - *R16_2018 - Piano di monitoraggio ambientale_rev1;*
 - *R17_2018 -Modalità di costruzione dell'opera;*
 - *R18 - Relazione paesaggistica.*

C. Parere della Seconda Sezione n. 17/2020 del 7 agosto 2020

Occorre sottolineare che gli interventi oggetto dell'ATF in esame sono stati in parte già oggetto di alcune osservazioni espresse da questo Consesso, in occasione del rilascio del parere n. 17/2020 durante l'adunanza del 07 agosto 2020 avente ad oggetto *“Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. - Pianificazione e procedura di realizzazione di opere pubbliche; - Potenziamento degli ormeggi RO-RO a Costa Morena ovest. Realizzazione di un pontile con briccole; - Realizzazione di vasca idrica di accumulo a Costa Morena est.”*, rilasciato alla medesima AdSP in occasione della richiesta di chiarimenti mossa da quest'ultima circa la normativa di settore attualmente in vigore riguardo gli scali marittimi e le possibili procedure amministrative da seguire per la realizzazione di opere portuali. Conseguentemente, appare necessario richiamare alcuni stralci del suddetto parere per una completezza di esposizione circa gli interventi in esame.

“Come dianzi accennato, il Consiglio Superiore è chiamato, in buona sostanza, ad esprimersi se siano condivisibili gli assunti posti alla base del DP n. 639 del 12.12.2019 che ha annullato il precedente decreto n. 525 del 15.11.2019, con cui veniva adottata la determinazione di conclusione positiva della conferenza di servizi ex art. 3 del DPR 383/94 relativo all'intervento di potenziamento degli ormeggi delle navi RO-RO a Costa Morena ovest, mediante la realizzazione di un pontile con briccole, presso il porto di Brindisi.

A riguardo si osserva che il punto dirimente della questione consiste nello stabilire se il predetto intervento sia conforme alle previsioni del vigente piano regolatore portuale (PRP) del porto di Brindisi, ovvero possa essere realizzato previa approvazione di un adeguamento tecnico-funzionale (ATF), oppure richieda una variante al PRP suddetto.

[...]

L'approvazione del PRP del porto di Brindisi risale al 1972, cui ha fatto seguito l'adozione di una prima variante del 1975 [...].

Nel 2006 è seguita l'approvazione della seconda variante di piano [...].

Infine il PRP, per come variato nel 2006, è stato oggetto di un adeguamento tecnico-funzionale approvato nel 2013 in cui [...] è prevista una variazione dell'architettura delle

opere di completamento degli accosti portuali [...] per navi traghetto e Ro-Ro nella zona di S. Apollinare oggetto della variante del 2006. [...].

Tornando, ora, al problema della realizzazione delle “briccole”, va innanzi tutto evidenziato che, come desumibile dalla documentazione in atti, la ratio dell’intervento risponde alla necessità di porre in sicurezza gli attracchi delle navi nel porto medio che, per quanto riferito dalla AdSP “ordinariamente attraccano in tale zona del porto”.

[...]

A maggior comprensione delle problematiche in gioco va osservato che le opere di accosto nella zona di S. Apollinare, previste dall’adeguamento tecnico funzionale approvato nel 2013, non sarebbero state realizzate e, ad oggi, l’ormeggio delle navi e dei traghetti Ro-Ro avverrebbe anche nella zona di Costa Morena ovest, presso il banchinamento esistente e con le modalità schematizzate nella precedente fig. 4; di qui la necessità della realizzazione di opere, quali la infissione di briccole, per consentire l’attracco delle navi con un adeguato livello di sicurezza.

Inquadrato entro un siffatto contesto, secondo l’orientamento più volte espresso da questo Consiglio superiore dei lavori pubblici, l’intervento che l’AdSP intende realizzare, deve essere valutato con riguardo ai requisiti prestazionali che devono essere soddisfatti dai progetti di opere.

In tal senso la infissione delle briccole costituisce un intervento che sembra coerente con gli obiettivi tragsuardati dal PRP e dalle sue varianti ed adeguamenti, ed assume il significato di una conferma della collocazione della funzione di attracco di navi Ro-Ro anche in posizione adiacente a quella prevista dall’ATF del 2013.

[...]

Orbene, tenendo presente quanto espresso dalla Assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici nel parere n. 93 del 9.10.2009, tali modifiche indotte dall’intervento in parola, non sembrano avere rilevanza significativa sulle previsioni di piano, e dunque non ne costituiscono una variante, né possono considerarsi come “variante non sostanziale” al piano, ciò in quanto questa fattispecie “è riconoscibile allorquando nell’ambito del sistema porto, per effetto di una sopravvenuta «forzante», sia necessario

modificare l'assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere previste nel piano regolatore portuale per perseguire i tragguardati obiettivi, mantenendo le stesse scelte strategiche".

In definitiva, in linea con il citato parere del 2009, il caso in esame può essere ricondotto alla fattispecie di un "adeguamento tecnico funzionale" (ATF) in quanto non risultano alterati i contenuti generali di piano, rappresentati dagli obiettivi e dalle correlate scelte strategiche, previa verifica di non rilevanza sotto il profilo ambientale, della rispondenza dei requisiti di fattibilità tecnica e di non contrasto con il PRP vigente. In merito a quest'ultimo punto, l'ubicazione dell'opera in questione appare compatibile con la destinazione d'uso della porzione di porto che la ospiterà.

Pertanto la Sezione è dell'avviso che per la realizzazione dell'intervento di che trattasi non possa prescindere dall'esperimento della procedura di cui all'art. 5, comma 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 recante "Riordino della legislazione in materia portuale", così come modificato dall'art. 6 del D.Lgs. n. 169/2016.

[...] Conseguentemente, per evitare l'insorgere di possibili futuri contenziosi, si raccomanda all'AdSP che, prima dell'avvio di un eventuale procedimento di adeguamento tecnico-funzionale (ATF), mirato alla realizzazione delle opere in questione, il progetto sia debitamente integrato e corredato di tutti gli studi, le analisi e di quegli elaborati tecnici che consentano di escludere l'incidenza dell'opera sugli aspetti strategici, evidenziati nel corso del procedimento, dal Comune, dalla Regione, dal Provveditorato e da ogni altro soggetto titolato ad esprimersi.

[...]

La Sezione ritiene opportuno sintetizzare nelle seguenti considerazioni quanto fin qui esposto in merito al punto 1 ora esaminato:

- il PRP del porto di Brindisi, la cui prima stesura risale al 1972, è stato "novato" dalla variante del 2006, che ha interessato l'intero sedime portuale e, pertanto, non assume rilievo, come già evidenziato, la circostanza della preesistenza del PRP alla legge n. 84/94;*
- da ciò discende il fatto che ogni variazione dell'assetto portuale, ivi compreso l'adeguamento tecnico-funzionale, deve essere adottata seguendo le procedure*

previste dall'articolo 5, comma 5, della citata legge 84/94, così come integrato dall'articolo 6 del DLgs. 169/2016 (vedasi anche il punto III.5 delle Linee guida per la redazione dei piani di sistema portuale del 2017);

- *la progettata realizzazione delle briccole persegue la finalità di consentire l'attracco di navi ro-ro anche in una zona diversa – ancorché adiacente - da quella prevista dall'ATF del 2013, presso un banchinamento per cui tale funzione di attracco attualmente non è prevista.*

Pertanto, ad avviso della Sezione, ai fini della realizzabilità del progetto relativo alle "briccole", il corretto riferimento normativo che l'AdSP avrebbe dovuto seguire, sin da subito, è quello della legge n. 84/94, anziché attivare le procedure di cui agli artt. 2 e 3 del DPR 384/1984."

D. Proposta di ATF: inquadramento caso in esame

Ciò necessariamente premesso, si riporta di seguito una descrizione della presente proposta di adeguamento tecnico-funzionale, come da ampi stralci della "relazione generale", al fine di rintracciarne le motivazioni e di individuarne i contenuti essenziali.

PREMESSA

La presente Relazione Generale è relativa all'Adeguamento Tecnico Funzionale (di seguito ATF) dell'intervento di Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole nel porto di Brindisi [...].

Il Porto di Brindisi si divide in tre zone: il Porto Interno, il Porto Medio e il Porto Esterno.

[...] L'area di interesse si trova nel Porto Medio di Brindisi nella parte occidentale di Costa Morena destinata essenzialmente all'ormeggio delle navi Ro-Ro da e per le aree extra Schengen: Albania e Turchia.

Attualmente le navi Ro-Ro con portellone poppiero attraccano alla banchina di Costa Morena ovest utilizzando le ancore di prua per il mantenimento in posizione perpendicolare.

Il sistema di ormeggio utilizzato, come più volte evidenziati sia dagli operatori portuali (pilotti ed ormeggiatori) che dalla Capitaneria di Porto, non garantisce lo svolgimento delle operazioni di sbarco e di imbarco in condizioni di sicurezza.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi allo scopo di mettere in sicurezza gli accosti delle navi Ro-Ro propone quindi di realizzare in posizione centrata

rispetto alle due rampe presente lungo la banchina in oggetto una struttura di attracco ed ormeggio fissa costituita da n°6 bricole metalliche collegate tra loro e con la terra ferma mediante una passerella metallica.

Come meglio evidenziato nel seguito all'opera non viene assegnata alcuna funzione portuale ma è finalizzata esclusivamente al mantenimento in sicurezza delle navi che da tanti anni ormeggiano sulla banchina, assicurando che le operazioni di carico/scarico avvengano in piena sicurezza.

L'ATF è redatto ai sensi dell'articolo 5, comma 5 della legge n. 84 del 28 gennaio 1994 e ss.mm.ii., in particolare delle modifiche introdotte dal D.Lgs. 232/2017 nonché seguendo i criteri approfonditi nelle Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale pubblicate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a marzo 2017.

È importante evidenziare che la procedura di ATF, disciplinata dalla normativa di cui sopra, è stata recentemente modificata dal D.L. 76/2020 recante "Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale" pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 178 del 16 luglio 2020.

Al fine di inquadrare la fattispecie in cui collocare l'ATF in studio, di seguito si richiamano i contenuti di due atti cruciali di recente emanazione:

- *Deliberazione del Comitato di Gestione della AdSP del Mare Adriatico Meridionale n. 9 del 6 agosto 2020*
- *Adunanza del 7 agosto 2020 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) Protocollo 17/2020*

[...]

2 IL PORTO DI BRINDISI

[...] Brindisi è dotata di uno splendido porto naturale, che grazie alla sua conformazione ed alla posizione geografica (latitudine 40°39'00" nord, longitudine 17°58'00" est), è stato da sempre classificato come il più sicuro del basso Adriatico. [...]

Brindisi è l'unico porto del basso Adriatico, dove possono attraccare navi di grosso tonnellaggio. La sua posizione centrale nel Mare Mediterraneo fa di Brindisi una scelta ideale rispetto ad altri porti dell'Adriatico come Venezia, Ancona e Bari. Il porto ha sempre avuto una storica funzione di cerniera, è stato per decenni lo scalo privilegiato di collegamento tra Italia, Grecia e Mediterraneo orientale.

L'infrastruttura portuale si compone essenzialmente di tre parti:

- *Il porto esterno, limitato a sud dalla terraferma, a levante dalle isole Pedagne, a ponente dall'isola S. Andrea, dal molo di Costa Morena e, a nord, dalla diga di Punta Riso.*
- *Il porto medio, costituito dallo specchio acqueo che precede il canale di accesso al porto interno (Canale Pigonati); il seno Bocche di Puglia ne forma il bacino settentrionale.*
- *Il porto interno, formato da due lunghi bracci che cingono la città a nord e ad est e che prendono rispettivamente il nome di "seno di ponente" e "seno di levante".*

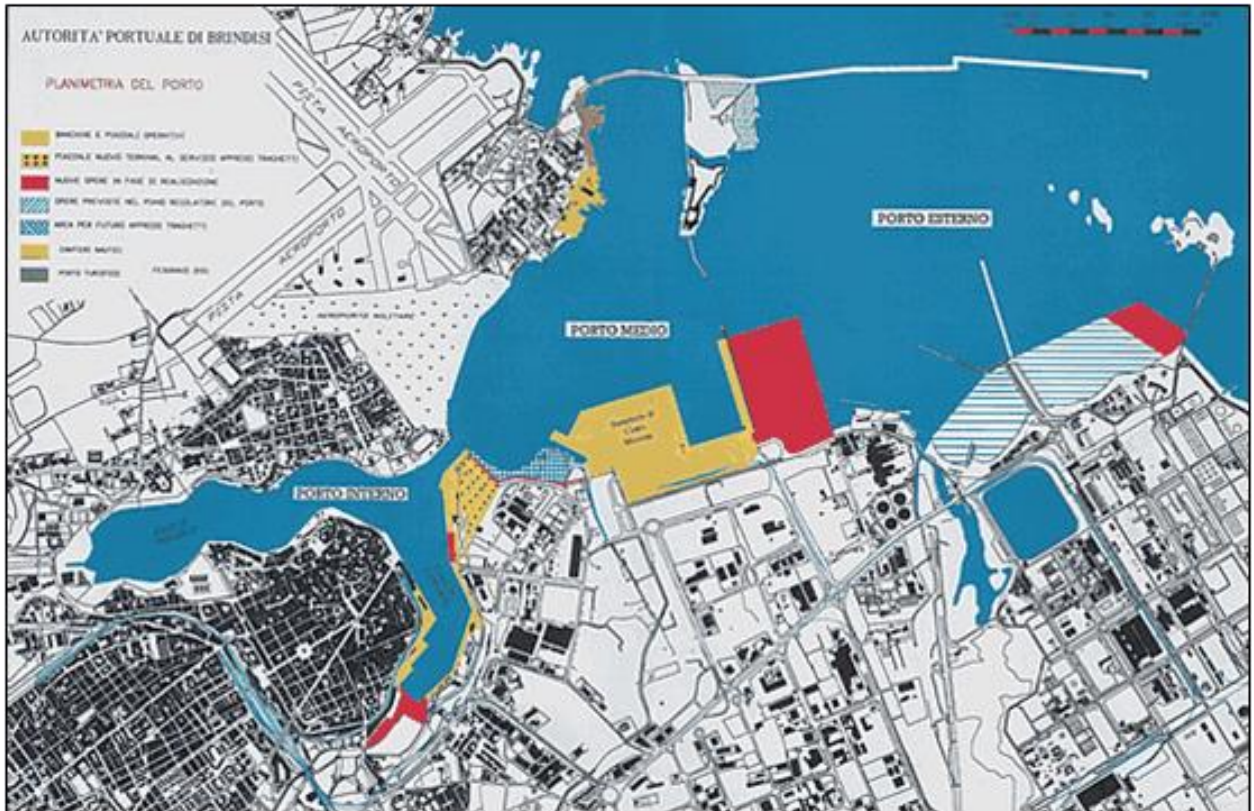


Figura 2-1 - Suddivisione del porto di Brindisi

Il porto esterno è un'area a vocazione principalmente operativa/industriale che si estende dall'isola di Pedagne all'isola di S. Andrea e al molo di Costa Morena Est. Questo è il luogo dove giungono l'olio e il gas, così come i materiali grezzi per le raffinerie petrolchimiche Enichem e le aziende consociate. Il carico e lo scarico avvengono esclusivamente al Molo Canale, che è una concessione Enichem. La merce prevalentemente commercializzata al porto di Brindisi è il carbon fossile, il quale viene caricato sulle banchine di Costa Morena da navi da carbone con un tonnellaggio di oltre 30.000 t.

Nel porto centrale si svolge la maggior parte del traffico commerciale, principalmente nelle acque di Costa Morena. Lungo Costa Morena (500 m) si sviluppa il sistema, a mezzo nastro e pipeline, per lo sbarco dei prodotti destinati all'alimentazione delle centrali elettriche di Brindisi nord e sud.

Il porto medio, in cui ricade l'intervento in oggetto, è principalmente destinato alle attività commerciali e agli impianti destinati allo sbarco di gas e cemento. Qui, le banchine di Costa Morena sono dotate di una portacontainer Reggiane-Paceco e di un Parco ferroviario, collegato direttamente con la rete attraverso il nodo di Brindisi; i collegamenti stradali che si sviluppano attraverso viabilità extraurbana (zona industriale), consentono direttamente l'accesso agli itinerari verso nord ed ovest. Per una migliore viabilità di smistamento del traffico portuale, specie dei contenitori, è in via di definizione il progetto per realizzare una bretella autostradale diretta da Costa Morena verso l'autostrada Taranto - Bari - Ancona - Bologna (A 14).

Il porto interno è composto dal Seno di Ponente e dal Seno di Levante che delimitano la zona residenziale della città a nord e ad est. Il Seno di Levante è dedicato ai traghetti per passeggeri e merci, mentre il Seno di Ponente è usato dalla Marina Militare Italiana, da rimorchiatori locali, navi da pesca e imbarcazioni private. Il porto interno copre un'area di 727,100 m². Lungo la banchina di Punto Franco sorgono silos per una capacità ricettiva di 27.000 t di granaglie asciutte e le relative attrezzature specializzate per l'imbarco dei prodotti.

2.1 Inquadramento idrogeologico

[...]

Dal punto di vista idrogeologico la provincia di Brindisi è caratterizzata dalla presenza di due sistemi acquiferi. Il primo, denominato “acquifero di base”, costituisce l’unità idrogeologica delle Murge e risulta essere ubicato in corrispondenza dei calcari cretacei. Il secondo, denominato “acquifero superiore”, risulta essere ubicato in corrispondenza dei depositi calcarenitico-sabbiosi.

[...]

L’assetto idrografico della piana Brindisina è caratterizzato, come peraltro l’intero territorio regionale, da uno scarso sviluppo dei corsi d’acqua e dal loro carattere torrentizio. Ai principali corsi d’acqua competono reticoli idrografici poco gerarchizzati e dalla limitata estensione del bacino di pertinenza. Il carattere torrentizio che li contraddistingue comporta deflussi occasionali in concomitanza di precipitazioni intense e deflussi nulli durante la stagione secca.

[...]

I principali corsi d’acqua che si incontrano procedendo da Nord-Ovest verso Sud-Est sono (ENEA, 1995):

- *Canale di Cillarese: [...]In prossimità della foce è stato realizzato uno sbarramento che ha permesso di ricavare un bacino, denominato invaso del Cillarese, per l’approvvigionamento idrico industriale. Il Canale sfocia nell’insenatura occidentale del porto di Brindisi, chiamata Seno di Ponente.*
- *Canale Palmerini-Patri [...]. Sfocia nel Seno di Levante in zona militare, dopo un percorso di circa 5.5 km.;*
- *Canale Fiume Piccolo: attraversa l’area delle piccole e medie industrie situate alle spalle della zona dell’ex Punto Franco e sbocca nel Porto Medio, presso costa Morena;*
- *Fiume Grande: scorre tra la centrale elettrica Brindisi Nord e lo stabilimento multisocietario e sfocia nel porto esterno, vicino allo scarico delle acque della centrale. [...] lungo la riva destra del Fiume Grande, è stato ricavato un serbatoio [...] destinato all’accumulo di acqua utilizzata ai soli fini industriali dello stabilimento petrolchimico;*
- *Canale Foggia di Rau: sfocia nel Mar Adriatico, tra Salina Vecchia e Punta della Contessa, a Sud dello stabilimento multisocietario; prima della foce il fiume attraversa una zona paludosa caratterizzata dalla presenza di stagni costieri.*

2.2 Inquadramento geografico ed esposizione del sito in esame

Il Porto di Brindisi si trova sulla costa orientale della Puglia e si affaccia sul Mar Adriatico. In prossimità del sito in esame è presente la boa ondometrica di Monopoli, appartenente alla rete nazionale di misurazione del moto ondoso (RON) gestita dall’ISPRA (ex APAT). La boa ondometrica è localizzata a circa 6 km a NE del porto di Monopoli su fondali di circa -80 m sul l.m.m.

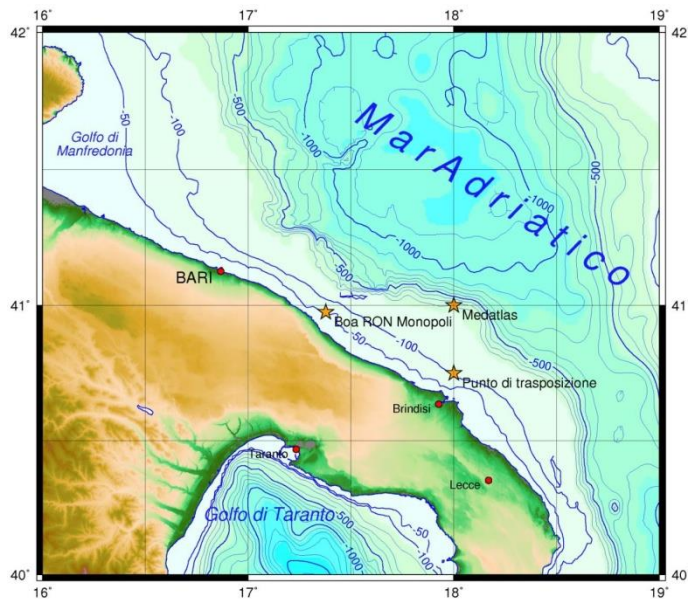


Figura 2-5. Inquadramento geografico con indicazione della posizione delle fonti di dati utilizzate e del punto di trasposizione al largo del Porto di Brindisi.

Una prima valutazione delle condizioni di esposizione del paraggio può essere effettuata sulla base dei settori di traversia geografica, i quali rappresentano l'estensione della superficie marina che può contribuire alla generazione del moto ondoso ("fetch"). Al fine di valutare le condizioni di esposizione in prossimità del porto di Brindisi è stato definito un "punto di trasposizione" individuato dalle coordinate $40.75^{\circ}\text{N} - 18.0^{\circ}\text{E}$, localizzato su di una profondità di circa -100 m sul l.m.m.

Il regime dei venti ottenuto dal Medatlas per il punto al largo di Brindisi presenta un forte bimodalità. Si osserva infatti una prevalenza di eventi provenienti da Nord-Ovest e da Sud-Est.

Gli eventi provenienti dal settore N-NO [$307.5^{\circ}\text{N} - 352.5^{\circ}\text{N}$] rappresentano il 26% della totalità e presentano prevalentemente intensità di vento appartenenti alle classi di velocità -4 m/s, 4-6 m/s e 6-8 m/s che rappresentano rispettivamente il 6%, l'8% e il 6% del totale degli eventi.

Gli eventi provenienti dal settore S-SE [$142.5^{\circ}\text{N}-187.5^{\circ}\text{N}$] raggiungono il 24% del totale con eventi compresi principalmente nelle classi di vento 2-4 m/s, 4-6 m/s e 6-8 m/s, rispettivamente il 5%, 6% e 5% del totale. Tale settore presenta anche i massimi valori registrati, appartenenti alla classe di velocità 14-16 m/s.

Il clima dei venti ottenuto dall'analisi effettuata dal Medatlas ha come venti prevalenti quelli provenienti da N-NE e S-SE, quest'ultimi rappresentano inoltre i venti dominanti al largo della costa di Monopoli.

[...]

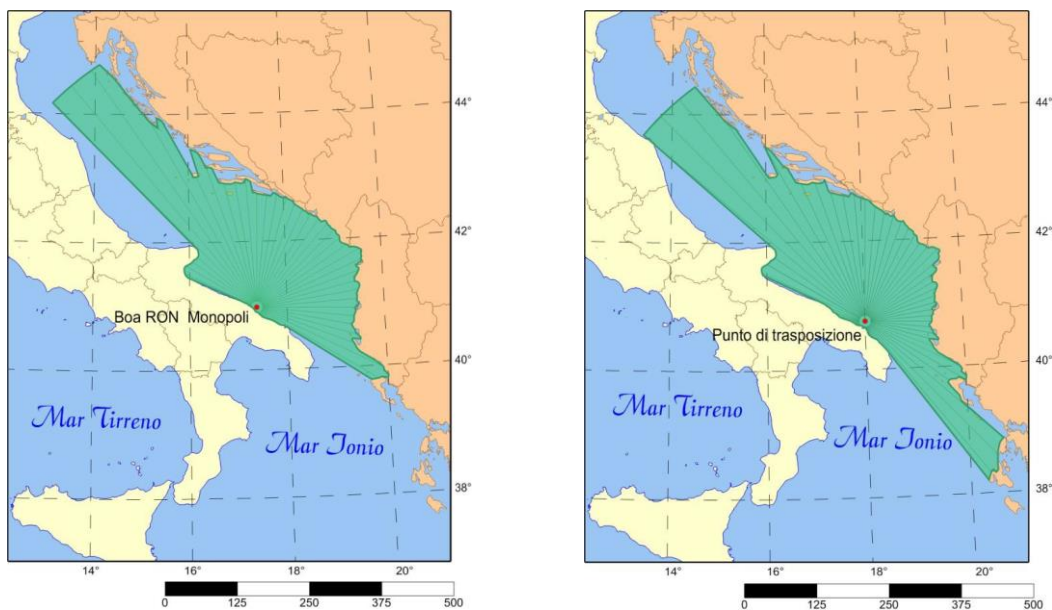


Figura 2-6. Fetch geografici per l'ondametro di Monopoli ed al largo di Brindisi.

Il settore di maestrale è caratterizzato da fetch più esteso.

Il porto di Brindisi risulta esposto in modo simile rispetto all'ondametro di Monopoli ad eccezione di una maggiore esposizione agli stati di mare provenienti da scirocco. Il punto di trasposizione risulta esposto al mare aperto per il settore di traversia compreso tra 295° N e 140° N.

Date le caratteristiche di esposizione al moto ondoso del sito in esame è possibile applicare il metodo di trasposizione geografica dei dati di moto ondoso registrati dall'ondametro di Monopoli al largo del porto di Brindisi. [...] Il fetch efficace massimo ottenuto risulta pari a circa 400 km ed è riferito al settore di ponente (260° Nord). L'applicazione del modello numerico suddetto consente inoltre di definire la legge di deviazione tra la direzione media del vento e la direzione media del moto ondoso generato.

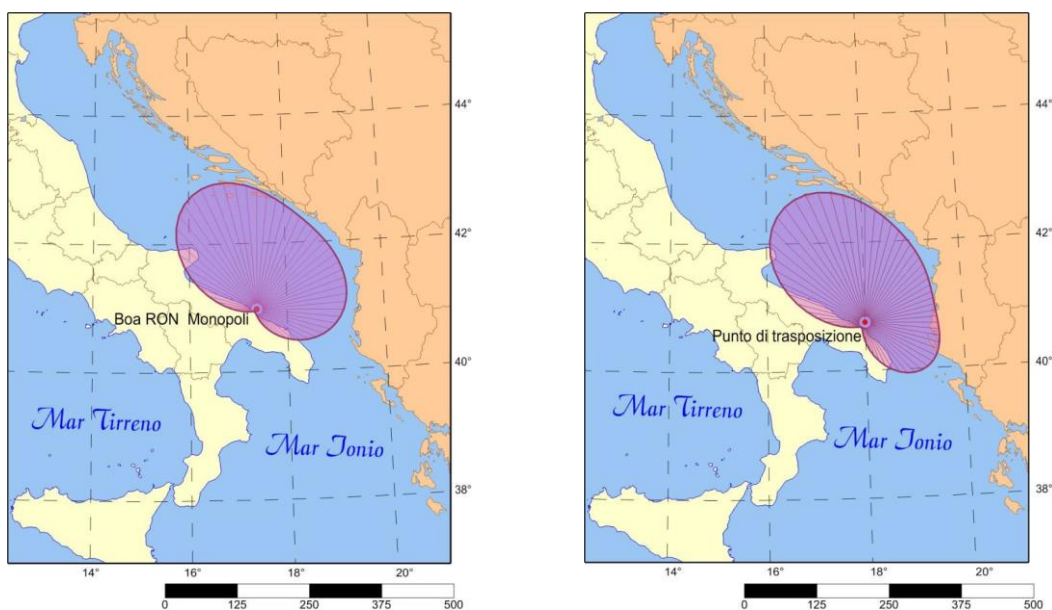


Figura 2-7 - Fetch efficaci in corrispondenza della boa ondometrica di Monopoli e del punto di trasposizione geografica al largo di Brindisi

2.3 L'area d'intervento

La zona di intervento è ubicata nel porto medio di Brindisi perpendicolarmente alla banchina del piazzale di Costa Morena ovest che attualmente già viene utilizzata per l'ormeggio di navi Ro-Ro pax che ormeggiano di poppa facendo uso di ancore di prua.

La banchina esistente è stata realizzata negli anni 1992-1993 con cassoni di calcestruzzo armato a tre file di celle imbasati alla -14 m s.l.m.m. I fondali attuali sono di circa -14÷-15 m s.l.m.m., del tutto sufficienti a ricevere navi Ro-Ro pax lunghe al massimo 200 m.

Dal punto di vista geotecnico la zona è stata indagata con 6 sondaggi (4 a mare e 2 a terra) con prove SPT e down hole per la caratterizzazione sismica. Da tali indagini si ricava che sino alla - 33 m s.l.m.m. il terreno è costituito da sabbia limosa sciolta ($\gamma = 1.3 \text{ t/m}^3$) di debolissime caratteristiche meccaniche, al di sotto vi è uno strato di circa 3 m di sabbia limo argillosa mediamente addensata e quindi uno strato sino alla -45 m s.l.m.m. di limo argilloso grigio azzurro. La categoria di suolo di fondazione rientra in tutti i sondaggi nella categoria C ed il terrapieno del Comune di Brindisi è classificato in zona sismica 4 (DGR Puglia 153/2004).

[...]

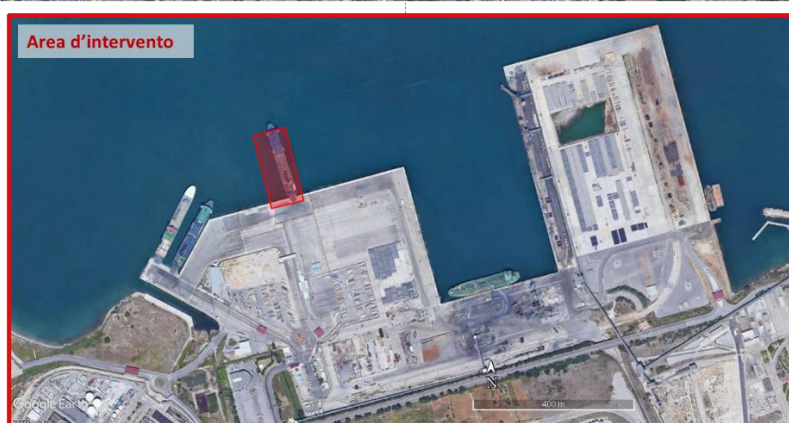


Figura 2-8 - Inquadramento dell'area d'intervento

3 IL PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE

Il Porto di Brindisi, classificato come porto di 2^a categoria, 1^a Classe, è soggetto al Piano Regolatore

Portuale (PRP). Con Delibera del Comitato di Gestione n. 01 del 28/01/2020 è stato adottato il Documento di Pianificazione Strategica del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (DPSS) comprendente i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli. Il DPSS è volto ad individuare l'assetto complessivo delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro portuali e agli assi di collegamento viario e ferroviario, destinate alle attività commerciali e crocieristiche, al diporto, alla produzione industriale, alla attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Seppur il DPSS non sia stato ancora approvato dalla Regione Puglia di seguito si sintetizzano gli orientamenti strategici ed infrastrutturali che caratterizzano il porto di Brindisi in generale e l'area di studio nel particolare. L'area d'intervento, come è possibile leggere nella Figura 3-1, che riporta il Bilancio della Pianificazione del Porto di Brindisi ricade in un'area interessata da interventi di approfondimento dei fondali già programmati.

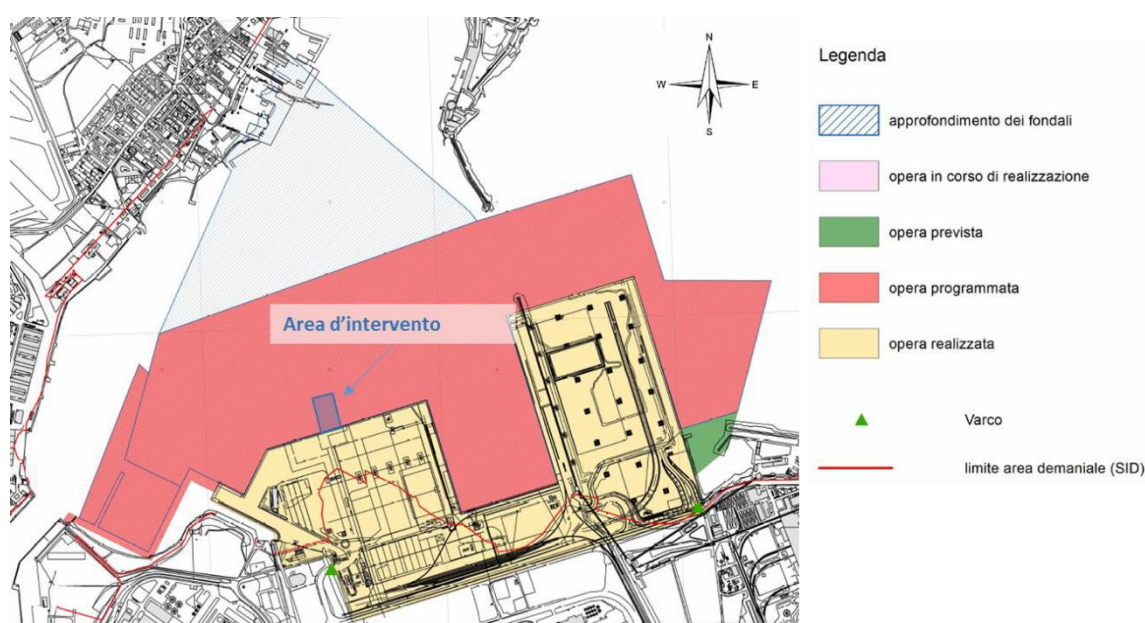


Figura 3-1 Stralcio Tavola 4.2. Bilancio della Pianificazione. Porto di Brindisi

Figura 3-2 il DPSS individua le aree operative del porto di Brindisi. L'area di studio è tipizzata quale area "operativa portuale".

Il DPSS ritiene che nell'ottica della complementarità dei porti Brindisi possa avere il ruolo centrale per lo sviluppo del traffico container e merci ingombranti, avendo già sviluppato un'importante esperienza in questo settore e disponendo di spazi idonei (già in esercizio e/o previsti dal PRP). Inoltre nel documento di sottolineano le ricadute positive, del porto di Brindisi, nella gestione delle attività di sosta e movimentazione dei mezzi connesse al traffico Ro – Ro sempre più in crescente pressione stante il consolidarsi di tale tipologia di traffico.

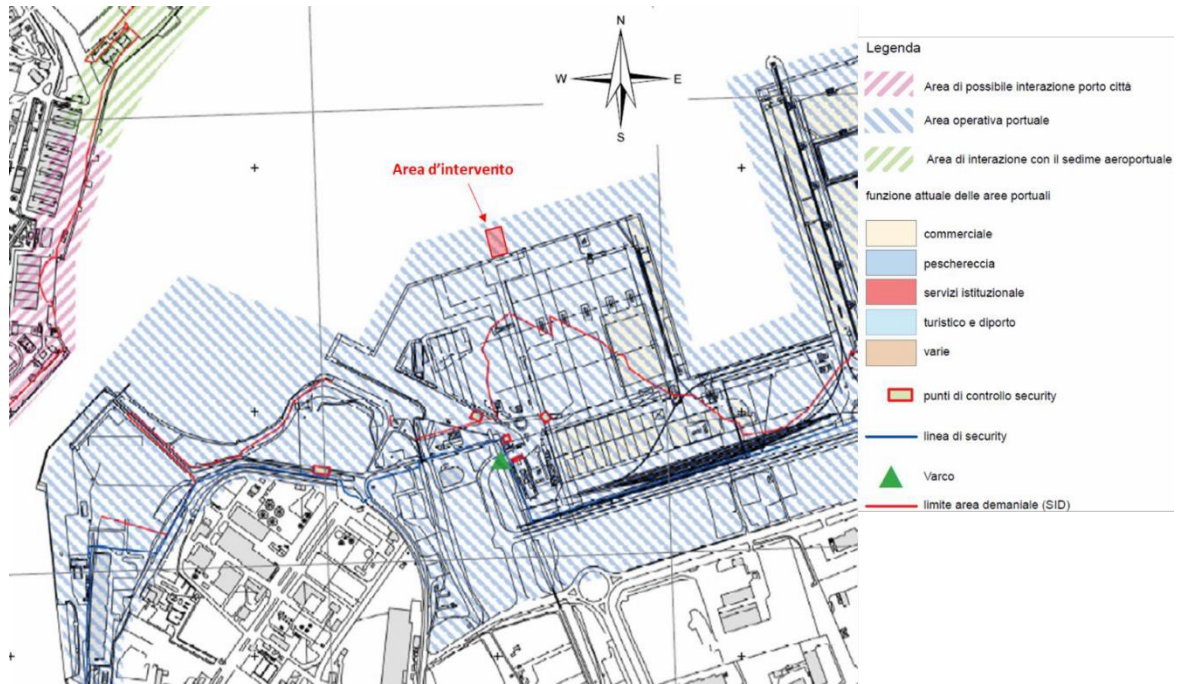
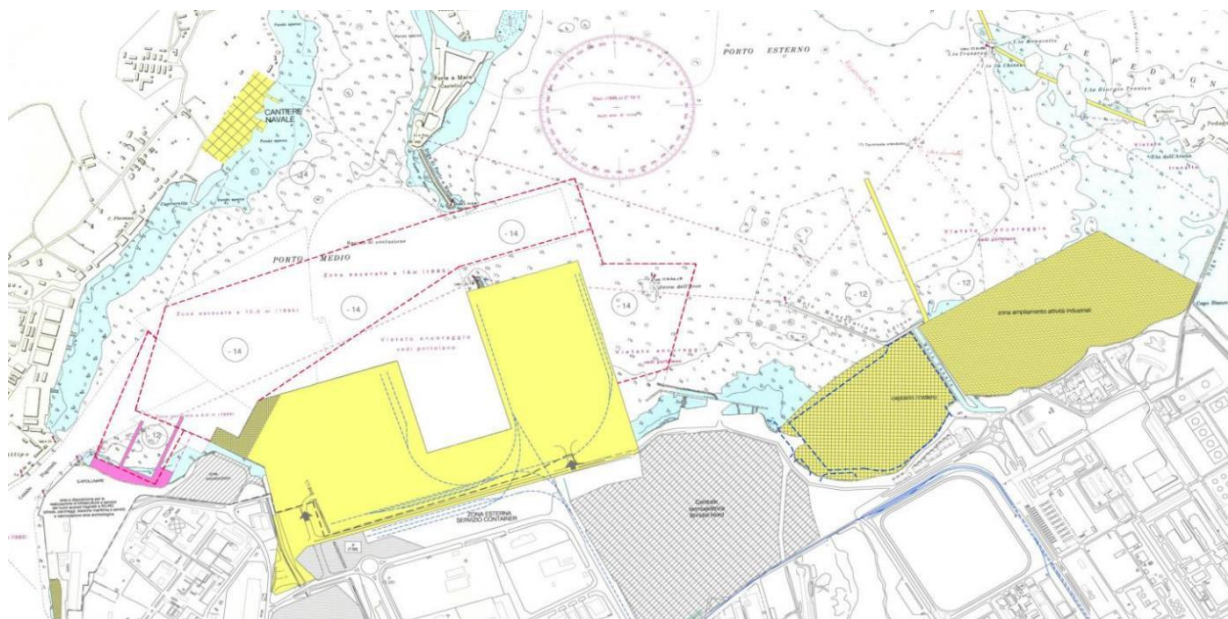


Figura 3-2 Stralcio Tavola 5.2 - Aree di possibile interazione porto città e aree operative portuali Porto di Brindisi

Il PRP vigente è stato approvato con D.M. n°375 del 21 ottobre 1975 e aggiornato dalle modifiche apportate dalla variante di ampliamento adottata nel 2002 e definitivamente approvata nel 2006 con Dgr n. 1190/2006 ed è ancora in vigore in forza dell'art. 27, comma 3 della legge 84/94, ai sensi della quale i PRP vigenti all'entrata in vigore della stessa conservano la loro efficacia a tempo indeterminato fino al loro aggiornamento.



Figura 3-3 Stralcio del Piano Regolatore Portuale approvato con DM 375/75



LEGENDA















	OPERE PREVISTE DAL PRP DEL '75		RETE FERROVIARIA PORTUALE
	OPERE PREVISTE DALLA PROPOSTA DI VARIANTE		VARCHI DOGANALI
	NUOVE BANCHINE TRAGHETTO		LIMITE DRAGAGGIO
	NUOVA STAZIONE TRAGHETTO		RECINZIONE DOGANALE
	AREA DESTINATA AGLI EDIFICI DI POLIZIA PORTUALE		CANTIERI NAVALI
	PARCHeggi INTERNI		LIMITE DRAGAGGIO IN VARIANTE
	PARCHeggi ESTERNI		
	APPRODI PER NATANTI DA DIPORTO		

Figura 3-4 Stralcio Variante al Piano Regolatore Portuale di Brindisi 2006

Per quanto riguarda la compatibilità con le indicazioni del PRP, come si evince dalla Figura 3-3 e Figura 3-4 all'opera in studio non viene assegnata alcuna funzione portuale in quanto finalizzata esclusivamente al mantenimento della nave all'ormeggio assicurando che le operazioni di carico/scarico si svolgano in condizioni di sicurezza.

Infine il PRP, per come variato nel 2006, è stato oggetto di un adeguamento tecnico- funzionale approvato nel 2013 in cui, come si evidenzia nella Figura 3-5, è prevista una variazione dell'architettura delle opere di completamento degli accosti portuali per navi traghetto e Ro-Ro nella zona di S. Apollinare oggetto della variante del 2006.

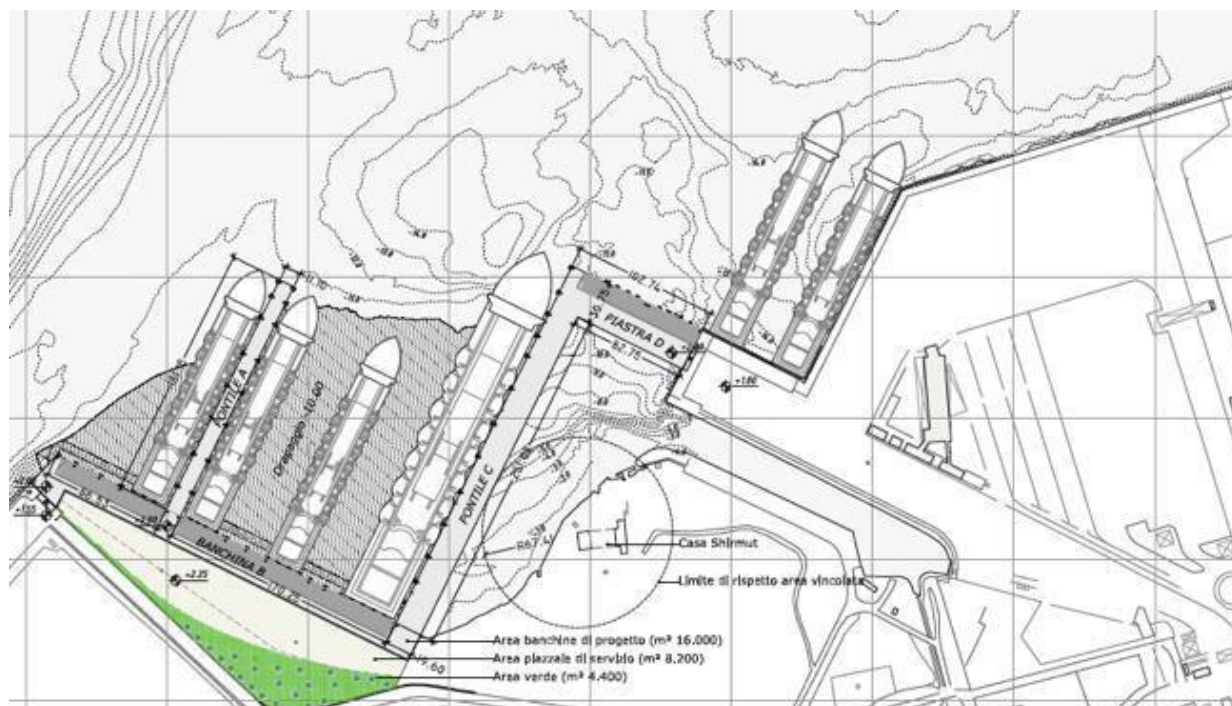


Figura 3-5 Stralcio ATF al Piano Regolatore Portuale di Brindisi 2006

4 L' ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PRP

L'opera prevista nell'ATF è costituita da un pontile di attracco per navi Ro-Ro pax posto perpendicolare al piazzale Costa Morena ovest, contenuto all'interno delle aree del Porto di Brindisi in piena disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

Il terminale è stato progettato considerando navi Ro-Ro aventi GRT compreso tra 3.000 e 15.000 t e lunghezza fuoritutto (LOA) compresa tra 109 e 196 m.

Il pontile, per il solo attracco ed ormeggio, è costituito da sei briccole la prima lato terra posta a 17 m dall'attuale banchina, le quattro successive poste ad intervalli di 30 m, l'ultima (sesta) lato mare posta a 60 m dalla precedente (quinta). Le briccole sono collegate tra loro da passerelle metalliche per consentire l'accesso agli ormeggiatori. Ogni briccola è formata da sei pali di acciaio DN 1420 spessore 3 cm spinti sino alla -43 m s.m., il piano superiore calpestabile è realizzato a quota +4,50 m s.m. con grigliato metallico. La parte emersa dei sei pali di ogni briccola è controventata sia sul piano che in verticale con una struttura metallica tubolare.

Su ogni briccola sono posizionate due bitte da 100 t e cinque parabordi, solo sull'ultima (sesta) briccola lato mare vi sono sette parabordi per proteggere anche il lato esterno ed esposto della briccola stessa. I parabordi devono assorbire l'energia della nave in fase di accosto, si sono previsti tre parabordi lato est, da dove spirano i venti principali e dove accostano le navi di maggiori dimensioni, e due sul lato ovest. Sulle briccole come detto sono posizionate due bitte da 100 t che consentono la fissazione dei cavi d'ormeggio (traversini e springer) delle navi. Le briccole sono dotate di scalette alla marinara per consentire la risalita degli operatori da imbarcazioni di servizio o accidentalmente caduti in mare.

Tutto il pontile è dotato di illuminazione integrabile con luci portatili in caso di necessità e di un fanale di segnalamento testa pontile.

Le parti fuori acqua in acciaio delle briccole sono zincate.

A terra è previsto l'ampliamento delle due scasse esistenti per accogliere i portelloni delle navi attraccate, oltre all'installazione di quattro bitte per completare la dotazione di dispositivi di ormeggio.

Il pontile di attracco è inoltre dotato dell'impianto elettrico di illuminazione e segnalamento collegato all'impianto portuale.

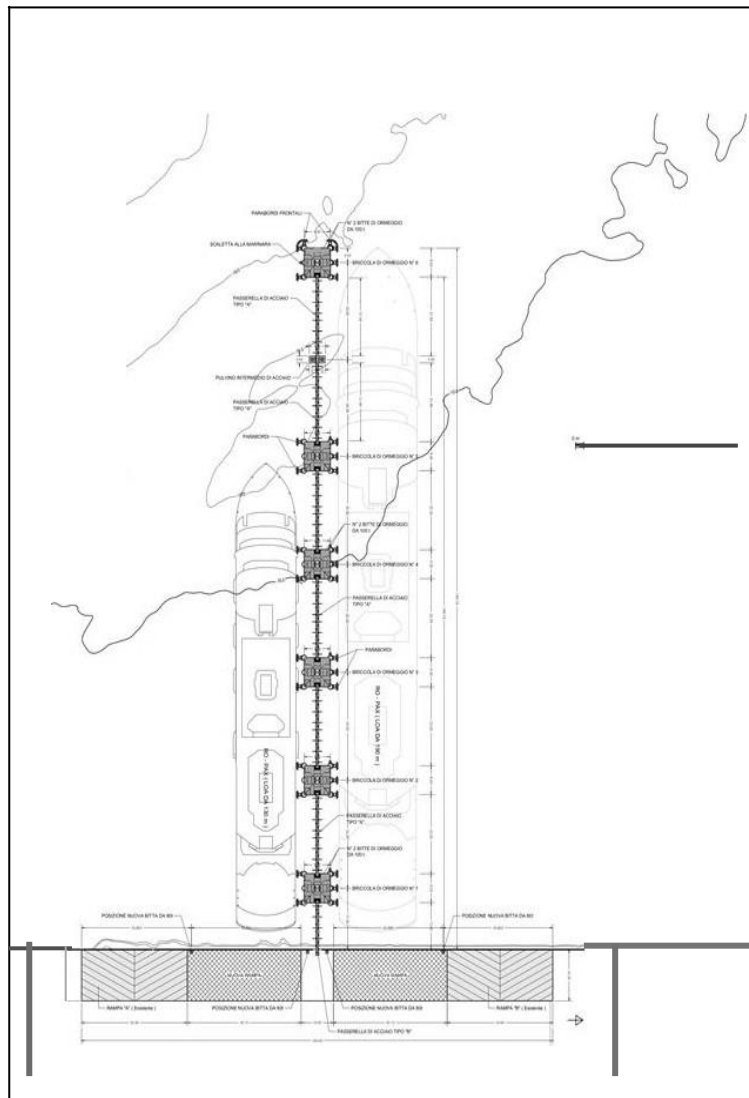


Figura 4-1 - Planimetria dell'opera

4.1 Analisi delle interferenze

Le uniche interferenze che nascono tra la realizzazione delle nuove opere e le strutture esistenti riguardano:

- il collegamento a terra del pontile con la banchina esistente;
- il cunicolo servizi esistente.

Per il primo punto l'accesso al pontile viene realizzato tramite una passerella di acciaio appoggiata da un lato alla prima briccola e dall'altro alla sovrastruttura del muro di banchina esistente. Per quanto riguarda il cunicolo dei servizi esistente la realizzazione delle nuove rampe per l'accosto poppiere delle navi interferisce con il cunicolo servizi esistente. Si fa presente che il tratto di cunicolo in oggetto è intercluso tra le due rampe poppiere che ne hanno già interrotto la continuità con quello presente nei due tratti di banchina adiacenti e quindi già oggi non può essere utilizzato per il passaggio dei servizi che invece transitano all'interno di altre canalizzazione realizzate a tergo dell'area di

intervento. Pertanto la realizzazione delle opere in oggetto non produrrà nessuna interferenza con le reti impiantistiche esistenti.

4.2 Le motivazioni della richiesta di adeguamento tecnico funzionale

Le motivazioni che hanno mosso l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi a procedere con la procedura di ATF in studio sono legate alla risoluzione dei problemi di sicurezza, sia in fase di accosto che di ormeggio, delle navi Ro-Ro che già attualmente attraccano alla stessa banchina di Costa Morena ovest, ma utilizzando le ancore di prua per il mantenimento in posizione perpendicolare. Tale problematica era già stata evidenziata dagli operatori portuali stessi (piloti ed ormeggiatori) nonché dalla Capitaneria di Porto.

L'infissaggio delle briccole non fa altro che definire, in termini di maggiore efficientamento, le strutture esistenti, senza intaccare l'assetto e la configurazione portuale che, di fatto, non andrà a subire alcuna modifica al suo "funzionamento" a seguito della realizzazione dei lavori.

La previsione del pontile di attracco, arredato con parabordi in grado di assorbire l'energia della nave in fase di accosto, tre parabordi lato est, da dove spirano i venti principali e dove accostano le navi di maggiori dimensioni, e due sul lato ovest, garantisce migliori condizioni di sicurezza per la nave, sia in fase di accosto che di ormeggio.

Le navi Ro-Ro che utilizzeranno per l'accosto e l'ormeggio le nuove briccole sono le stesse che attualmente scalano a Costa Morena, utilizzando le due rampe poppiere esistenti, ovvero navi Ro-Ro che assicurano il collegamento merci con l'Albania e la Grecia, non si ha pertanto un incremento del traffico merci rispetto ad oggi ma, come già detto, si garantisce un attracco in sicurezza. All'opera non viene assegnata alcuna funzione portuale (nuova o diversa), essendo finalizzata esclusivamente al mantenimento in sicurezza delle navi che da tanti anni ormeggiano sulla banchina assicurando che le operazioni di carico/scarico avvengano in piena sicurezza.

5 CONCLUSIONI

Come evidenziato nei precedenti paragrafi l'opera prevista nel presente ATF risponde esclusivamente all'esigenza di mettere in sicurezza, sia in fase di accosto che di ormeggio, le navi Ro-Ro che già attualmente attraccano alla stessa banchina.

L'opera in oggetto non produce un incremento degli accosti presenti lungo la banchina in oggetto che continueranno ad utilizzare le due rampe poppiere esistenti a suo fianco.

La realizzazione delle briccole non produrrà quindi alcun incremento dei volumi dei traffici merci che si svolgono lungo la banchina di Costa Morena Ovest ma garantiranno solo che le operazioni di attracco ed ormeggio e di carico-scarico della merce si svolgano in condizioni di sicurezza.

La realizzazione delle briccole non fa altro che definire, in termini di maggiore efficientamento, strutture esistenti, senza intaccare l'assetto e la configurazione portuale che, di fatto, non andrà a subire alcuna modifica al suo "funzionamento" a seguito della realizzazione dei lavori.

In merito alla dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti, si è citato che il Consiglio Comunale di Brindisi si è già espresso sul progetto in studio con Delibera del Consiglio Comunale nr. 108 del 27 agosto 2019, evidenziando l'assenza di elementi di contrarietà dal punto di vista strettamente urbanistico. Tuttavia, come specificato meglio nella Relazione Ambientale Sintetica allegata all'ATF, è utile ricordare che con le modifiche introdotte dal D.L. 76/2020 il caso in esame non è subordinato alla richiesta di dichiarazione di non contrasto da parte del Comune poiché coinvolge un'area portuale operativa.

L'intervento, come ampiamente descritto nei capitoli che precedono, rimanendo circoscritto in una serie di dispositivi aggiuntivi di ormeggio, non altera né tanto meno va a modificare la caratteristica e la destinazione funzionale dell'area interessata nonché l'impostazione pianificatoria in essere.

Inoltre all'opera in oggetto non viene attribuita alcuna funzione portuale in quanto finalizzata

esclusivamente al mantenimento delle navi all'ormeggio assicurando che le operazioni di carico/scarico si svolgano in condizioni di sicurezza.

È utile anche ricordare che in attuazione delle previsioni del D.L n. 34/2020 art. 199 comma 9, con delibera del Comitato di gestione n. 6 in data 25 giugno 2020 è stato adottato l'atto di indirizzo finalizzato ad agevolare l'uso flessibile e polifunzionale di tutte le banchine dei 5 porti del sistema portuale, consentendo la temporanea diversa funzione di utilizzo delle aree portuali, anche in deroga alle previsioni dei vigenti PRP e regolamenti operativi, ove previste, e, ciò fino alla scadenza dei 6 mesi successivi alla cessazione dello stato di emergenza sanitaria.

Fatte le sopracitate considerazioni, l'intervento oggetto di ATF non rappresenta una modifica sostanziale e non incide sulle scelte e sugli indirizzi del PRP vigente in quanto:

- non produce un aumento del numero degli accosti;
- non propone alcuna nuova o diversa funzione portuale rispetto all'esistente, evidenziandosi la totale neutralità dell'opera rispetto alle attuali attività operative e commerciali e quelle future;
- non produce alcuna alterazione o innovazione, sia pur modesta, sulle scelte strategiche ed obiettivi sottesi al PRP vigente;
- non produce alcuna variazione plano-altimetrica o batimetrica e alcuna variazione alle geometrie delle banchine esistenti essendo la passerella metallica esclusivamente funzionale e finalizzata alla sicurezza degli ormeggiatori in caso di condizioni meteo avverse;
- non contrasta con gli strumenti urbanistici vigenti;
- non modifica la viabilità di accesso al porto;
- non apporta alcuna modifica né alle condizioni d'accessibilità dell'area né ai carichi in termini di flussi di traffico veicolare,
- la finalità dell'opera è rivolta esclusivamente a presidio della sicurezza dell'ormeggio e dell'interesse essenziale della protezione della vita umana,

e pertanto può considerarsi non assoggettabile alle procedure di approvazione previste dall'art. 5 della legge 84/1984 e ss.mm.ii., ma rientra nella fattispecie degli "Adeguamenti Tecnici Funzionali delle Opere del Piano".

"

CONSIDERATO

Preliminarmente, si rileva che la richiesta di parere sulla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) di che trattasi si inquadra all'interno delle disposizioni di legge in materia di strumenti di pianificazione portuale, ex art. 6 del D.Lgs. 169/2016, che ha riformato l'art. 5 della Legge 84/1994, poi modificato dall'art.48 del D.Lgs. 76/2020 e nell'ambito degli indirizzi metodologici e procedurali delle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale" (Marzo 2017).

Premesso quanto sopra in termini generali, la Sezione procede, quindi, ad effettuare l'esame di merito della documentazione trasmessa dalla Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Meridionale (nel seguito AdSP) ai fini della formulazione del parere.

A. Aspetti amministrativi e procedurali

1. L'atto propedeutico di adozione da parte del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale – Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli

Si rinviene in atti la delibera n° 9 del 06/08/2020 del competente Comitato di Gestione relativa alla *“Porto di Brindisi – Adozione adeguamento tecnico funzionale al vigente Piano regolatore portuale (Art. 5 comma 5 l. n. 84/94, come modificato da art. 48 D.L. 16 luglio 2020, nr. 76). Installazione 6 bricole di ormeggio collegate da passerella di servizio per gli ormeggiatori su specchio acqueo antistante località Costa morena Ovest.”*.

Uno stralcio di detta delibera di adozione è di seguito riportato.

“Premesso che

[...]

- *L'intervento in esame consiste nella infissione in mare, nel porto medio del porto di Brindisi, di n. 6 bricole, (v. immagine esemplificativa a seguire) la prima posta a 17 metri dall'attuale banchina (Costa Morena Ovest), le quattro successive poste ad intervalli di 30 metri, l'ultima (sesta) lato mare posta a 60 m. dalla precedente (quinta). Le bricole sono collegate tra loro, in testa da una passerella metallica per consentire l'accesso unicamente agli ormeggiatori, il tutto, come meglio descritto nella relativa documentazione di progetto che è stata redatta a livello definitivo.*
- *L'opera si palesa necessaria per assicurare una maggiore sicurezza all'ormeggio di punta delle navi traghetto che ordinariamente attraccano di poppa in tale zona del porto, soprattutto in concomitanza di condizioni meteo non favorevoli, dal momento che le ancore a prora non sono sufficienti a garantire la stabilità della nave in condizioni avverse, con pericolo sull'incolumità delle persone addette alle operazioni e all'integrità dei beni portuali e del naviglio.*
- *A seguito di recenti incidenti verificatisi in conseguenza di improvviso spostamento della nave causati da repentini peggioramenti meteorologici, la Capitaneria di Porto ha emesso l'ordinanza 90/2019 recante condizioni restrittive per l'ormeggio delle navi traghetto in quella area portuale che penalizzano l'operatività dell'intero scalo marittimo.*

[...]

Considerato

[...]

- *Che la finalità dell'opera è rivolta esclusivamente a presidio della sicurezza dell'ormeggio e dell'interesse essenziale della protezione della vita umana;*
- *Che vi è il concreto rischio della perdita di finanziamento dell'opera connesso al Programma Operativo Regionale PUGLIA FESR 2014 – 2020 Asse VII "Sistemi di Trasporto e Infrastrutture di Rete" – Azione 7.4 "Interventi per la competitività del sistema portuale e interportuale";*

[...]

- *Che questa Autorità ha già posto in essere il procedimento volto alla redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e dunque dei nuovi piani regolatori portuali di tutti i porti afferenti al proprio sistema avendo già adottato il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSSP) di cui all'art. 5 della L. n. 84/94, con delibera del Comitato di gestione n. 1 in data 28 gennaio 2020 [...]*
- *Che il suddetto documento, a seguito del passaggio già effettuato in seno alla Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema portuale e del parere favorevole espresso dalla Regione Puglia (nota prot. 8742 del 24 giugno 2020), al momento sta scontando la fase dell'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti propedeutica all'approvazione finale da parte della Regione a termini della lettera b) del comma 1-quater dell'art.5 della L.84/94.*
- *Che l'area in questione è tipizzata dall'adottato DPSSP quale area "operativa portuale"*
[...]

Considerato altresì

[...]

- *che l'approvazione del PRP del porto di Brindisi risale al 1975 ove è riportato geometricamente l'andamento della banchina ad oggi esistente denominata Costa Morena;*
- *che nel 2006 è intervenuta una variante di piano che ha previsto in area adiacente (S. Apollinare), la previsione di ulteriori pontili di accosto per navi traghetto;*
- *che nel 2013 è stato approvato un adeguamento tecnico funzionale relativo ad una variazione del layout planimetrico dei suddetti accosti.*
- *Che l'infissione di briccole costituisce un intervento che è in linea e coerente con gli interventi stabiliti dal PRP, dalle sue varianti ed adeguamenti, confermando nell'area in questione la funzione di attracco di navi RO-RO che necessitano dell'ormeggio di poppa per la messa a terra del portellone, tenuto conto che le opere a Sant'Apollinare previste da variante 2006 e ATF 2013 non sono state ancora realizzate;*

[...]

- *L'infissione delle dette briccole non fa altro che definire, in termini di maggiore efficientamento, strutture esistenti, senza intaccare l'assetto e la configurazione portuale che, di fatto, non andrà a subire alcuna modifica al suo "funzionamento" a seguito della realizzazione dei lavori;*

[...]

Ritenuto

[...]

- opportuno, pur nella considerazione di cui sopra e per quanto in premessa, per mero tuziorismo e comunque nelle more delle decisioni finali del Consiglio superiore dei LL. PP., avviare ad ogni modo il procedimento di modifica del vigente PRP nella forma dell'adeguamento tecnico-funzionale, oggi disciplinato dall'art. 5 comma 5 della l. n. 86/94, e ciò al fine innanzitutto di poter pervenire ad una rapida cantierabilità dell'opera di interesse essenziale per la sicurezza oltre che per scongiurare la perdita del finanziamento a radice comunitaria attivato.

Tenuto conto

- che, in ultima analisi, non si palesa:
 - Alcun aumento del numero degli accosti;
 - Alcuna nuova o diversa funzione portuale rispetto all'esistente, evidenziandosi la totale neutralità dell'opera rispetto alle attuali attività operative e commerciali e quelle future.
 - Alcuna alterazione o innovazione, sia pur modesta, sulle scelte strategiche ed obbiettivi sottesi al PRP vigente.
 - Alcuna variazione plano-altimetrica o batimetrica e alcuna variazione alle geometrie delle banchine esistenti essendo la passerella metallica esclusivamente funzionale alla sicurezza degli ormeggiatori in caso di condizioni meteo avverse.
- Per quanto riguarda la questione del non contrasto con gli aspetti urbanistici si prende atto che:
 - Con la delibera del Consiglio Comunale n.108 del 27 agosto il Consiglio, senza rilevare alcun elemento di contrarietà alla disciplina urbanistica comunale, aveva formulato all'unanimità parere positivo sul progetto nell'ambito della conferenza dei servizi ex art 3 DPR n. 383/1994, "...condividendo la necessità di porre in sicurezza gli attracchi delle navi nell'ambito del porto medio "(vedasi punto 4 del deliberato).
 - Con la nota in data 26.07.2020 (acquisita al prot. dell'ente al nr. 19825 del 27 luglio 2020, allegata al presente atto) il dirigente del settore Pianificazione e gestione del territorio del Comune di Brindisi, nel ricordare il parere favorevole del Consiglio comunale formulato nella menzionata delibera, ha dichiarato che, avendo l'Autorità di sistema precisato che "...l'opera non interessa alcuna area destinata a funzioni di interazione porto-città, così come emerge pienamente dalle planimetrie e dagli altri documenti tecnici già in possesso del Comune di Brindisi, si ritiene che non ci siano i presupposti per l'espressione di alcuna dichiarazione ai sensi del comma 5, art. 5 della l. 84/94 e ss.mm.ii."

[...]

all'unanimità,

DELIBERA

1. Si adotta l'adeguamento tecnico funzionale, quale modifica non sostanziale al vigente PRP di Brindisi, al fine di consentire l'infissione sullo specchio acqueo antistante la Banchina Costa Morena ovest del porto di Brindisi, di nr. 6 briccole di ormeggio, meglio descritte in narrativa.

2. Si dà mandato al Presidente di trasmettere la presente delibera e gli elaborati tecnici al Consiglio Superiore Lavori Pubblici per il prosieguo procedimentale. [...]

2. L'atto amministrativo del Comune di Brindisi. Dichiarazione di "non contrasto" con gli strumenti urbanistici vigenti.

Dalla documentazione in atti, si rinviene la nota del dirigente del settore pianificazione e gestione del territorio, attività produttive, SUAP del Comune di Brindisi, indirizzata all'AdSP del Mar Adriatico Meridionale, (recante data 25/02/2020, evidentemente affetta da mero errore materiale) con cui è dato riscontro che testualmente si riporta:

“

OGGETTO: RISCANTRO NOTA PROT. N. 19451 DEL 20.07.2020 AD OGGETTO: PORTO DI BRINDISI: POTENZIAMENTO DEGLI ORMEGGI NAVI RO – RO A COSTA MORENA OVEST – REALIZZAZIONE DI UN PONTILE CON BRICCOLE. [CUP B81C18000110005]. Decreto del Provveditorato Interregionale OOPP Campania, Molise, Puglia e Basilicata nr. 639 del 12 dicembre 2019 di annullamento del DP nr. 525 del 15 novembre 2019 di accertamento di conformità urbanistica ex art.3 del DPR 383/94. Richiesta dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici.

Con riferimento al contenuto della nota in oggetto, assunta al protocollo generale di questo ente al n. 63659 del 21.07.2020, relativa alla "procedura di Adeguamento tecnico-funzionale per la realizzazione delle bricole lungo la banchina 'Prolungamento Nuovo Sporgente' di Costa Morena da codesta AdSP_MAM avviata ex DL 16.7.2020 n. 76 art. 48 co. 1, si ritiene doversi premettere che il Consiglio Comunale di Brindisi il 27.8.2019 all'unanimità' (DCC Brindisi n. reg. 108/2019 allegata alla presente nota), su proposta di questo settore, ha già' deliberato di "esprimere parere favorevole alla sua realizzazione" per le motivazioni riportate nella delibera consiliare.

Riguardo alla specifica richiesta di acquisizione della dichiarazione di non contrasto dell'opera con gli strumenti urbanistici vigenti con "riferimento esclusivo alle previsioni delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città", come previsto dal comma 5 dell'art. 5 integralmente sostituito con Decreto-legge 16 luglio 2020, nr.76, art. 48, sulla scorta della documentazione già in atti di questo ente, relativa all'opera in oggetto, si ritiene che codesto ente debba preliminarmente attestare, tramite la propria struttura competente, che per l'opera di che trattasi ricorrano le condizioni espressamente richiamate dalla disposizione di legge citata, ovvero che la realizzazione dell'opera non comporti "modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo".

Relativamente alla richiesta rivolta da parte di codesta Autorità di acquisizione della dichiarazione di non contrasto dell'opera con gli strumenti urbanistici vigenti con "riferimento esclusivo alle previsioni delle aree destinate a funzioni di interazione porto-

città”, come previsto dal comma 5 dell’art. 5 integralmente sostituito con Decreto-legge 16 luglio 2020, nr.76, art. 48, richiesta che contiene, altresì, la precisazione di codesta Autorità “che l’opera non interessa alcuna area destinata a funzioni di interazione porto-città, così come emerge pi(e)namente dalle planimetrie e dagli altri documenti tecnici già in possesso del Comune di Brindisi”, si ritiene che non ci siano i presupposti per l’espressione di alcuna dichiarazione ai sensi del comma 5, art. 5 della L. 84/94 e ss.mm.ii.”.

B. Aspetti metodologici (ammissibilità all’esame)

Come già rilevato, gli indirizzi metodologici e procedurali relativi alle proposte di adeguamento tecnico-funzionale si rinvergono nelle *“Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale”* (Marzo 2017). In esse, tra l’altro, sono esplicitate possibili fattispecie di ATF.

Nel caso all’esame, la Sezione è dell’avviso che la proposta di adeguamento tecnico-funzionale di che trattasi appare coerente con il dettato normativo di cui al comma 5 dell’articolo 5 della legge 21 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii. e con l’indirizzo metodologico e concettuale fornito dalle *“Linee guida”*. Ciò in quanto la proposta medesima attiene a:

- *“modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne”;*
- *“modifiche non sostanziali alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali”.*

Più precisamente, siamo di fronte ad una modifica non sostanziale della caratterizzazione funzionale dell’area portuale interessata, in quanto introduce funzioni compatibili con quelle già esistenti nella medesima area portuale, realizzando quindi una rilocalizzazione di funzioni portuali già previste. Il progetto prevede l’ampliamento della funzione di ormeggio di traghetti Ro-Ro, in area adiacente ad altra (Sant’Apollinaire) già destinata alla stessa funzione, (non ancora realizzata), senza andare in contrasto con la funzione dell’area individuata, che nel PRP e nel DPSS, recentemente approvato, è destinata ad area portuale operativa per l’ormeggio e lo scarico e carico dei traghetti Ro – Ro.

A tale proposito occorre sottolineare che già dal 2004 una ordinanza della Capitaneria di Porto di Brindisi, che disciplinava gli ormeggi del porto, destinava Costa Morena al traffico traghetti passeggeri e Ro-Ro.

DENOMINAZIONE BANCHINA	Prolungamento Nuovo Sporgente di Costa Morena
SEZIONE BANCHINA	Lato Terrare
NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosti n. 19/A – 19 /B – 19 /C
LUNGHEZZA	Mt 180
PESCAGGIO MASSIMO	Mt 12.5
ALTEZZA MEDIO MARE	Mt 3
TIPOLOGIA ORMEGGIO	Nave affiancata o di punta (per navi traghetto o ro-ro)
TIPO DI UTILIZZO	In uso pubblico
TERMINALISTA	
AIRDRAFT MASSIMO	36 MT sul livello medio mare
LIMITAZIONI E DIVIETI	La banchina del Prolungamento, per una lunghezza di metri 180 a partire da Terrare e le aree retrostanti sono destinate prioritariamente al servizio del traffico di navi traghetto e Ro-Ro. Nel suddetto tratto, potranno ormeggiare n. 2/3 navi di punta di lunghezza massima di 220 mt. L'ormeggio di n. 2/3 unità dovrà avvenire esclusivamente con previsioni di condizioni meteo favorevoli. In mancanza delle suddette condizioni meteo, alla banchina citata potrà ormeggiare solo n. 1 nave traghetto o ro-ro.

DENOMINAZIONE BANCHINA	Costa Morena
SEZIONE BANCHINA	Terrare
NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 18 - 17 -16
LUNGHEZZA	Mt 150 – mt 80 (rampa)
PESCAGGIO MASSIMO	Mt 9
ALTEZZA MEDIO MARE	Mt 2.60 – mt 1,60 (rampa)
TIPOLOGIA ORMEGGIO	Nave affiancata
TIPO DI UTILIZZO	In uso pubblico per navi traghetto e ro-ro
TERMINALISTA	
AIRDRAFT MASSIMO	36 MT sul livello medio mare
LIMITAZIONI E DIVIETI	L'accosto è consentito a n. 3 navi traghetto affiancate previo posizionamento di appositi distanziatori i cui costi si pongono a carico della nave che si affianca. La manovra di disormeggio è consentita solo qualora non vi sia altra nave affiancata sul lato sinistro. La nave che si affianca non dovrà ostacolare la manovra delle altre navi ormeggiate.

DENOMINAZIONE BANCHINA	Costa Morena
SEZIONE BANCHINA	Terrare Punta
NUMERAZIONE PROGRESSIVA	Accosto n. 15
LUNGHEZZA	Mt 60 (rampa)
PESCAGGIO MASSIMO	Mt 9
ALTEZZA MEDIO MARE	Mt 1,60 (rampa)
TIPOLOGIA ORMEGGIO	Di punta
TIPO DI UTILIZZO	In uso pubblico per navi traghetto e ro-ro
TERMINALISTA	
AIRDRAFT MASSIMO	36 MT sul livello medio mare
LIMITAZIONI E DIVIETI	L'accosto è consentito di punta per navi traghetto di lunghezza massima di mt. 180.

Attualmente, l'Ordinanza della Capitaneria di Porto n. 90 del 27 dicembre 2019, ne limita in maniera rilevante l'operatività in condizioni meteomarine avverse.

Il DPSS appena approvato descrive questa opera che risulta censita tra gli interventi già finanziati e necessari per l'adeguamento delle banchine destinate al

trasporto Ro-Ro L'opera, infatti, risulta inserita e finanziata dal POR Puglia FESR 2014 – 2020. Si riportano di seguito alcuni stralci del DPSS relativi al progetto in esame.

“Ancora con riferimento agli adeguamenti infrastrutturali è da confermare la previsione pianificatoria in essere di potenziamento degli accosti per navi traghetto e Ro – Ro. Si è potuto vedere, infatti, nella sezione riferita all'analisi dei traffici come questo particolare segmento abbia registrato negli ultimi anni delle performance via via sempre crescenti e come questa tendenza, pure avvalorata dalla analisi macroeconomica operata, è più che verosimile che vada a confermarsi nel divenire. A Brindisi la saturazione degli spazi dedicati ai traghetti è oramai un dato incontrovertibile soprattutto da quando queste attività non hanno più potuto contare sugli spazi del porto interno posti lungo il seno di levante per evidenti ragioni dovute alle raggiunte incompatibilità tra queste ed il tessuto urbano strettamente se non proprio letteralmente a loro ridosso. Tutta l'area di Costa Morena Ovest, nel porto medio, deve dunque trovare i giusti adeguamenti per conformarsi definitivamente in un polo da dedicare ai traghetti ed alle navi ro – ro, e questo anche a prescindere dai programmati nuovi accosti di S. Apollinare per fa sì che la specializzazione delle funzioni proprie di tale tipologia di traffico possano scoprire una giusta sintesi in termini di massima ottimizzazione dei servizi e delle attività umane ad essa connesse.

[...]

La giusta decisione di riprendere il percorso procedimentale relativo alla realizzazione di un pontile a bricole lungo la banchina “prolungamento” di Costa Morena Ovest è da leggere in tale direzione ovvero sia nel sempre più impiego di tale area da parte di vettori “poppa a terra” in luogo di attività portuali esclusivamente commerciali con attrezzaggio da banchina o dal carattere più prettamente a servizio dell'industria che, come detto innanzi, debbono trovare la corretta allocazione nel porto esterno.

[...]

Deve essere letto in tal senso, dunque, la specializzazione funzionale che si vuole dare ai tre ambiti portuali: diporto, pesca e crociere nel porto interno, commerciale, ro – ro nel porto medio ed industriale nel porto esterno”

Non si ritiene di dovere ripercorrere la storia dei vari step pianificatori già riportata nel parere 17/2020, che, inoltre, ha valutato il progetto conforme al vigente piano regolatore portuale (PRP) del porto di Brindisi, e quindi realizzabile previa approvazione di un adeguamento tecnico-funzionale (ATF), tenuto conto dei requisiti prestazionali che devono essere soddisfatti dal progetto, che costituisce un intervento coerente con gli obiettivi del PRP, le varianti ed adeguamenti del 2006 e 2013 e conferma la collocazione della funzione di attracco di navi Ro-Ro anche in posizione adiacente a quella prevista dall'ATF del 2013.

IL PROGETTO

Come esposto più diffusamente nella relazione illustrativa si tratta di un pontile di attracco per navi Ro-Ro pax posto perpendicolare al piazzale Costa Morena ovest, costituito da sei bricole collegate tra loro da passerelle metalliche. La prima bricola lato terra è posta a 17 m dall'attuale banchina, le quattro successive poste ad intervalli di 30 m, l'ultima (sesta) lato mare posta a 60 m dalla precedente (quinta). Ogni bricola, formata da sei pali di acciaio DN 1420 spessore 3 cm spinti sino alla -43 m s.m., è dotata di due bitte da 100 t e parabordi; il piano superiore calpestabile è realizzato a quota +4,50 m s.m. con grigliato metallico.

Completezza formale degli elaborati a corredo della proposta di adeguamento tecnico-funzionale.

Gli elaborati trasmessi ed elencati a pag 7, unitamente ad altra documentazione integrativa richiesta che di seguito si elenca, appaiono tali da assicurare adeguata leggibilità alla proposta di adeguamento tecnico funzionale all'esame.

C. Aspetti di merito (fondatezza della proposta di ATF)

Il presente parere attiene esclusivamente ai profili pianificatori, trattandosi di proposta di ATF al vigente PRP.

La documentazione all'esame riguarda l'Adeguamento Tecnico Funzionale al

Piano Regolatore Portuale di Brindisi, finalizzato alla messa in sicurezza sia in fase di accosto che di ormeggio di navi Ro-ro che attraccano alla banchina di Costa Morena Ovest, ma che attualmente utilizzano le ancore di prua per il mantenimento in posizione perpendicolare. Tali condizioni di ormeggio costituiscono possibili problematiche relative alla sicurezza, specialmente in condizioni meteomarine avverse. Tali attracchi operativi almeno dal 2004 in forza della ordinanza della Capitaneria di Porto sopra citata, presso la banchina in oggetto, sono previsti dal PRP nell'adiacente banchina di S.Apollinare, a seguito dell'ATF del 2013. La predisposizione della banchina di Sant'Apollinare non si è ancora realizzata, e l'ATF in esame consisterebbe nell'estensione funzionale dell'adiacente banchina di Sant'Apollinare a quella di Costa di Morena Ovest, e la conseguente realizzazione di ormeggi in sicurezza tramite pontile con bricole presso quest'ultima, coerente con la destinazione funzionale del molo destinato a area operativa portuale .

Aspetti ambientali.

Dalla relazione ambientale corredata delle relative cartografie tematiche non si rilevano vincoli naturalistici, ambientali, idrogeologici e paesaggistici.

In relazione all'autorizzazione del progetto sono state trasmesse ad integrazione della documentazione, le note n. 5762 del 15/07/2019 della Regione Puglia e del comune di Brindisi (nota n. 82094 del 23/08/2019) e su richiesta del MATTM, dell'ISPRA (Parere prot. n. 59116 del 15/10/2019) e dell'ARPA PUGLIA (parere prot. n. 74081 del 16/10/2019) che, per i profili di rispettiva competenza hanno espresso parere favorevole con osservazioni.

Inoltre, a riguardo la Sezione rileva quanto segue.

Aspetti generali

Il PRP è una tipologia di piano da sottoporre a Valutazione ambientale strategica (VAS) ai sensi dell'art. 6 comma 2a del D.lgs. 152/2006. Il vigente PRP del Porto di Brindisi è stato approvato con D.M. n. 375 del 21 ottobre 1975 e modificato con variante di ampliamento adottata nel 2002 e definitivamente approvata nel 2006 con

DGR n. 1190/2006.

Aspetti normativi ambientali

Dal punto di vista della Valutazione di impatto ambientale, dalla documentazione tecnica agli atti, si evince che il porto di Brindisi ricade nella tipologia compresa al p.to 11 dell'Allegato II della Parte II del 152/2006, che individua i porti, più specificatamente *“Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, nonché’ porti con funzione turistica e da diporto quando lo specchio d’acqua e’ superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l’esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse.”*.

Il progetto sotteso al presente ATF non introduce attività o funzioni di PRP ulteriori o nuove in ambito portuale rispetto alle esistenti, ma tuttavia attiene alla modifica di un porto ricadente nell'Allegato II al D.lgs. 152/2006 e, pertanto, si configura tra i progetti da sottoporsi a Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di impatto ambientale di competenza statale (ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. 152/2006) compresi nell'Allegato II bis del D.lgs. 152/2006.

Aspetti ambientali specifici

Nel "Quadro di riferimento ambientale" della *Relazione ambientale sintetica* agli atti, viene fornito un quadro abbastanza esauriente del contesto interessato dalla proposta in esame, evidenziando che il progetto che discenderà dall'ATF non ricade in aree appartenenti alla Rete Natura 2000 né all'interno di Aree protette regionali (la più vicina dista 2 km circa) o aree caratterizzate da emergenze vegetazionali o paesaggistiche.

L'ATF ricade nel Sito di bonifica di interesse nazionale di Brindisi, in quanto il porto

ne è parte integrante.

Da quanto presente agli atti, la realizzazione del progetto dell'opera sottesa all'ATF non prevede interventi di dragaggio. Qualora dovesse rendersi necessario, il dragaggio dovrà essere effettuato secondo la normativa in materia, ovvero al DM 15 luglio 2016 nn. 172 (per i siti di interesse nazionale, in attuazione dell'art. 5-bis della Legge n. 84/1994 e ss. mm. e ii.) e 173 e dovrà svolgersi secondo le modalità più idonee a prevenire o ridurre al minimo gli impatti sull'ambiente circostante.

Non si evidenziano, altresì, nuovi carichi ambientali in termini di flussi veicolari e traffici portuali, considerato che, come sopra indicato, la proposta di ATF non è finalizzata ad introdurre ulteriori funzioni di piano o nuove rispetto alle esistenti.

Particolare attenzione dovrà essere prestata nell'adozione di misure ed azioni mitigative in fase di cantiere per il progetto sotteso dall'ATF, da applicarsi in ragione delle specifiche componenti ambientali analizzate, con particolare riguardo alla fase esecutiva di infissione delle bricole su pali, che appare essere la più potenzialmente impattante.

Aspetti di pianificazione/urbanistici.

Sotto il profilo urbanistico non sono state rilevate particolari criticità, e si rimanda alla già citata nota del dirigente del settore pianificazione e gestione del territorio, attività produttive, SUAP del Comune di Brindisi in cui viene evidenziato *“non ci siano i presupposti per l'espressione di alcuna dichiarazione ai sensi del comma 5, art. 5 della L. 84/94 e ss.mm.ii.”*

La Sezione osserva che nella variante 2006 del PRP non erano esplicitamente indicate aree di interazione città porto come prevede l'art. 5-ter della legge 21 gennaio 1994 n. 84 così come sostituito dall'art. 48, comma 1, lett. D del decreto legge del 16 luglio 2020, n. 76, in quanto tale adempimento è esplicitamente richiesto solo a seguito di tale decreto.

A riguardo la Sezione rileva che la posizione dell'opera non può determinare interazione diretta tra il porto e la città, ma solo indiretta, rilevano infatti questioni ambientali e paesaggistiche e di circolazione stradale.

Pertanto la Sezione assume la dichiarazione di "non contrasto" da parte dell'AdSP.

Da ultimo, si osserva che gli interventi in esame sono coerenti con le previsioni e gli sviluppi del DPSS adottato con delibera del Comitato di gestione n. 1 in data 28 gennaio 2020. Quest'ultima è stata approvata con delibera di Giunta Regionale n. 1674 del 8 ottobre 2020 recante *"Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale di cui all'Art. 5 della Legge 84/94 adottato con D.C.G. n. 1 del 28 gennaio 2020 dal Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale. Approvazione ai sensi dell'art. 5 , comma 1-quater della legge 84/94"*.

La Sezione raccomanda inoltre un adeguamento complessivo degli strumenti di pianificazione, valorizzando le previsioni di legge relative al piano strategico di sistema e di quelli dei singoli scali.

Aspetti legati alla sicurezza.

Le opere del previsto potenziamento degli ormeggi navi ro-ro a Costa Morena Ovest (realizzazione di un pontile con briccole) non dovranno in alcun modo intralciare i canali navigabili portuali e gli spazi di manovra delle navi.

Il pontile dovrà inoltre essere chiaramente segnalato, anche con luci di segnalazione notturne idonee e al fine di scongiurare ogni possibile fonte di pericolo alla navigazione, diurna e notturna, interna al porto.

A tal riguardo, la Capitaneria di Porto conferma l'assenza di problematiche relative alla sicura navigazione, dichiarando che la realizzazione del progetto di pontile con briccole in esame, non interferirà con le manovre di ingresso, uscita e transito delle unità nel porto di Brindisi, favorendo invece una maggiore sicurezza delle procedure tecnico/nautiche, durante le operazioni di ormeggio e disormeggio delle navi e la permanenza delle stesse in banchina, in posizione di affiancamento al pontile anziché in andana, come attualmente effettuato. Inoltre, la realizzazione del

pontile in parola potrebbe determinare una revisione delle attuali condizioni restrittive disposte con ordinanza n. 90 emanata dalla stessa Capitaneria di Porto in data 27 dicembre 2019 che, vietando l'ormeggio presso la predetta banchina al sussistere di condizioni meteomarine particolarmente avverse, limita in maniera rilevante l'operatività degli ormeggi della banchina di Costa Morena Ovest.

La Sezione, che pur considera la realizzazione dell'opera prevista un indubbio miglioramento di sicurezza in relazione agli effetti dei moti ondosi sulle navi all'ormeggio, non di meno ritiene che vada avviato uno specifico studio meteomarino e della rifrazione, per consentire di valutare i livelli di sicurezza in termini assoluti dell'attracco al molo, in funzione dei moti ondosi che prevedibilmente possano interessare l'area portuale dove è localizzato l'intervento.

A tal riguardo, si raccomanda di individuare, facendo anche ricorso ad opportuni software di simulazione dell'agitazione ondosa residua interna al bacino portuale, gli eventuali valori meteomarinini di soglia in termini di altezza d'onda e/o di velocità e provenienza del vento oltre i quali l'operatività della banchina può risultare compromessa (downtime).

Inoltre, per quanto riguarda gli aspetti concernenti la prevenzione incendi, il nuovo pontile dovrà essere dotato di sistemi di protezione attiva e passiva, in funzione delle destinazioni d'uso a cui lo stesso sarà destinato. In particolare, dovrà essere prodotta la relazione tecnica antincendio ai sensi e per gli effetti del D.P.R. 151/2011 e del D.M. 07/08/2012 del Ministero dell'Interno e detta documentazione tecnica dovrà essere sottoposta alla approvazione del Comando Provinciale dei VV.F. competente per territorio.

Viabilità.

Per quanto attiene l'accessibilità all'infrastruttura portuale e alla circolazione al suo interno il progetto non prevede alcuna modifica del sistema di viabilità a supporto del traffico passeggeri e ro-ro, poiché non saranno variati i volumi.

Si ritiene che l'Autorità, che ha integrato la documentazione con una planimetria

della viabilità portuale ("*Costa Morena Ovest_flussi.pdf*"), debba, comunque, verificare e valutare, ove vi siano i margini, l'attuale layout delle aree retrostanti l'approdo, della viabilità, delle aree di stoccaggio, dei parcheggi, dei servizi a passeggeri ed operatori portuali e dei varchi a servizio dell'approdo in prospettiva di futuri possibili incrementi del traffico.

Altri aspetti.

La Sezione segnala inoltre che, anche dall'analisi delle tavole allegate, si evidenziano fenomeni di erosione localizzata al piede della esistente banchina a cassoni. Poiché il nuovo sistema di accosto di poppa delle navi, potrebbe comportare un intensificarsi del fenomeno erosivo, si raccomanda la verifica della situazione esistente al piede della banchina tramite idonea campagna di misura batimetrica (tipo multibeam) e si raccomanda di prevedere idonei interventi di protezione, per scongiurare l'approfondimento dei fondali, appunto al piede dell'opera di accosto.

Infine, in sede di progettazione operativa degli interventi dovrà essere sviluppato un adeguato approfondimento delle caratteristiche geotecniche dei terreni in cui saranno infissi i pali delle briccole. Questo al fine di ottimizzare le modalità di vibroinfissione dei pali previsti in progetto, ed il relativo comportamento geotecnico in relazione alle sollecitazioni che dovranno sopportare.

Tutto ciò premesso e considerato, la Sezione a maggioranza, con il voto contrario del rappresentante della Sezione urbanistica, Dipartimento mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio della Regione Puglia è del

PARERE

- che la proposta, trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, avente ad oggetto "*Porto di Brindisi: Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa morena Ovest – realizzazione di un pontile con briccole – Adeguamento*

tecnico funzionale”, rientra tra le fattispecie di adeguamento tecnico-funzionale secondo le norme vigenti;

- che, al fine di perfezionare la presente procedura di adeguamento tecnico-funzionale, l’Autorità di Sistema Portuale dovrà tener conto di tutte le prescrizioni, raccomandazioni ed osservazioni di cui ai considerato del presente parere.

LA COMMISSIONE RELATRICE

(Santoriello, Karrer, Ruol, Mazzola, Simeone, Napolitano, Moretti, Lombardo, Martino, D’Alessandro, Ottolenghi, Capitaneria Di Porto Di Brindisi, Maggiore)

Firmato virtualmente tramite e-mail di assenso

Il Segretario:
F.to
(Luisa Ottolenghi)

Visto:
Il Presidente
F.to
(Giuseppe Ianniello)

LA PRESENTE COPIA COMPOSTA DI N. 39 FOGLI È CONFORME
ALL’ORIGINALE ESISTENTE PRESSO LA SEGRETERIA DELLA SECONDA
SEZIONE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI.

Il Segretario