

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli
 Ufficio di Brindisi



POTENZIAMENTO DEGLI ORMEGGI NAVI RO - RO A COSTA MORENA OVEST
 REALIZZAZIONE DI UN PONTILE CON BRICCOLE

ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE
DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI BRINDISI

Progettista incaricato:



MODIMAR S.r.l.
 Via Monte Zebio, 40 - ROMA
 (Ing. Marco Tartaglioni)

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:

Dott. Ing. FRANCESCO DI LEVERANO

TITOLO ELABORATO:

STUDIO AMBIENTALE PRELIMINARE
SCREENING

ELABORATO N° :

A. 03

		ELABORATO	CONTROLLATO	APPROVATO		
SIGLA						
REVISIONE	N.	DATA	DESCRIZIONE	RED.	VER.	APP.
	0	Sett. 2020	PRIMA EMISSIONE			
	2					

DATA:

Settembre 2020

SCALA :

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE - PORTO DI BRINDISI

POTENZIAMENTO DEGLI ORMEGGI NAVI RO-RO A COSTA MORENA OVEST - REALIZZAZIONE DI UN PONTILE CON BRICCOLE

Adeguamento Tecnico Funzionale

RELAZIONE AMBIENTALE SINTETICA

Indice

1	PREMESSA	3
2	LA PROCEDURA	4
3	IL PORTO DI BRINDISI	5
3.1	Inquadramento idrogeologico	7
3.2	Inquadramento floristico e vegetazionale dell'area	11
3.3	L'area d'intervento	12
4	REGIME VINCOLISTICO	13
4.1	Aree Rete Natura 2000	13
4.2	Elenco Ufficiale delle Aree Protette	13
4.3	Aree di interesse paesaggistico e regime vincolistico	14
4.4	Vincoli aeronautici	15
4.5	Sito di Interesse Nazionale di Brindisi	18
5	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	22
6	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	24
6.1	Piano Paesaggistico Territoriale Regionale	24
6.2	Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/P)	30
6.3	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	32
6.4	Piano Regolatore Generale del Comune di Brindisi	34

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

6.5	Piano Regolatore Portuale vigente	36
6.6	Piano Regolatore Consortile dell'Area di Sviluppo Industriale di Brindisi	39
7	QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE	41
7.1	Aria ambiente	41
7.2	Rumore	42
7.3	Ambiente idrico – acque marino costiere	44
7.4	Paesaggio	45
8	CONCLUSIONI	46

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

1 PREMESSA

La presente Relazione Ambientale Sintetica è stata redatta per l'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 commissionato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (di seguito AdSP) alla MODIMAR S.r.l.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi ha inteso procedere con la procedura di ATF al fine di mettere in sicurezza gli accosti 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. È importante sottolineare che tale mancanza di sicurezza è stata più volte osservata dagli stessi operatori portuali (piloti ed ormeggiatori) nonché dalla Capitaneria di Porto.

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.

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.

La Relazione Ambientale Sintetica che accompagna l'ATF è orientata ad individuare, descrivere ed analizzare gli effetti dell'intervento sul complesso delle componenti ambientali interessate. La relazione è stata strutturata secondo i tre quadri:

- Quadro di riferimento progettuale
- Quadro di riferimento programmatico
- Quadro di riferimento ambientale

I dati e le informazioni utilizzati per inquadrare l'area portuale e lo stato dell'ambiente interessato sono stati desunti da Piani e Programmi di livello Regionale, Provinciale, Comunale e da documenti, studi e report, prodotti e disponibili. I dati e le informazioni desunti costituiscono la base conoscitiva, al momento disponibile ed utilizzabile per la descrizione dello stato di fatto delle componenti ambientali interessate dall'ATF in oggetto.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

2 LA PROCEDURA

La procedura di Adeguamento Tecnico Funzionale al PRP di Brindisi, disciplinata dall'art. 5, comma 5 della legge 84/94 e ss.mm.ii. è stata 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.

Nel particolare, all'art. 48, comma 1, lettera d) del sopracitato DL, il comma 5 è sostituito dal seguente:

"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".

Stante le modifiche introdotte, l'ATF in oggetto, avendo già ottenuto l'adozione da parte del Comitato e non necessitando della dichiarazione di non contrasto da parte del Comune poiché ricadente in un'area portuale operativa, dovrà acquisire il parere del CSLP che si esprimerà entro quarantacinque giorni.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con bricole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

3 IL PORTO DI BRINDISI

Brindisi è situata nella Puglia orientale, sulla dorsale Adriatica Sud-Orientale e si estende, a nord, delle murge baresi e tarantine e termina a sud con la piana messapica (o pianura salentina o tavoliere di Lecce). La superficie provinciale è pari a 1.838 Km² (circa il 9,5% della superficie della Puglia, e lo 0,67% della superficie italiana) ed ospita una popolazione di circa 400.000 abitanti.

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. L'esclusiva e ramificata morfologia del porto naturale di Brindisi è il risultato dell'erosione operata dalla foce dei corsi d'acqua, oggi canale Cillarese che confluisce nel seno di ponente e canale Palmarini-Patri a levante, che hanno formato una valle fluviale in cui si è insinuato il mare. In passato esisteva anche una terza diramazione del porto interno, un canale chiamato la Mena, localizzabile sull'attuale Corso Garibaldi, che fu coperto nel XVIII secolo.

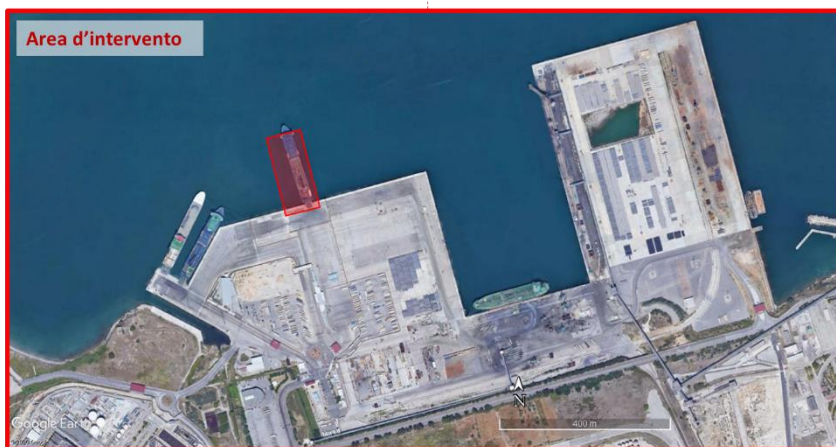


Figura 3-1 - Inquadramento dell'area d'intervento

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con bricole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

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 Pigionati); 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".

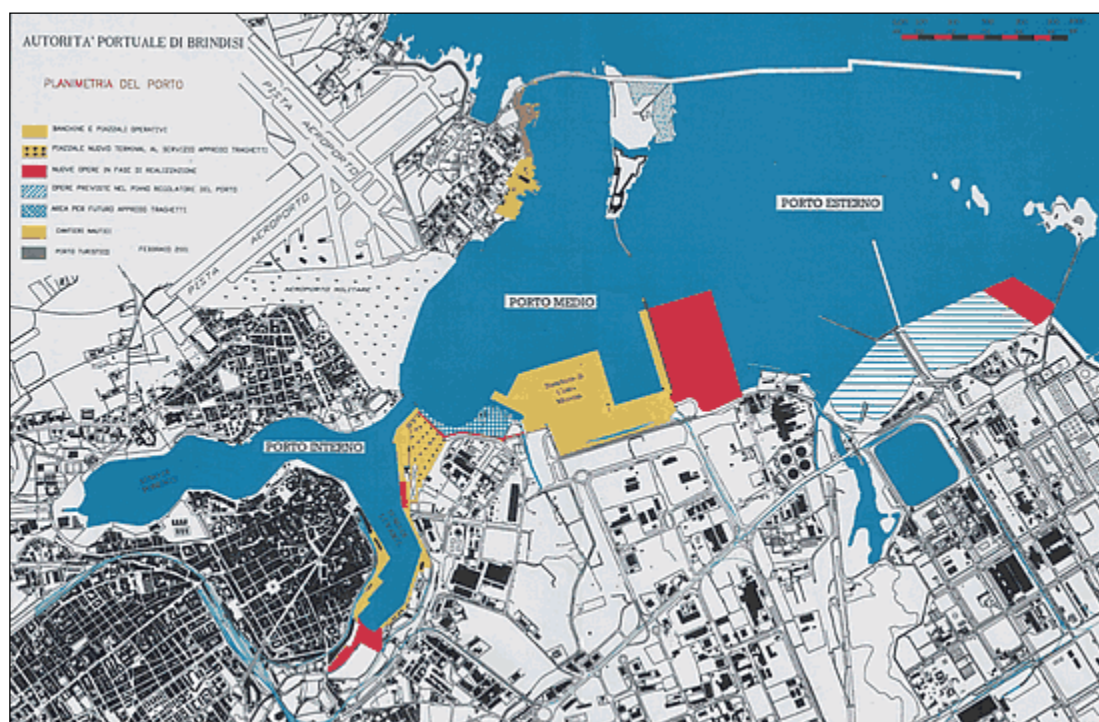


Figura 3-2 - Suddivisione del porto di Brindisi

Il porto esterno è un'area a vocazione principalmente operativo/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

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

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.

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° N – 352.5° N] rappresentano il 26% della totalità e presentano prevalentemente intensità di vento appartenenti alle classi di velocità 2-4 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°N-187.5°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.

3.1 Inquadramento idrogeologico

Il territorio pugliese presenta caratteristiche morfologiche e geologiche variabili da zona a zona. Tale variabilità si riscontra anche nella presenza di diverse situazioni idrogeologiche.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

Le discontinuità influenzano la morfologia e l'idrografia superficiale (come testimoniato dalla presenza di allineamenti di ripide scarpate e tratti rettilinei della rete idrografica) nonché l'idrogeologia dell'area (in quanto vie preferenziali di infiltrazione e circolazione dell'acqua nel sottosuolo).

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'"acquifero di base", altamente permeabile in quanto intensamente fratturato ed interessato da fenomeni carsici, è sede di una estesa falda che risulta essere sostenuta dall'acqua marina di invasione continentale. L'eterogeneità del grado di fessurazione e/o carsificazione favorisce il frazionamento della falda stessa e quindi l'esistenza di livelli acquiferi in pressione. La presenza di questi ultimi è testimoniata da risalite significative del livello piezometrico nella zona collinare e di qualche metro nella fascia costiera. Il carico idraulico risulta quindi essere più elevato nelle zone più interne rispetto alle zone costiere, dove comunque si registrano valori di qualche decina di metri. A causa dell'intenso sfruttamento, testimoniato dalla presenza dei numerosi pozzi scavati sia per scopi civili che soprattutto irrigui, tale acquifero è soggetto ad ingressione di acque salate. In linea di massima si individua un generale deflusso della falda verso la costa adriatica con altezze piezometriche variabili da circa 50 m s.l.m. (nei pressi di monte di Fasano e del centro abitato di Ceglie Massapica) fino a pochi m s.l.m. in prossimità della costa stessa. L'"acquifero superiore" costituisce l'unità idrogeologica della falda superficiale brindisina caratteristica dell'area in esame. La falda superficiale, delimitata inferiormente dalle argille grigio-azzurre pleistoceniche, presenta spessori generalmente variabili tra i 15 e i 20 m ed è caratterizzata da valori di soggiacenza piuttosto modesti (ove presente si rinviene di norma a pochi metri dal piano campagna). Va sottolineato che, pur essendo la sua portata piuttosto limitata, ad essa attingono numerosi pozzi per uso agricolo e domestico. Inoltre, si vuole ricordare che la falda superficiale riveste una notevole importanza per l'economia locale, soprattutto nella fascia costiera dove risulta tuttavia anch'essa fortemente contaminata dall'acqua marina. In generale il deflusso delle acque sotterranee avviene in direzione NE con gradienti variabili tra lo 0.2 e lo 0.8%. Uno schema dei rapporti stratigrafici esistenti tra le due unità idrogeologiche è rappresentato nella figura seguente.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

deflussi occasionali in concomitanza di precipitazioni intense e deflussi nulli durante la stagione secca. Gli affioramenti calcarei sono incisi da canali isolati generalmente ortogonali alla linea di costa, di breve estensione lineare e non molto profondi; sui sedimenti recenti si sono impostati reticoli leggermente più articolati le cui aste principali sono caratterizzate da alvei a fondo piatto, fianchi moderatamente inclinati e profondità non superiore ai 10 m.

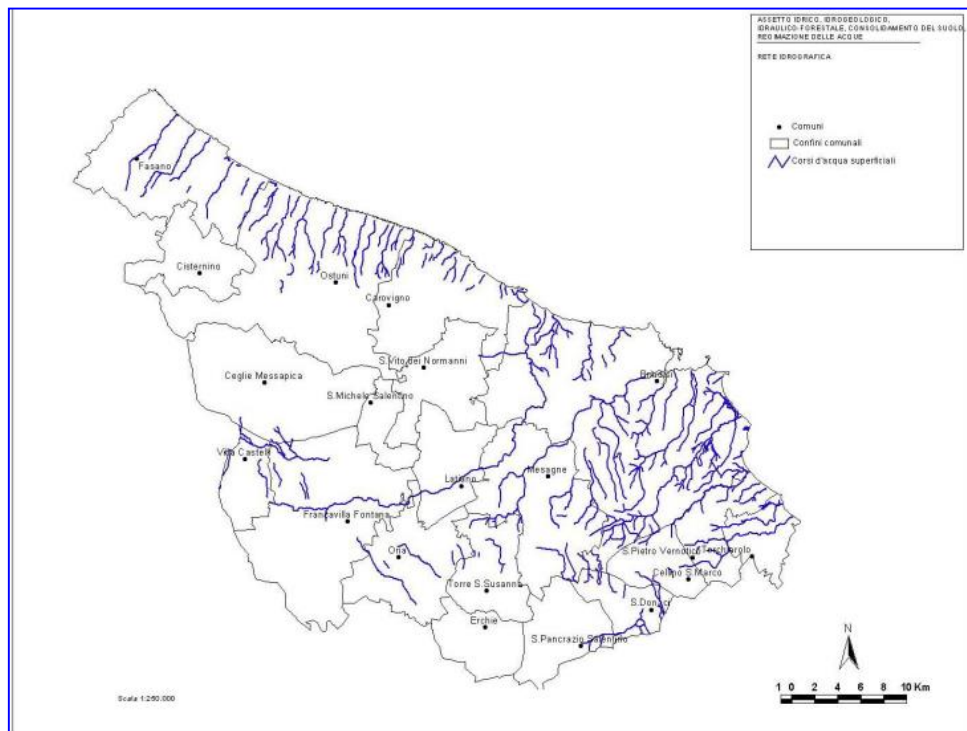


Figura 3-5 - Idrografia del territorio della provincia di Brindisi - Fonte: PTCP Provincia di Brindisi

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

- *Canale di Cillarese*: ha origine presso la masseria Masina, come confluenza di due canali che sono il Ponte Grande e il Capace; più a valle riceve il Gallina e percorre più di 7 km prima di immettersi nel porto di Brindisi. Il Cillarese ha un bacino imbrifero di oltre 155 km², presenta un regime torrentizio, caratterizzato da assenza di flusso durante il periodo asciutto. 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*: ha origine presso la masseria Paticchi, in contrada Palmerini. Il suo alveo è meno profondo di quello del Cillarese ad eccezione dell'ultimo tratto, in corrispondenza del sovrappasso della ferrovia Brindisi-Lecce. Sfocia nel Seno di Levante in zona militare, dopo un percorso di circa 5.5 km.;

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

- *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. Sono state eseguite opere di regimazione, quali la cementificazione dell'ultimo chilometro e la rettifica dei percorsi. Sul lato Nord-Ovest dello stabilimento multisocietario, lungo la riva destra del Fiume Grande, è stato ricavato un serbatoio, la cui superficie massima di invaso raggiunge i 470,000 m² con una capacità utile di 930,000 m³, 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.

3.2 Inquadramento floristico e vegetazionale dell'area

Nella pianura brindisina, compresa tra i rilievi delle Murge meridionali e la costa adriatica, esiste una vegetazione ascrivibile al Quercetum ilicis galloprovinciale. I lembi residui di un'antica vegetazione sono dati dalla macchia di Torre Guaceto, dalla macchia San Giovanni, dallo Jazzo San Giovanni e, più a Nord, dal bosco in contrada Pilone. In questi siti la vegetazione ha subito fortemente l'impatto antropico, per cui risulta molto degradata. Le zone calde, comprese tra le prime alture delle Murge di Sud-Est sino a circa 1 km dai cordoni litorali, ospitano una vegetazione più termofila in cui si assiste all'aumento delle specie sclerofille eumediterranee quali *Pistacia lentiscus* L., *Myrtus communis* L., *Calycotome spinosa* Lk., *Asparagus acutifolius* L.

Questo aspetto più xeromorfo della vegetazione delle aree mediane della piana costiera è determinato da particolari condizioni edafiche (forte drenaggio del suolo, decalcificazione spinta). La fascia strettamente litoranea, a causa di una costante ventilazione e di un substrato umido, ospita aggruppamenti vegetali ascrivibili al Quercetum ilicis galloprovinciale. Inoltre un fitto bosco a *Juniperus phoenicea* L. riveste estesi tratti di cordoni dunali della costa brindisina.

Le altre aree in cui si può osservare una vegetazione che conserva ancora caratteristiche naturali, sono situate lungo i pendii collinari delle Murge Sud-Orientali: lungo la scarpata dominano le formazioni sempreverdi a *Quercus ilex* L. (leccio) e, a quote più elevate, la copertura vegetale è rappresentata da *Quercus trojana* Webb. Molto diffuse sono anche le diverse formazioni di degradazione di tali boschi, come le alberature, le macchie e le garighe. In realtà i pochi ettari boscosi e cespugliati, circondati dalle fitte colture, specialmente di olivi, che popolano tutto il fianco della Murgia, costituiscono ormai minuscoli frammenti che sono evidentemente residui dell'antico rivestimento forestale. Se da un lato una piccola parte del territorio è caratterizzato da lembi di vegetazione allo stato naturale, dall'altro la maggior parte appare oggi notevolmente trasformata dalle attività agricole umane: le colture erbacee annuali della zona sono caratterizzate essenzialmente

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

da frumento, tabacco e ortaggi, mentre quelle legnose pluriennali sono rappresentate da ulivo, mandorlo e vite.

L'area d'intervento, essendo inserita all'interno del Porto medio di Brindisi, in un contesto evidentemente fortemente antropizzato, non presenta emergenze vegetazionali di sorta.

3.3 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 imbastite 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). Per maggiori dettagli si rimanda agli elaborati grafici allegati all'ATF.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

4 REGIME VINCOLISTICO

4.1 Aree Rete Natura 2000

Le aree di pregio naturalistico sul territorio regionale sono oggetto di tutela da parte di due disposizioni normative originali: la Legge 394/91 “Principi fondamentali per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette” e il DPR 357/96 e seg., recepimento nazionale delle Direttive 92/43/CEE “Habitat” e della Direttiva 79/409/CEE “Uccelli” (ora sostituita dalla Direttiva 2009/147/CE) che istituiscono la Rete Natura 2000 di tutela della biodiversità europea.

La “Natura 2000” è composta di due tipi di aree che possono avere diverse relazioni spaziali tra loro, dalla totale sovrapposizione alla completa separazione a seconda dei casi: le Zone di Protezione Speciale (ZPS) previste dalla direttiva “Uccelli” e le Zone Speciali di Conservazione (ZSC) previste dalla direttiva “Habitat”. Queste ultime assumono tale denominazione solo al termine del processo di selezione e designazione, mentre fino ad allora vengono indicate come Siti di Importanza Comunitaria proposti (SIC).

L'area d'intervento non ricade all'interno di aree della Rete Natura 2000, vedi Figura 4-1; tuttavia nell'area vasta sono presenti i seguenti SIC e ZPS:

- SIC IT9140005 – Torre Guaceto e Macchia. Giovanni distante circa 5,5 km dall'area d'intervento;
- SIC IT9140003 – Stagni e Saline di Punta della Contessa distante circa 5,3 km dall'area d'intervento;

Considerando la distanza delle aree SIC dal sito d'intervento, le opere in oggetto non sono in contrasto con la conservazione delle stesse.

4.2 Elenco Ufficiale delle Aree Protette

Il Ministero dell'Ambiente raccoglie tutte le aree naturali protette marine e terrestri che rispondono a determinati criteri nell'Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (EUAP). Tali aree devono essere caratterizzati dalla presenza di valori naturalistici, formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche o gruppi di esse di rilevante valore naturalistico e ambientale (art. 1, comma 2 della legge 394/91) e/o esistenza di valori naturalistici, così come previsto dall'art. 2 commi 2 e 3 della citata legge.

L'area d'intervento non ricade direttamente all'interno di alcun parco regionale, vedi Figura 4-1; nell'area vasta e più precisamente a sud dell'area a circa 2 km è presente l'EUAP 0580 Parco Naturale Regionale di Salina di Punta della Contessa (istituito con legge regionale n.28 del 23 dicembre 2002).

Considerando il contesto portuale e l'intensa attività industriale che da decenni ha caratterizzato la zona, e soprattutto evidenziando che l'ATF non va a modificare la funzione portuale esercitata, l'intervento non è in contrasto con la conservazione del Parco.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

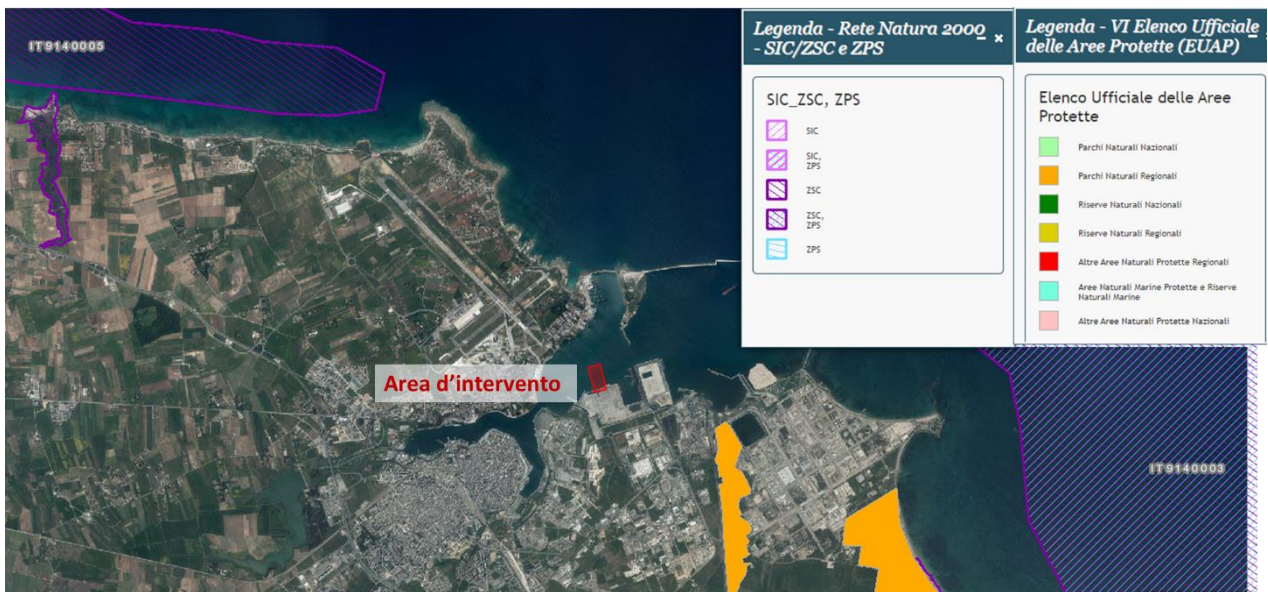


Figura 4-1 – Aree Rete Natura 2000 e EUAP - Fonte: Geoportale Nazionale

4.3 Aree di interesse paesaggistico e regime vincolistico

Il D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. definisce le aree soggette a vincolo paesaggistico, ossia quelle porzioni di paesaggio che per tipi geografici, ecologici, vegetazionali, faunistici, geologici, ecc. rivestono specifico ruolo di interesse paesaggistico e quindi divengono oggetto di tutela e valorizzazione (ai sensi dell'art. 142 del citato decreto).

Dal sito SITAP del Ministero dei Beni Culturali l'intera fascia costiera che ricade all'interno del Porto di Brindisi è compresa in una perimetrazione soggetta *ope legis* a vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii., così come modificato dall'art.12 del D.Lgs. 157/2006 – Aree tutelate per legge, che alla lettera a) comprende i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare.



Figura 4-2 Perimetrazione del vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 comma 1, lettera "a".
Fonte: www.sitap.beniculturali.it

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con bricole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

L'area di studio non è interessata dal vincolo paesaggistico ai sensi dell'art.136.

Come è possibile leggere nella Figura 4-3 che segue l'area non è sottoposta a vincolo idrogeologico.



Figura 4-3 PAI - Perimetrazione aree a pericolosità idrogeologica. Fonte: Geoportale Nazionale

4.4 Vincoli aeronautici

L'area di studio risulta un sito sensibile alle limitazioni inerenti la compatibilità aeronautica, soprattutto legate alle altezze compatibili relative alla testata 32 della pista di volo RWY 32/14 dell'Aeroporto di Brindisi.

Come mostrano gli schemi riportati nella Figura 4-4 e Figura 4-5 l'intervento risulta nel cono di salita al decollo e di avvicinamento degli aeromobili in funzione nell'Aeroporto della città.

Per la stretta vicinanza all'Aeroporto di Brindisi, gli interventi sul Porto devono dunque tener conto delle disposizioni nazionali ed internazionali in materia di infrastrutture aeronautiche ed aeroportuali, sia in fase di cantiere che di esercizio, con specifico riguardo alle leggi, norme, regolamenti e circolari tecniche, per quanto applicabile, di seguito elencate:

ENAC

- *“Regolamento per la Costruzione e L'Esercizio degli Aeroporti” dell'ENAC, Edizione 2 del 21 ottobre 2003. – Emendamento 5 del 23/09/2008. Riferimento particolare a: Valutazione e limitazioni di ostacoli (Cap. 4) e Prevenzione e gestione dei rischi (Cap. 9);*

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

- Circolari della serie Aeroporti (APT);
- Nota del Dipartimento Sicurezza - Area Infrastrutture Aeroportuali, prot. n° 3633/A.I.A./CG.4/G del 22/10/2001, concernente le verifiche a cura dei Comuni interessati degli ostacoli alla navigazione aerea;
- Nota del Dipartimento Sicurezza - Area Infrastrutture Aeroportuali – Ufficio Pianificazione Aeroportuale prot. N° 4820/UPA del 22/11/2001, inerente “Linee guida per la redazione dei Piani di sviluppo Aeroportuali”;
- Nota del Dipartimento Sicurezza - Area Infrastrutture Aeroportuali – Ufficio Pianificazione Aeroportuale prot. N° 27822/UPA del 21/10/2002, inerente le linee guida per l’insediamento di attività aeronautiche all’interno o all’esterno del sedime aeroportuale;

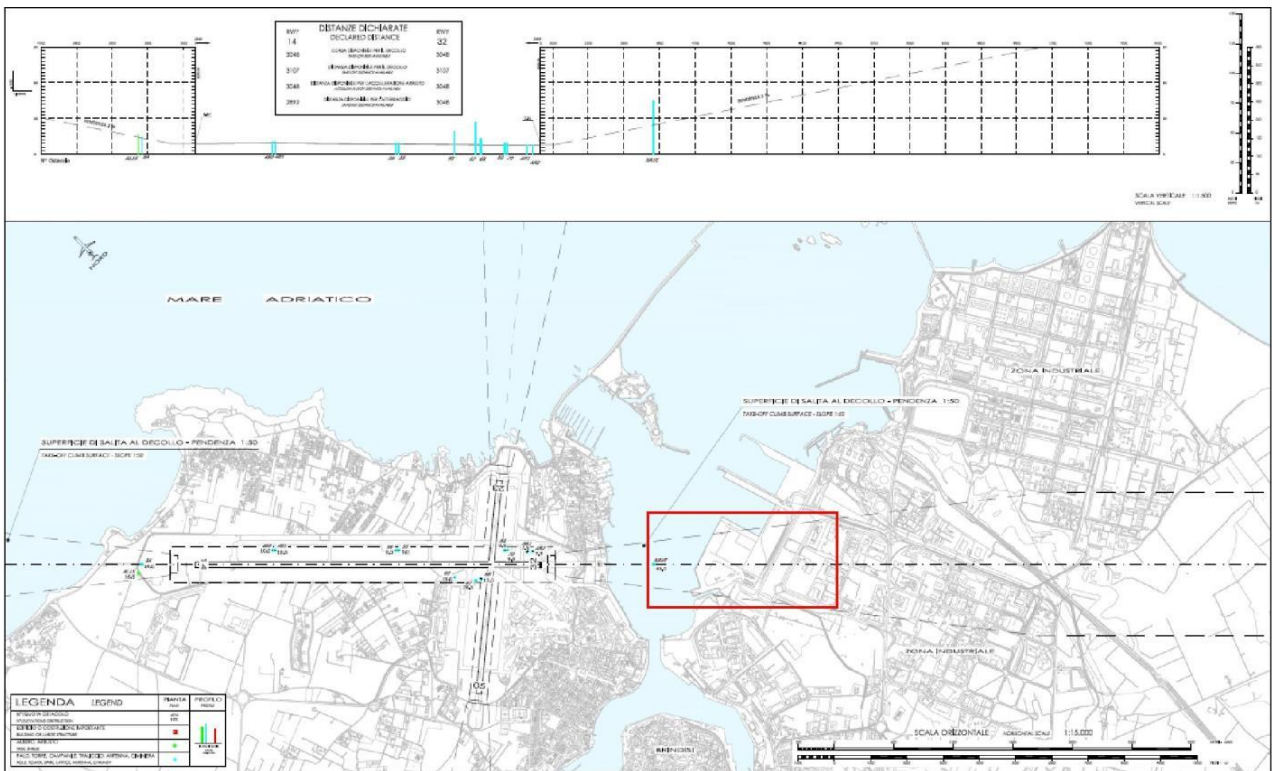


Figura 4-4 Stralcio Carta degli Ostacoli di Aerodromo – OACI TIPO A - SALITA AL DECOLLO – PISTA 14/32

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

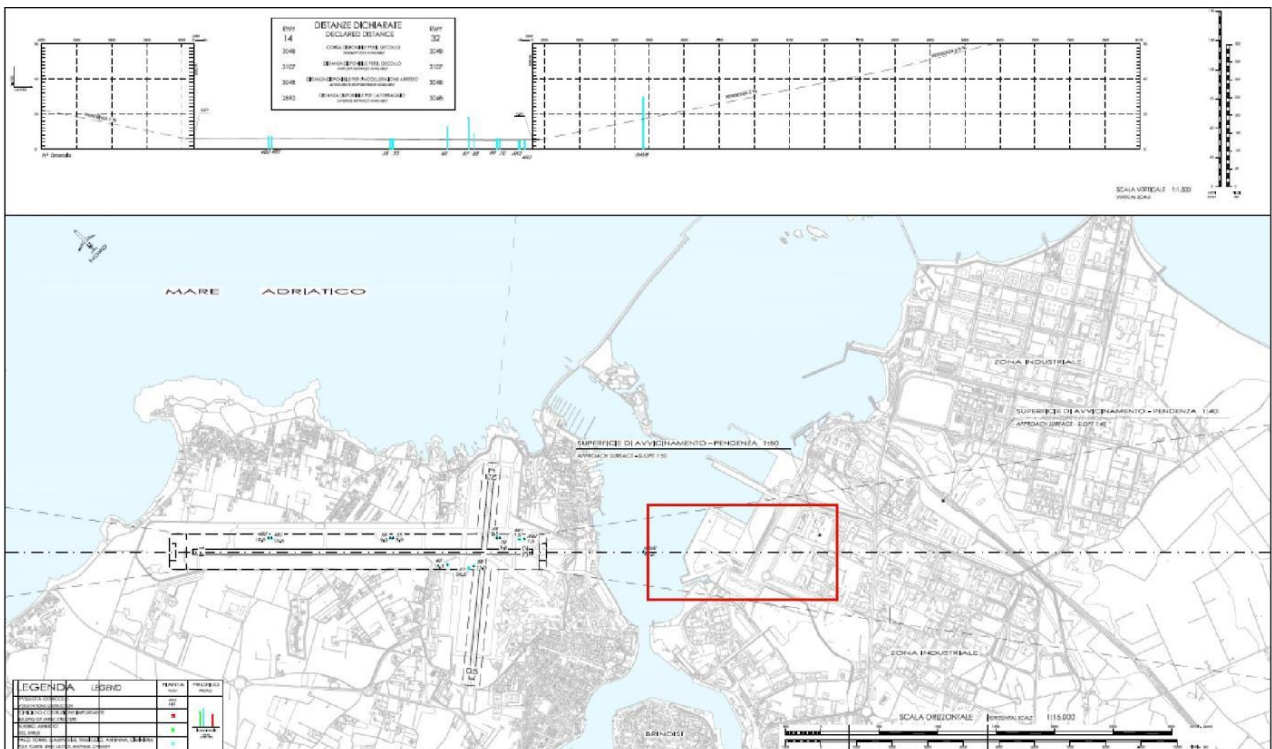


Figura 4-5 Stralcio Carta degli Ostacoli di Aerodromo – OACI TIPO A - AVVICINAMENTO – PISTA 14/32

Per il posizionamento di eventuali gru in fase di realizzazione del nuovo pontile si dovranno verificare i vincoli aeronautici facendo riferimento al “Regolamento per la Costruzione e L’Esercizio degli Aeroporti” dell’ENAC, Edizione 2 del 21 ottobre 2003. – Emendamento 5 del 23/09/2008. - cap. 4 - redatto da ENAC, che definisce lo spazio circostante un Aeroporto, mediante un tracciamento di alcune superfici teoriche, che costituiscono i limiti delle servitù imponibili agli effetti della posizione ed altezza degli ostacoli naturali ed artificiali.

Tali servitù si limitano ad impedire che le costruzioni o gli ostacoli, nella zona circostante l’aeroporto, superino determinati livelli di altezza, ma non danno indicazioni sull’ uso del suolo. Le superfici teoriche, sono le seguenti: superficie di alita al decollo, superficie di avvicinamento, superficie di transizione, superficie orizzontale interna, superficie conica, superficie orizzontale esterna.

La superficie di transizione si sviluppa dal bordo laterale della STRIP (striscia di sicurezza della Pista che si estende simmetricamente rispetto all’ asse della pista per 150 m), con pendenza verso l’alto e verso l’esterno, fino alla superficie interna orizzontale (INNER HORIZONTAL SURFACE h= 45 m).

La pendenza della superficie di transizione è misurata in un piano verticale ortogonale all’ asse della pista ed è il 14,3% (cono 1:7).

L’altezza di eventuali ostacoli non dovrà quindi superare l’ Hmax di 34,93 metri. Durante i lavori di realizzazione del pontile dovranno essere adottati opportuni accorgimenti.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

4.5 Sito di Interesse Nazionale di Brindisi

Il Sito di Interesse Nazionale di Brindisi è stato definito tale con legge 426/98 e successivamente perimetrato con Decreto di ministero dell'Ambiente del 10/01/2000, in attuazione della predetta Legge.

Il SIN ha un'estensione di 145 km², distribuiti in circa 21 km² di aree private, 93 km² di aree pubbliche, di cui 56 km² di aree marine, il cui sviluppo costiero è pari a circa 30 km²; si tratta di 5.800 ha di terra e 5.600 ha di mare. Il SIN di Brindisi comprende, oltre alla zona industriale, anche tutto il porto e la fascia di litorale.

L'area complessiva può essere schematicamente suddivisa in: Polo chimico; Polo energetico; Agglomerato industriale; Aree agricole; Aree marine.

Il sito multisocietario occupa una superficie di circa 460 ha ed è ubicato nel tratto costiero compreso tra Capo Bianco e le antistanti isole Pedagne Grandi a Nord, Capo di Torre Cavallo a Nord Est e la Salina Vecchia ad Est. Nel complesso petrolchimico sono coinsediate le società:

- Syndial S.p.A. (gestione impianti ex Enichem) legge 426/98;
- Enipower (produzione energia elettrica e vapore tecnologico);
- Polimeri Europa (produzione etilene, propilene e polietilene);
- Basell (gestione impianti polipropilene);
- Powerco (gestione ciclo CVM);
- Chemgas (produzione e stoccaggio gas tecnici).

Le indagini su circa 200 campioni di acqua sotterranea hanno evidenziato una contaminazione generalizzata della falda freatica sottostante tutte le aree di proprietà delle diverse società coinsediate. E' stato completato e validato il programma di monitoraggio 2010 fino a marzo 2011 della falda freatica sottostante i suddetti siti: ARPA ha monitorato in contraddittorio 14 pozzi, le cui analisi hanno riscontrato e confermato superamenti per i metalli (manganese, arsenico, ferro), per i composti organici aromatici (benzene, toluene e xilene), per i composti alifatici clorurati e alogenati cancerogeni e non (cloruro di vinile, cloroformio, 1,2 dicloroetano, 1,1 dicloroetilene, tricloroetilene, tetracloroetilene, 1,2 dicloropropano, 1,1,2 tricloroetano, 1,2,3 tricloropropano, 1,1,2,2 tetracloroetano, tribromometano, 1,2 dibromometano), per il clorobenzene. Ubicata nell'area del petrolchimico, l'area Micorosa ha un'estensione di circa 50 ettari ed è stata interessata in passato dall'abbancamento di rifiuti costituiti da idrossido di calcio, con uno spessore compreso tra i 2 e i 7 metri. Le attività di caratterizzazione (a carico del Comune di Brindisi) hanno previsto la realizzazione di 193 sondaggi a carotaggio continuo per un totale di 679 campioni di suolo/sottosuolo e 86 campioni di acqua di falda. ARPA ha validato le analisi in misura del 10%, riscontrando e confermando un diffuso ed elevato inquinamento sia del suolo sia della falda sottostante.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

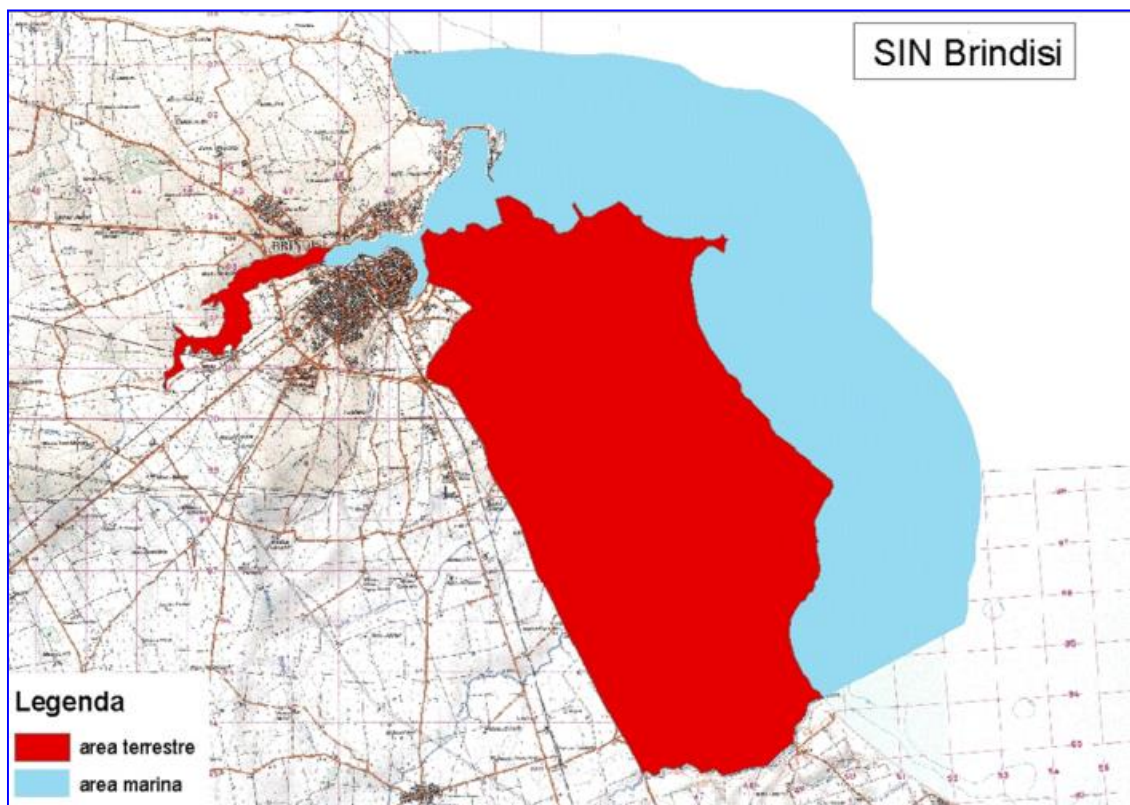


Figura 4-6 Perimetrazione SIN Brindisi

Nella matrice suolo e sottosuolo sono stati riscontrati superamenti diffusi relativamente ai metalli pesanti (arsenico 63%, stagno 42%, mercurio 14%, berillio e selenio 7%), agli Idrocarburi Aromatici, ai composti alifatici clorurati cancerogeni e non, ai clorobenzeni, agli idrocarburi leggeri e pesanti. I superamenti riscontrati nella matrice acque sotterranee riguardano i metalli pesanti (arsenico, manganese, solfati, nichel, alluminio, mercurio), gli Idrocarburi Aromatici, i composti alifatici clorurati e alogenati, cancerogeni e non, gli Idrocarburi Policiclici Aromatici, i clorobenzeni, gli idrocarburi leggeri e pesanti. Nella conferenza di servizi del 10/03/2011 il MATTM, prendendo atto degli elevati e diffusi superamenti riscontrati ha chiesto al Comune di Brindisi di presentare il progetto di bonifica del sito e di porre in atto gli interventi di messa in sicurezza d'emergenza delle acque di falda, oltre che di elaborarne il relativo progetto di bonifica.

Il polo energetico di Brindisi consta di 2 centrali termoelettriche, la Centrale di Brindisi Nord (presso il Porto Esterno, a Nord dei Lotti Meridionali) e la Centrale di Cerano (Centrale Sud, in prossimità della costa). Oltre alle centrali, alimentate a carbone e olio combustibile, vanno menzionate tutte le strutture, le opere e i servizi di pertinenza gestite dal Consorzio S.I.S.R.I. (tra cui una piattaforma polifunzionale per il trattamento dei rifiuti ed una discarica per rifiuti pericolosi). Alla luce delle risultanze delle caratterizzazioni effettuate sulle aree dell'Asse Attrezzato e sulle aree della Centrale Brindisi Nord, entrambe di competenza dell'ENEL, su cui è stata effettuata la validazione da parte di ARPA Puglia, sono stati elaborati i relativi progetti di bonifica. Quanto all'Asse Attrezzato, le indagini hanno

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

evidenziato la presenza di contaminazioni puntuali di arsenico, antimonio, mercurio e selenio, per i terreni, e di manganese, selenio ed una diffusa contaminazione di solfati, per le acque sotterranee. L'approccio progettuale prevede la rimozione dei terreni superficiali contaminati da As, Sb e Se e dei terreni profondi contaminati da Sb. Per quanto riguarda l'area Enel di Brindisi Nord le indagini hanno evidenziato la presenza di arsenico in due punti nel terreno profondo, e di solfati, fluoruri, alluminio, boro, cloroformio, 1,2-dicloropropano, nelle acque sotterranee. Sulla base degli esiti dell'analisi di rischio sulla presenza di arsenico nel terreno profondo emerge che tale contaminante non comporta rischi per l'uomo e per l'ambiente e, quindi, non si prevedono interventi di bonifica dei terreni. Per quanto riguarda le acque di falda, Enel ha sottoscritto con il MATTM un atto transattivo. Agglomerato industriale Per quanto riguarda le numerose società insediate nell'agglomerato industriale, si segnala che gran parte delle aree di proprietà sono state caratterizzate e l'ARPA ha effettuato la validazione dei dati analitici. In alcune di esse è risultata l'assenza di contaminazione nelle matrici ambientali, in altre è stata riscontrata la presenza di lievi superamenti di alcuni metalli, come il vanadio e l'arsenico. Tuttavia la caratterizzazione non è stata completata dappertutto, in quanto per alcune aree sono tuttora in corso le attività di validazione da parte di ARPA. In aree circoscritte la falda è risultata contaminata da arsenico, nichel, selenio, boro, solfati, IPA e alifatici clorurati cancerogeni. Per quanto riguarda le aree di competenza del Consorzio ASI, è stata completata e validata da ARPA Puglia la caratterizzazione dei terreni sia degli Assi Attrezzati che dei Lotti Meridionali. Nel primo caso sono stati riscontrati superamenti di arsenico (presenza diffusa), selenio, tallio, idrocarburi C12 sono inferiori ai limiti di rilevabilità. Sul campione di terreno relativo al top soil i valori di diossine, furani e PCB sono inferiori ai limiti di rilevabilità. L'area marina, ai fini della caratterizzazione, è stata suddivisa in due sotto aree:

1. l'area Portuale che comprende le aree del Porto Interno, Porto Medio e Porto Esterno di Brindisi, in cui è stato realizzato un sistema di maglie regolari 150mx150m, per un totale di 252 maglie, da cui sono stati ricavati 759 campioni di sedimento;
2. l'area Costiera, estesa dall'isola di Pedagna Grande (imboccatura del porto) al limite sud dell'area perimetrata, fino alla distanza di 500 metri dalla linea di costa, in cui è stato realizzato un sistema di maglie regolari 150mx150m, per un totale di 206 stazioni di campionamenti, da cui sono stati ricavati 335 campioni di sedimento. Sugli arenili sono stati predisposti transetti (con interasse regolare di 150 m) dai quali sono stati ricavati 257 campioni di arenile. Le indagini analitiche, validate da ARPA Puglia, non hanno mostrato particolari criticità. Nei sedimenti dell'Area portuale, in particolare nelle aree più interne, sono stati riscontrati sporadici superamenti dei valori di intervento definiti da ISPRA per il SIN di Brindisi, relativi ai metalli in tracce (mercurio, rame, piombo), ai pesticidi organo-clorurati e, in minor misura, agli IPA. I sedimenti dei fondali dell'Area costiera risultano esenti da contaminazione, ad eccezione di qualche superamento di mercurio e, in minor misura di arsenico, in concentrazioni lievemente superiori ai rispettivi valori di intervento. Sporadicamente è stata riscontrata la presenza di arsenico nei campioni prelevati dagli arenili.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

Infine, nell'ambito dell'“Accordo di programma per la definizione degli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree comprese nel Sito di Interesse Nazionale di Brindisi” sottoscritto in data 18 dicembre 2007 tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la Regione Puglia, il Commissario di Governo per l’Emergenza Ambientale, la Provincia, il Comune e l’Autorità Portuale di Brindisi, sono stati effettuati una serie di interventi che si dovranno sviluppare in modo integrato nel tempo, con il contributo di tutti i soggetti interessati. La società Sogesid individuata dal Ministero, congiuntamente ad ARPA Puglia, ha condotto uno studio di fattibilità e ha redatto un progetto preliminare per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda acquifera del SIN di Brindisi.

È utile infine evidenziare che nell'ambito della *Progettazione definitiva dei Lavori per il completamento dell’infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est* è prevista l’esecuzione del dragaggio di parte dei fondali ricadenti all’interno del Porto di Brindisi alle profondità previste dal vigente Piano Regolatore Portuale che interessa l’area di S. Apollinare, il canale di accesso al porto interno e l’area di contorno alle calate di Costa Morena, con i suoi terminali container e rinfuse. Ad oggi per il progetto citato sono in fase di esecuzione l’integrazione delle caratterizzazioni già esistenti prodotte da ICRAM. Si evidenzia, come descritto meglio nel seguito, che la realizzazione dell’opera in oggetto (bricola su pali) non prevede interventi di dragaggio e di fatto non preclude l’esecuzione della caratterizzazione dei sedimenti marini né tantomeno preclude l’attuazione di futuri interventi di dragaggio dei sedimenti contaminati.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

5 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

L'opera prevista 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.

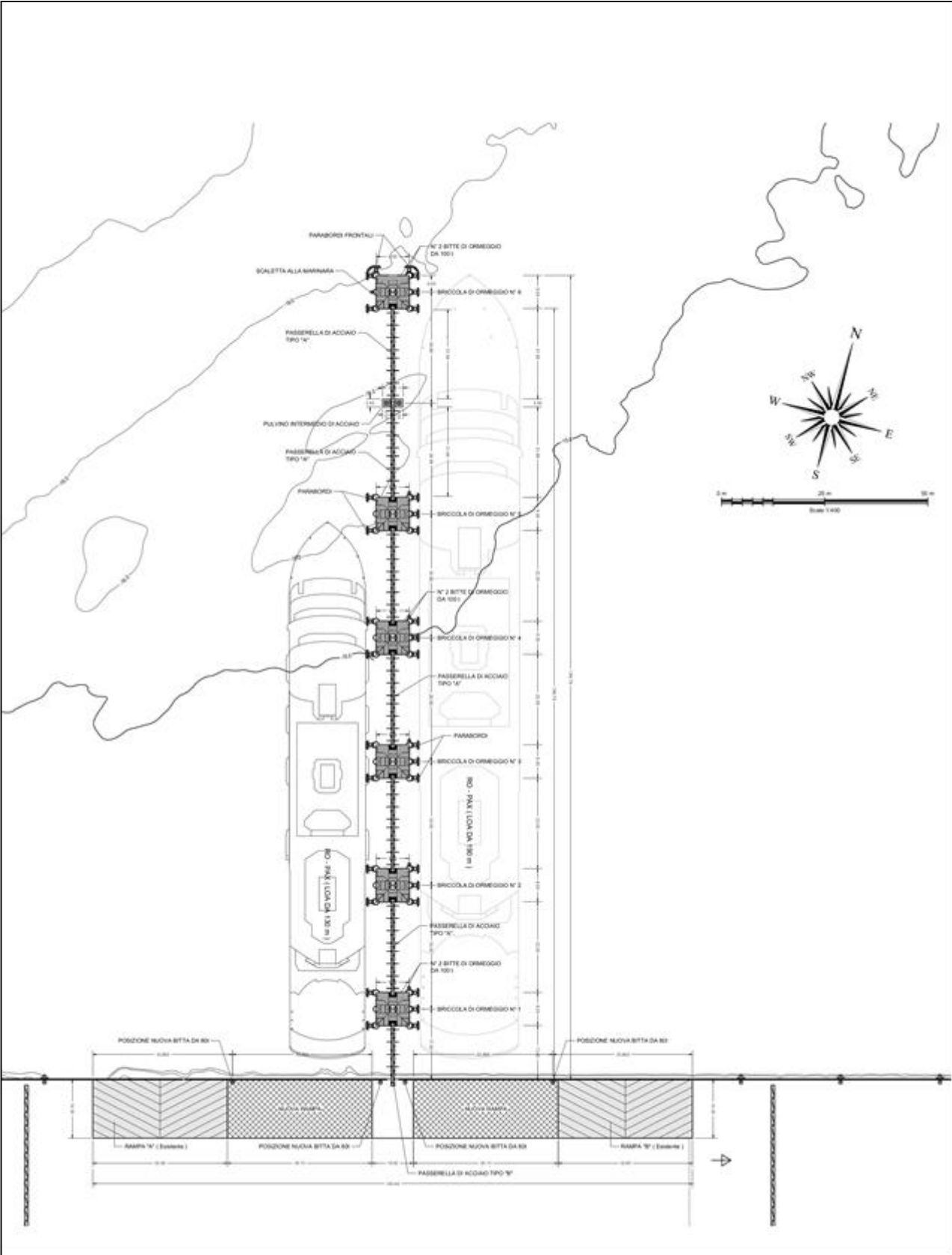


Figura 5-1 - Planimetria d'intervento

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

6 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

6.1 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale

Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale è stato approvato dalla Giunta Regionale con delibera n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 39 del 23/03/2015; nel corso del 2016 e 2017 sono occorse diverse modifiche ed aggiornamenti fino ad arrivare alla DGR del 21 dicembre 2018 n. 2439 “Aggiornamento e rettifica degli elaborati del PPTR ai sensi degli artt. 104 e 108 delle NTA del PPTR e dell’art. 3 dell’Accordo del 16.01.2015 fra Regione Puglia e Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo”.

La pianificazione paesaggistica ha innanzitutto il compito di tutelare il paesaggio, non soltanto “il bel paesaggio”, ma anche quello della vita quotidiana delle popolazioni; inoltre, oltre alla tutela, deve tuttavia garantire la gestione attiva dei paesaggi, garantendo l’integrazione degli aspetti paesaggistici nelle diverse politiche territoriali e urbanistiche, ma anche in quelle settoriali.

Il Piano Paesaggistico è lo strumento, non più soltanto di tutela e mantenimento dei valori paesistici esistenti, ma altresì, di valorizzazione di questi paesaggi, di recupero e riqualificazione dei paesaggi compromessi e di realizzazione di nuovi valori paesistici.

Il Piano organizza la strategia di tutela e di recupero individuando 11 ambiti paesaggistici; l’area d’intervento ricade nell’ambito 9 *La campagna brindisina* caratterizzato da un bassopiano irriguo con ampie superfici a seminativo, vigneto e oliveto.

Attualmente il paesaggio costiero brindisino è ancora caratterizzato dalla presenza di grandi spazi liberi e disabitati, ai quali ovviamente si contrappongono l’area urbana di Brindisi, l’infrastruttura portuale e la vasta piana agricola.

Il Piano disciplina i beni paesaggistici della Puglia attraverso l’art. 134 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, nonché attraverso l’art. 143 comma 1 lett. e) del medesimo Codice e ne detta rispettivamente le specifiche prescrizioni d’uso e le misure di salvaguardia e utilizzazione.

Il Piano disciplina, inoltre, alcuni contesti, ovvero aree sottoposte a specifica disciplina di salvaguardia e di utilizzazione ai sensi dell’art. 143, comma 1, lett. e) del Codice, al fine di assicurarne la conservazione, la riqualificazione e la valorizzazione, secondo le Norme del Piano.

Il Piano suddivide l’area di competenza in 11 ambiti di paesaggio, l’area interessata dall’intervento ricade nell’ambito paesaggistico *La campagna brindisina* ed è legato all’omonima figura territoriale.

L’ambito è costituito da un’ampia area sub-pianeggiante dai confini visuali più o meno definiti: a Nord-Ovest le propaggini del banco calcareo murgiano, a sud il Tavoliere salentino segnato da deboli ondulazioni delle serre, a est la costa bassa e a ovest il debole altopiano delle murge tarantine. Siamo davanti ad un territorio di transizione tra il paesaggio

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con bricole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

dell'altopiano murgiano e quello della piana salentina, e per questo presenta caratteristiche ibride appartenenti agli ambiti limitrofi soprattutto in corrispondenza dei confini.

Il paesaggio prevalente della piana brindisina è caratterizzato da ampie visuali sulla distesa di terra rossa e verdeggiante del paesaggio agrario, la cui variabilità paesaggistica deriva dall'accostamento delle diverse colture (oliveti a sesto regolare, vigneti, alberi da frutto e seminativi) ed è acuita dai mutevoli assetti della trama agraria:

Come ribadito in precedenza, l'area d'intervento ricade all'interno del Porto medio di Brindisi, parte di un contesto altamente antropizzato e caratterizzato da un tessuto a prevalente valore commerciale – produttivo e direzionale.

Di seguito si propone l'analisi delle emergenze e dei vincoli riportati negli elaborati grafici del PPTR che interessano l'area d'intervento.

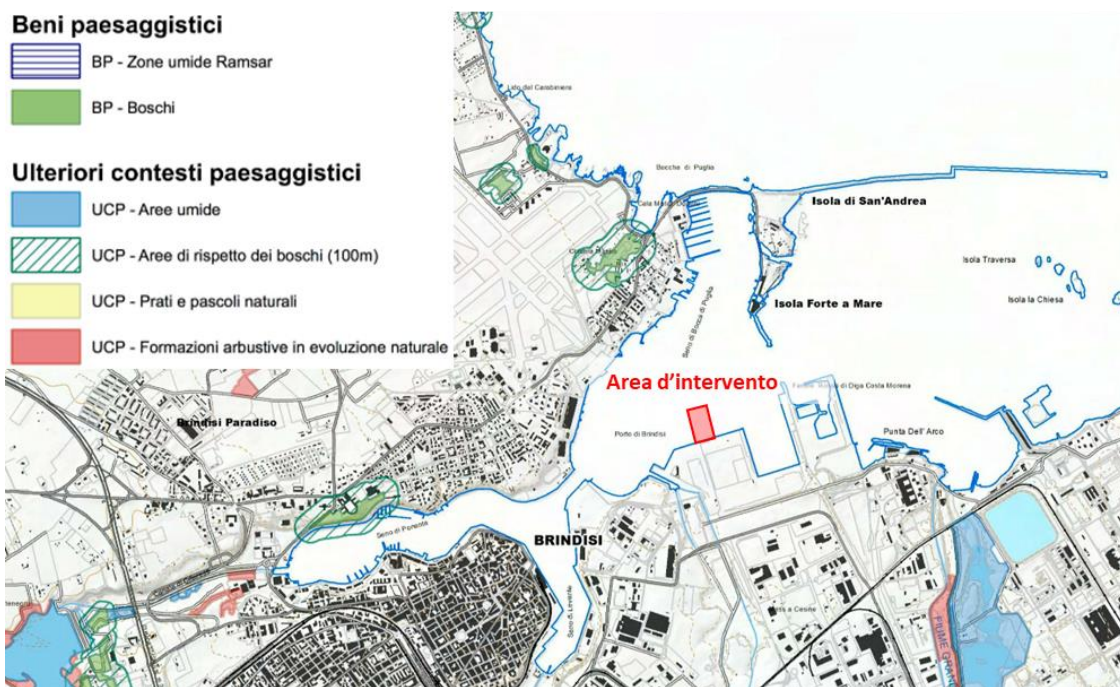


Figura 6-1 PPTR Struttura ecosistemica-ambientale Componenti botanico vegetazionali

Non esistono emergenze botanico-vegetazionali nell'area d'intervento.

Come si legge dallo stralcio della tavola riportato nella Figura 6-2, l'area litoranea, in base al D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. art. 142, comma 1, lett. a), è vincolata per una fascia di 300 dalla linea di costa, in qualità di territorio costiero. È importante evidenziare che considerando la tipologia dell'opera ed il contesto in cui si va ad inserire non si ritiene possano sorgere interferenze con il contesto paesaggistico di riferimento.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

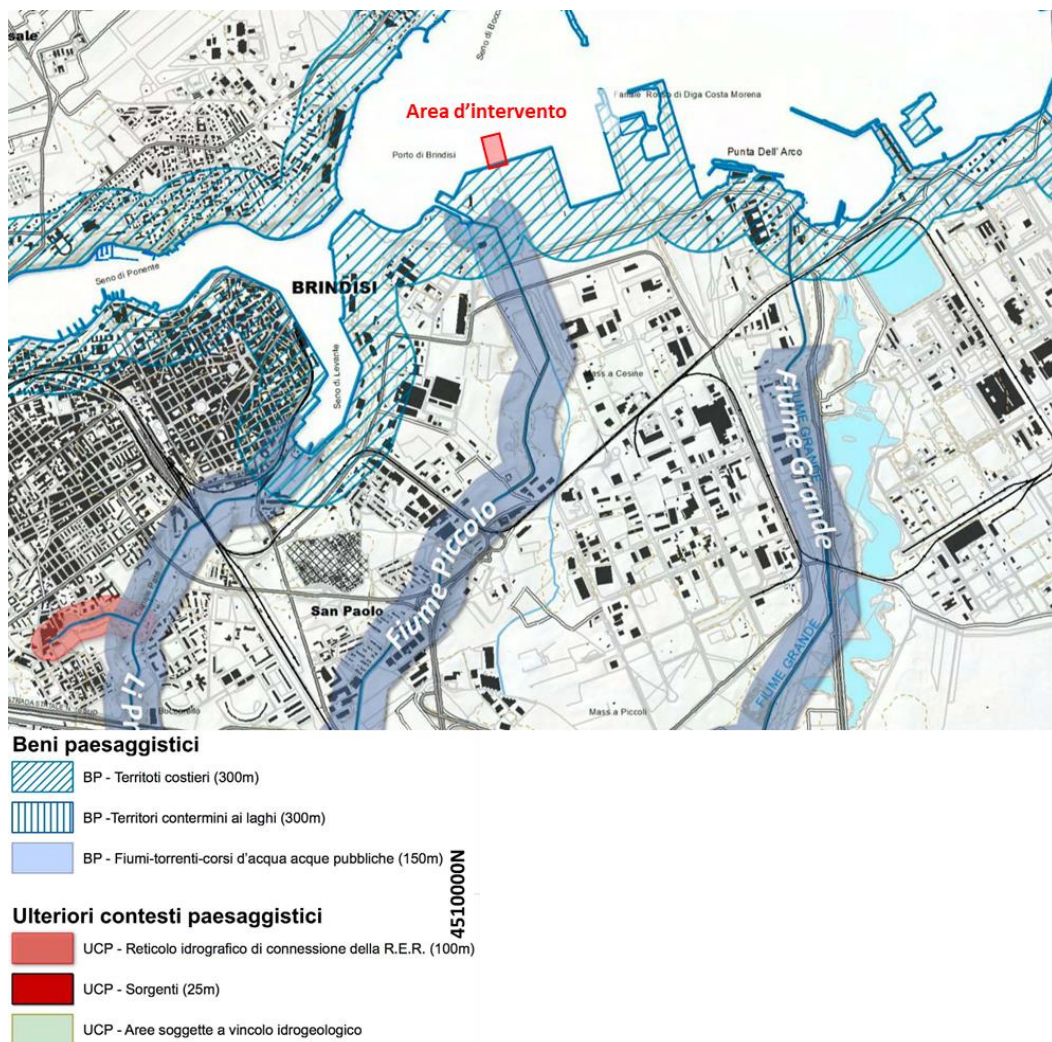


Figura 6-2 PPTR Struttura idrogeomorfologica Componenti idrologiche

Nell'area d'intervento, come è possibile leggere dalla Figura 6-3 non insistono parchi, riserve o aree protette. Si rappresenta, unicamente nell'area vasta, a sud dell'area d'intervento a circa 2,00 km, un'area umida EUAP 0580, relativa al Parco Naturale Regionale Saline di Punta della Contessa, tale parco ha anche un'area di rispetto di 100 m in quanto riserva regionale.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

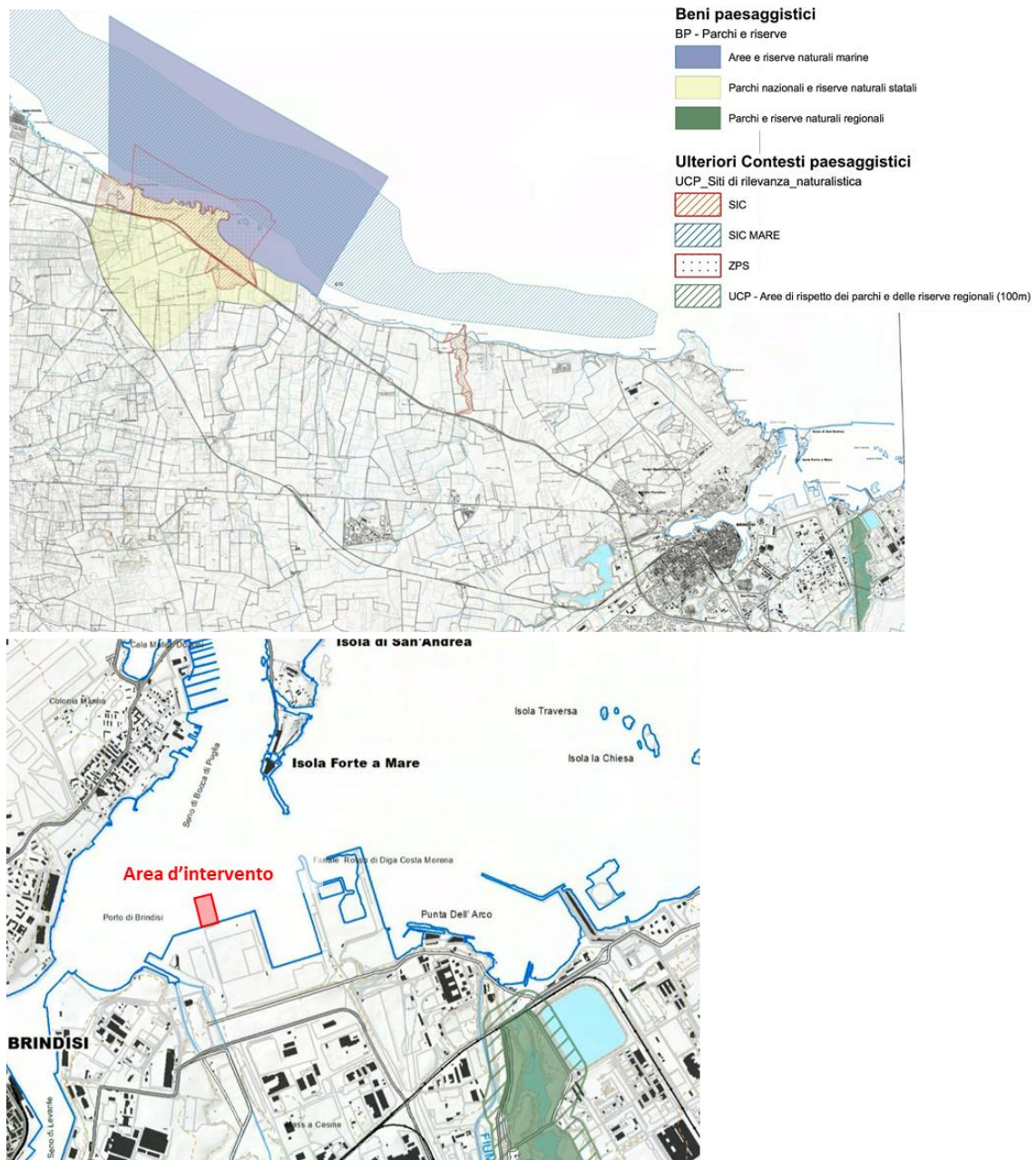
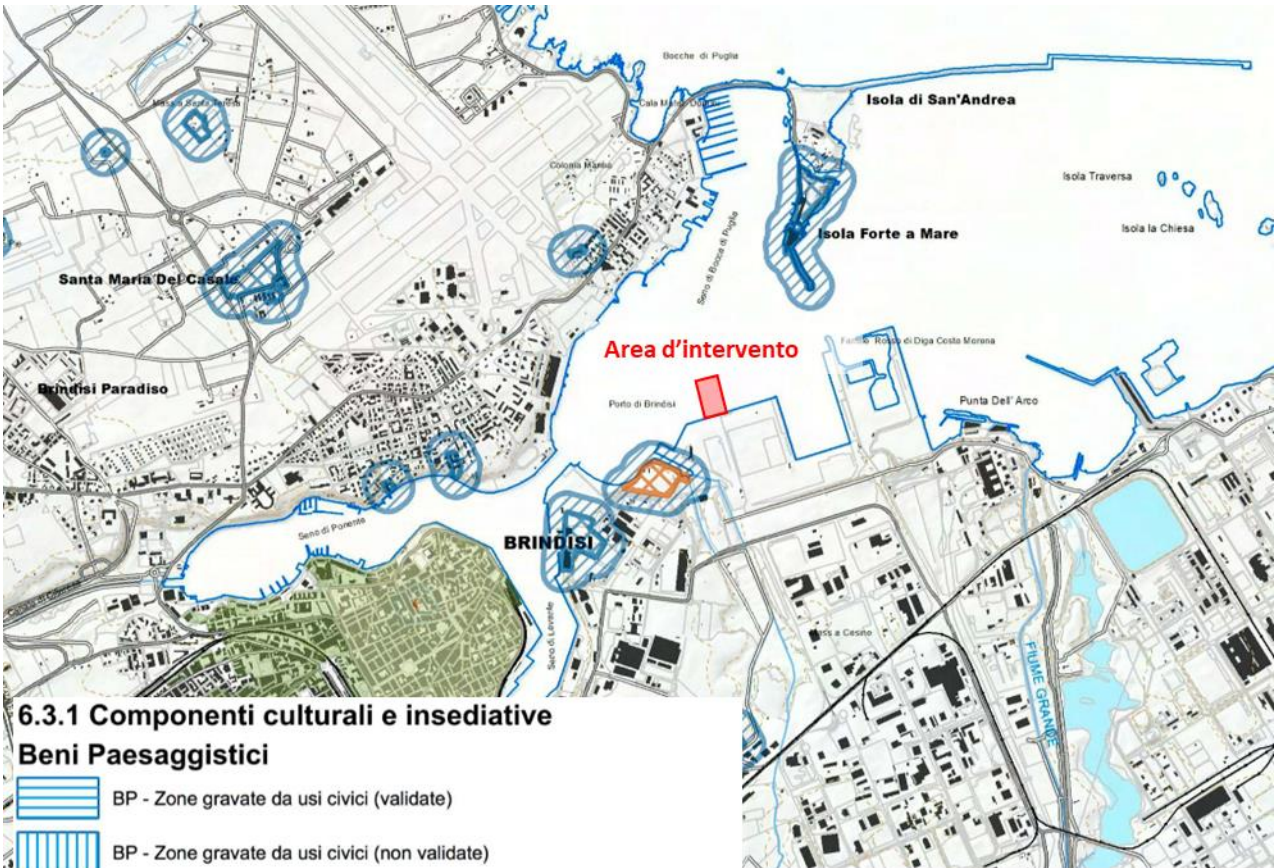


Figura 6-3 PPTR Struttura ecosistemica-ambientale Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici





Dalla Figura 6-4 si legge che non esistono componenti storico-culturali, insediative o antropiche di pregio nell'area d'intervento.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------



6.3.1 Componenti culturali e insediative

Beni Paesaggistici

-  BP - Zone gravate da usi civici (validate)
-  BP - Zone gravate da usi civici (non validate)
-  BP - Zone di interesse archeologico
-  BP - Immobili e aree di notevole interesse pubblico

Ulteriori Contesti Paesaggistici

-  UCP - Città consolidata
- UCP - Testimonianza della stratificazione insediativa
 -  UCP - stratificazione insediativa - rete tratturi
 -  UCP - stratificazione insediativa - siti storico culturali
 -  UCP - aree a rischio archeologico
- UCP - Area di rispetto delle componenti culturali e insediative (100m - 30m)
 -  UCP - area di rispetto - rete tratturi
 -  UCP - area di rispetto - siti storico culturali
 -  UCP - area di rispetto - zone di interesse archeologico
 -  UCP - Paesaggi rurali

Figura 6-4 PPTR Struttura antropica e storico culturale Componenti culturali ed insediative

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------



6.3.2 Componenti dei valori percettivi



Figura 6-5 PPTR Struttura antropica e storico culturale Componenti dei valori percettivi

Non esistono componenti rilevanti per i valori percettivi nell'area d'intervento.

Nell'ambito dell'analisi della coerenza tra l'intervento in oggetto e gli obiettivi del PPTR si sintetizza quanto segue:

Struttura idro-geo-morfologica

- Beni paesaggistici: l'area d'intervento è interessata da "Territori Costieri", disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 45 delle NTA del PPTR;
- Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): l'area d'intervento non è interessata da ulteriori contesti paesaggistici della struttura idro-geo-morfologica.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

Struttura ecosistemica e ambientale

- Beni paesaggistici: l'area di intervento non è interessata da beni paesaggistici della struttura ecosistemica e ambientale;
- Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): l'area di intervento non è interessata ulteriori contesti della struttura ecosistemica e ambientale;

Struttura antropica e storico-culturale

- Beni paesaggistici: l'area di intervento non è interessata da beni paesaggistici della struttura antropica e storico-culturale;
- Ulteriori contesti (art. 143, comma I, lett. 3 del D.Lgs. 42/04): l'area di intervento non è interessata da ulteriori contesti della struttura antropica e storico-culturale.

Infine, considerando che l'intervento è ascrivibile ai casi previsti dall'art. 45 co. 3, lett. b8), in quanto opera finalizzata a migliorare la funzionalità e la sicurezza della banchina del piazzale di Costa Morena Ovest, infrastruttura esistente, per quanto attiene gli aspetti paesaggistici, si ritiene l'ATF sia non in contrasto con il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, non comportando una modificazione significativa dell'attuale assetto dei luoghi interessati.

6.2 Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/P)

Con la Delibera Regionale del 15 dicembre 2000 n. 1748, pubblicata sul B.U.R.P. n° 6 del 11/01/2001, la Giunta Regionale ha approvato il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio.

Il PUTT/P, ai sensi dell'art. 149 del D.lgs n. 490/29.10.99 e della L.r. n. 56 del 31/05/80, disciplina i processi di trasformazione fisica e l'uso del territorio al fine di tutelarne l'identità storica e culturale, rendere compatibili la qualità del paesaggio, delle sue componenti strutturanti e il suo uso sociale nonché promuovere la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse territoriali.

Con Delibere di C.C. nn. 43 del 08/04/2002, n.139 del 29/10/2002 e n.49 del 31/05/2006, l'Amministrazione Comunale di Brindisi ha adottato la variante al Piano Regolatore Generale vigente in adeguamento al Piano Territoriale Tematico/paesaggio regionale, ai sensi dell'art. 16 della L.R. 56/80, in variante al predetto strumento di pianificazione.

Successivamente, così come prescritto dalle Norme Tecniche di Attuazione del PUTT/Paesaggio, l'Amministrazione Comunale ha richiesto al competente Settore Urbanistica Regionale il parere paesaggistico al Piano Regolatore Generale adeguato in variante.

Con Deliberazione G.R. Puglia, 26 luglio 2007, n. 1202, la Regione ha approvato la variante al PRG di Brindisi di adeguamento al PUTT/p, dando atto che la stessa variante costituisce anche variante al richiamato strumento di pianificazione territoriale regionale, rilasciando il competente parere paesaggistico favorevole con prescrizioni.

Come sottolineato sopra, successivamente alla deliberazione C.S. n. 24 del 27/03/2012 è stato adottato l'adeguamento del PRG/PUTT_P alla carta idrogeomorfologica AdB Puglia

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

e con Delibera di Giunta n. 135 del 11/04/2014 è stata redatta una nuova carta idrogeomorfologica delle Puglia. Con Deliberazione della Giunta Regionale del 27/10/2015 n. 1885 è stata approvata la Variante di adeguamento del PRG al PUTT/p di cui alla delibera del Commissario n. 24 del 27/03/2012 e alla Delibera di Consiglio Comunale n. 94 del 19/12/2014.

Inoltre nel Piano sono stati integrati gli strati informativi rimodulando gli Ambiti Territoriali Estesi (ATE) dell'adeguamento del PRG al PUTT/p vigente associati alle perimetrazioni adottate dal Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Brindisi 2007/2012, individuate ai sensi della l.r.n. 157/1992, dividendo tra quelle coincidenti con le aree già tutelate ai fini della salvaguardia geo-morfoidrogeologica e botanico-vegetazione-culturale, confermate quali ATE "C distinguibili", e le restanti aree, coincidenti con il territorio antropizzato esclusivamente ai fini produttivo agrari, da associarsi ad un più coerente ATE "D relativo" al fine del regolare svolgimento delle attività strettamente correlate alla onduzione agricola dei terreni. L'area interessata dall'ATF ricade nell'Ambito territoriale esteso D relativo, vedi Figura 6-6.

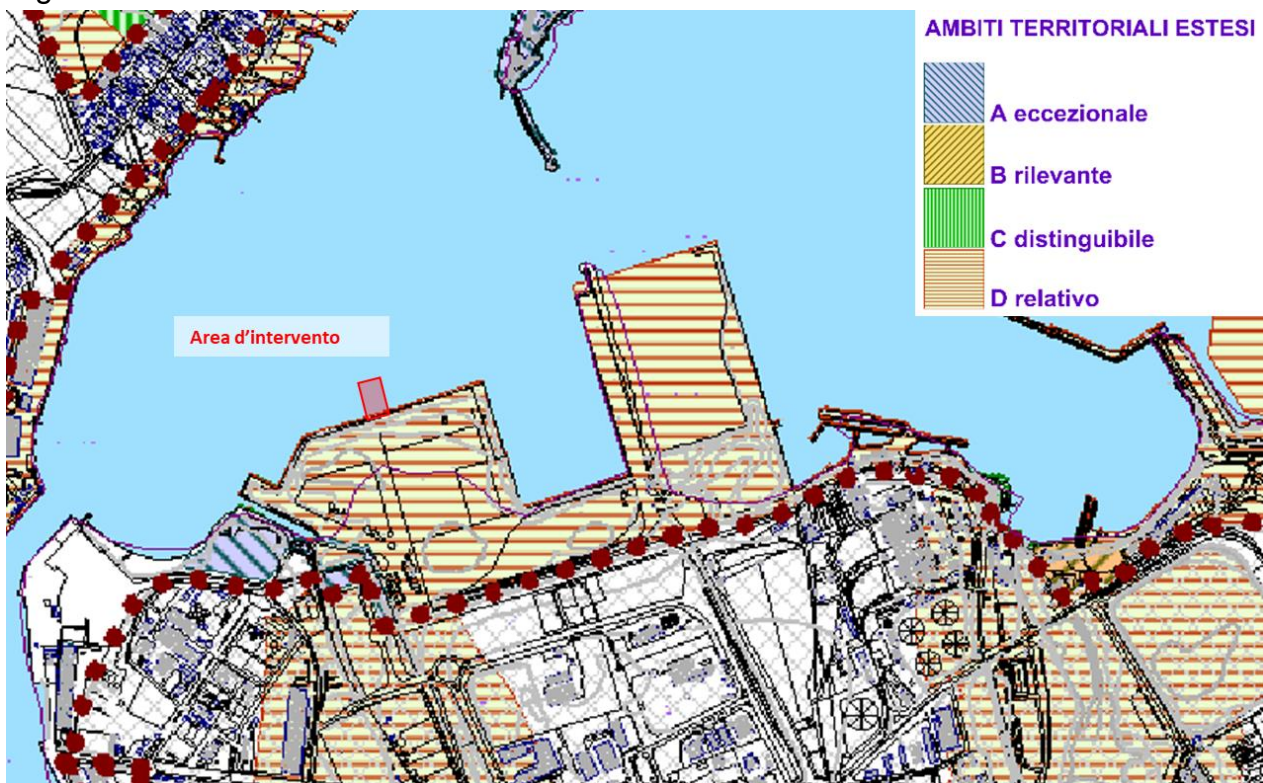


Figura 6-6 Ambiti territoriali estesi – Titolo II art. 2.01 NTA – PUTT/P

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

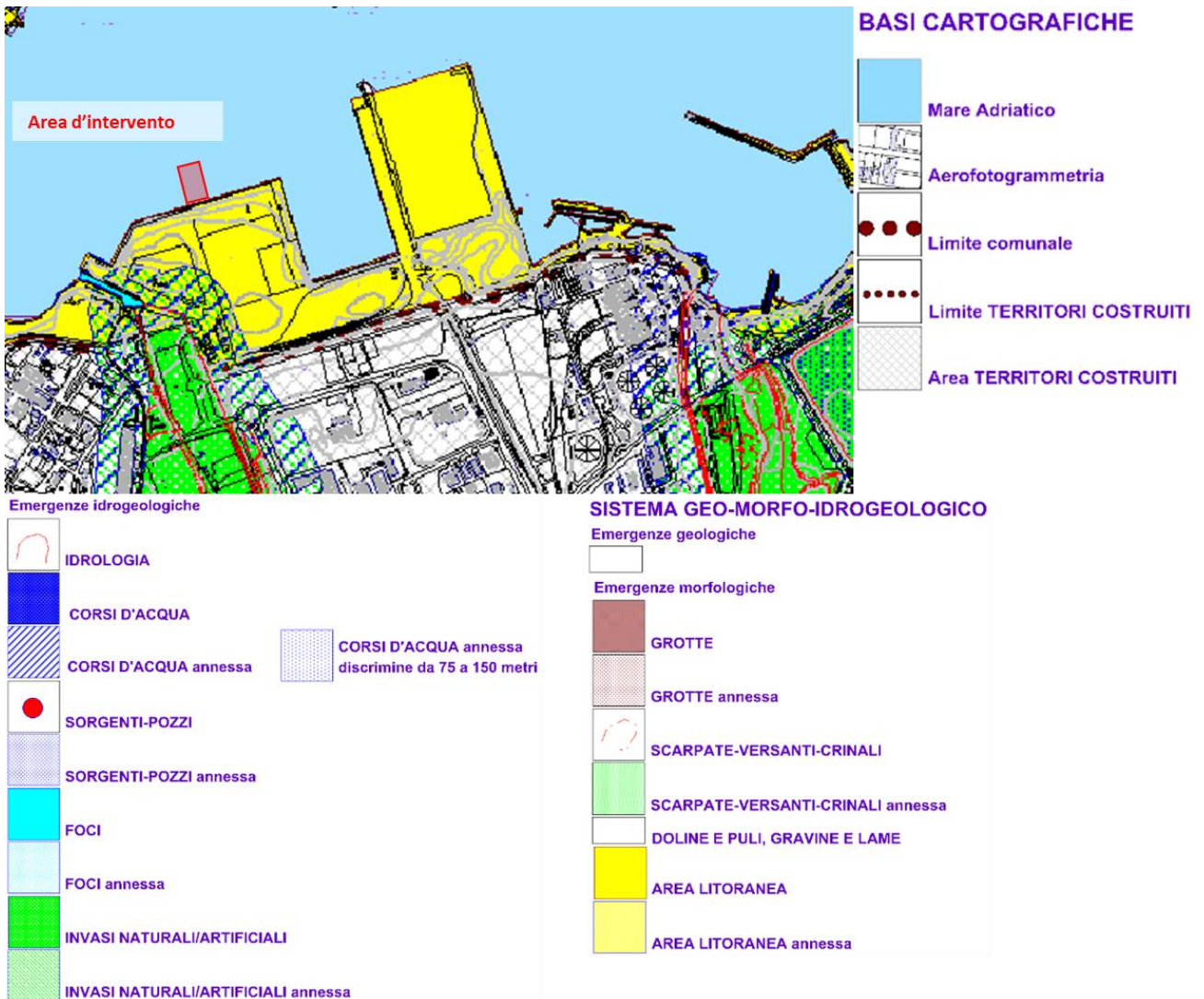


Figura 6-7 Ambiti Territoriali Distinti - Sistema Geo-Morfo Idrogeologico

Dalla lettura della Figura 6-7 emerge che l'area oggetto di studio ricade in un'area litoranea e non è gravata da emergenze geo-morfo idrologiche.

6.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

La pianificazione a scala provinciale si concretizza con la formazione del PTCP "Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale" (adottato ai sensi e per gli effetti della L.R. 20/01 art. 7 comma 6 con Deliberazione n. 2 del 06/02/2013 del Commissario Straordinario con poteri del Consiglio). Essa ha la preminente funzione di coordinamento e di indirizzo per le pianificazioni a scala comunale in coerenza con la specificazione e la armonizzazione degli obiettivi sintetizzabili negli ambiti della "tutela delle risorse naturali", delle "scelte nella trasformazione del territorio", della corretta "localizzazione dei nuovi insediamenti" (nei settori residenziale, produttivo, infrastrutturale e dei servizi) e, non ultimo, nella individuazione dei valori intrinseci nel territorio, quali l'identità, la bellezza, la qualità.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

Nel rispetto, comunque, dell'autonomia comunale così come ridisegnata dalla recente modifica del titolo V della Costituzione, la pianificazione provinciale può assumere anche, in ossequio al principio di sussidiarietà, un significativo supporto specialmente nella costruzione dei quadri conoscitivi ambientali che, per loro natura, non possono non essere riferiti all' "area vasta", essendo, generalmente non coerenti con i confini amministrativi comunali. Il riferimento alla sussidiarietà, peraltro, è ancora più rilevante per l'acquisizione e l'analisi dei quadri di riferimento regionale.

Il PTCP, come definito dal DRAG ed ai sensi dell'art.6 della LR 20/2001, ha i contenuti e l'efficacia del piano di settore nell'ambito delle materie inerenti la protezione della natura, la tutela dell'ambiente, delle acque, della difesa del suolo, delle bellezze naturali.

Ferme restando le competenze dei Comuni e degli Enti parco, il PTCP:

- delinea il contesto generale di riferimento e specifica le linee di sviluppo del territorio provinciale, indicando le integrazioni tra gli obiettivi dei diversi settori produttivi onde massimizzare gli effetti di sistema;
- stabilisce, in coerenza con gli obiettivi e con le specificità dei diversi ambiti territoriali, i criteri per la localizzazione degli interventi di competenza provinciale e, di concerto con gli Enti preposti, la localizzazione degli interventi di loro competenza, le infrastrutture da realizzare, le azioni da sviluppare;
- individua le aree da sottoporre a specifica disciplina nelle trasformazioni al fine di perseguire con efficacia: la tutela dell'ambiente, della naturalità residua e della rinaturalizzazione, del paesaggio e del recupero paesaggistico, delle acque superficiali, di falda e reflue, della stabilità del suolo; la prevenzione dai rischi anche idrogeologici, la localizzazione delle aree da predisporre e/o attrezzare per le esigenze della protezione civile.

Nella Tavola riportata nella **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** emerge che l'area di intervento è libera da vincoli e tutele operanti.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

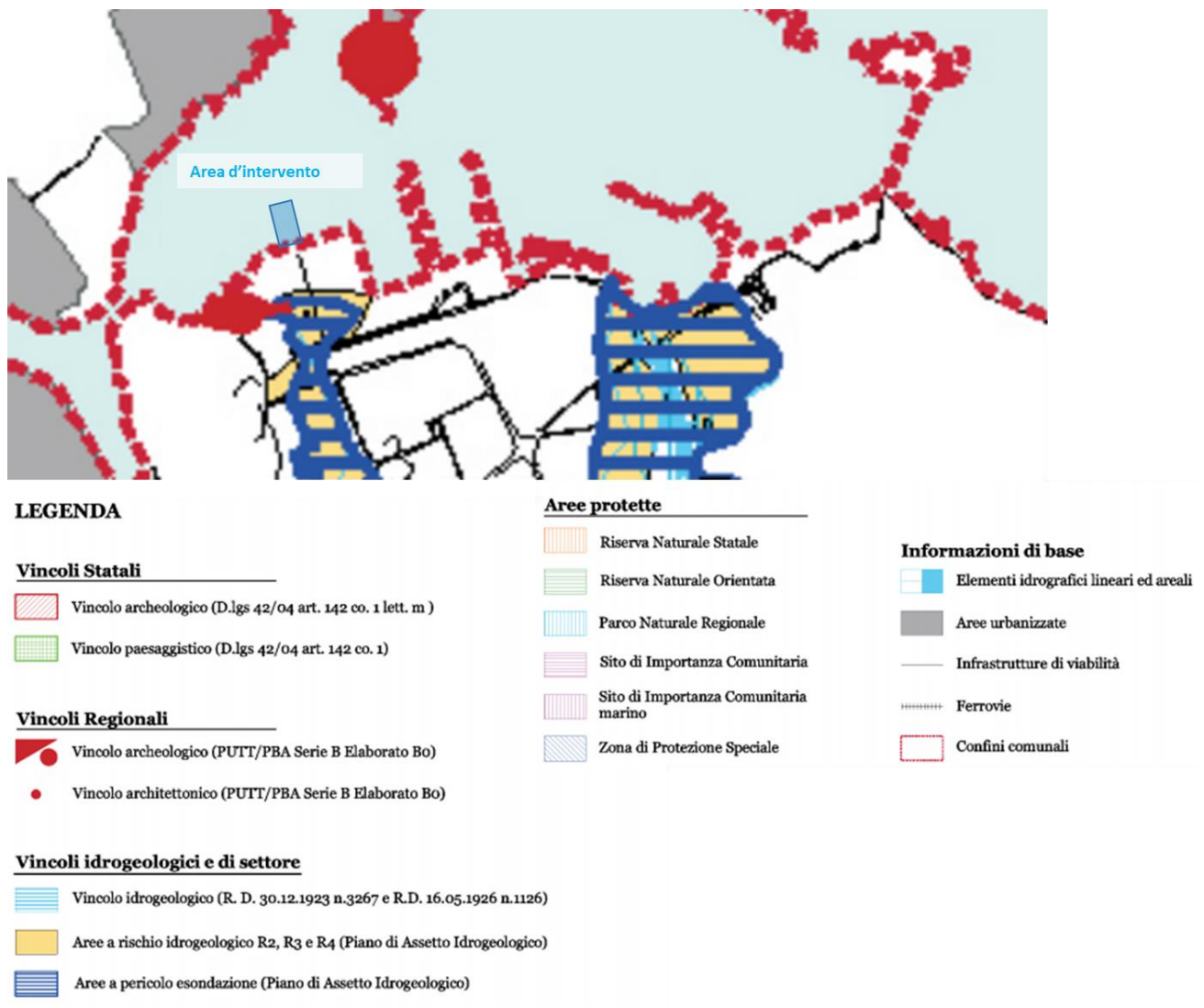


Figura 6-8 Tavola n.1P Vincoli e tutele operanti

6.4 Piano Regolatore Generale del Comune di Brindisi

Il Comune di Brindisi è dotato di Piano Regolatore Generale (PRG) approvato dalla Giunta Regionale con delibere n.7008 del 22/07/85, n. 05558 del 7/06/88 e n 10929 del 28/12/88 (resa esecutiva dal Commissario di Governo con decisione n.1986 del 23/02/89). In seguito all'approvazione del Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/p) della Regione Puglia, avvenuta con DGR n. 1748 del 15 dicembre 2000, la Regione ha approvato la variante al PRG di Brindisi di adeguamento al P.U.T.T./p con Deliberazione G.R. Puglia, 26 luglio 2007, n. 1202.

Successivamente, con deliberazione C.S. n. 24 del 27/03/2012 è stato adottato l'adeguamento del PRG/PUTT_P alla carta idrogeomorfologica AdB Puglia e con Delibera di Giunta n. 135 del 11/04/2014 è stata redatta una nuova carta idrogeomorfologica delle Puglia. Con Deliberazione della Giunta Regionale del 27/10/2015 n. 1885 è stata approvata

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

la Variante di adeguamento del PRG al PUTT/p di cui alla delibera del Commissario n. 24 del 27/03/2012 e alla Delibera di Consiglio Comunale n. 94 del 19/12/2014.

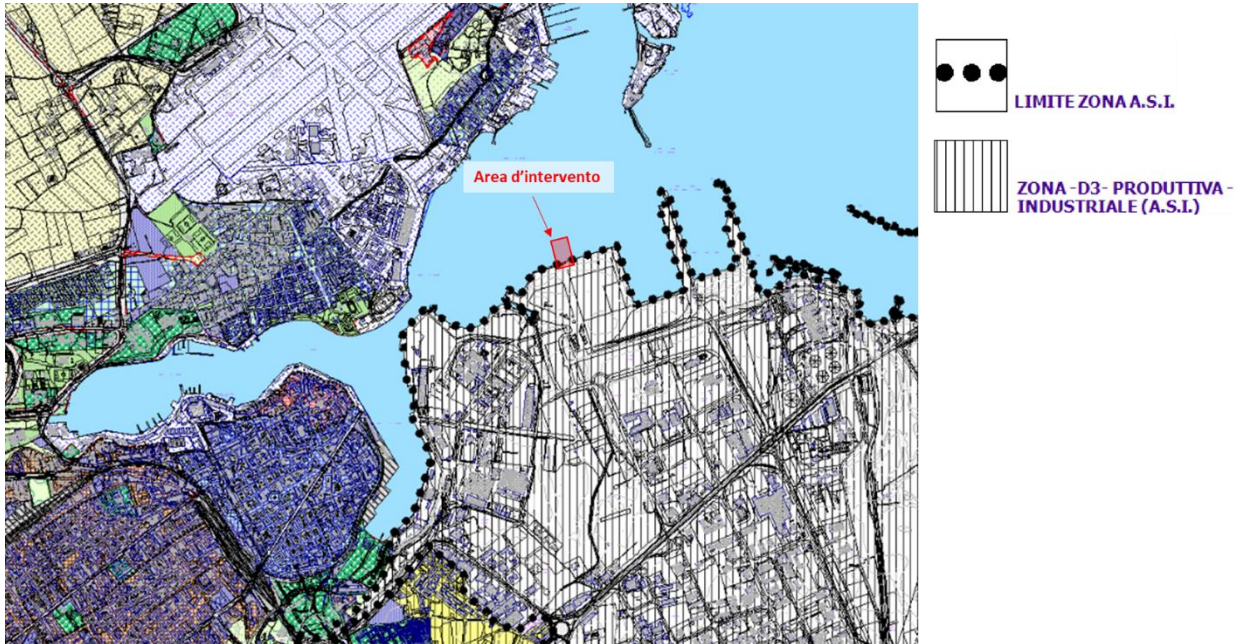


Figura 6-9 - Piano Regolatore Generale di Brindisi - Tavola di tipizzazione di PRG

Il PRG individua l'area d'intervento come zona ASI D3- Produttiva industriale. In accordo con le NTA allegate al PRG le zone omogenee D sono destinate al completamento, alla riqualificazione e all'espansione degli insediamenti produttivi tra i quali si annoverano gli insediamenti industriali ed artigianali in genere. Tale zona di completamento è stata destinata alle funzioni portuali. La destinazione d'uso proposta dall'ATF rimane la medesima; l'intervento quindi non cambia l'assetto di previsione del PRG, ma potenzia la capacità di funzionamento dell'area. Dall'analisi dello strumento urbanistico è possibile evidenziare che le opere oggetto dell'ATF in studio non sono in contrasto con le prescrizioni del PRG.

Come descritto in premessa 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, 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.

Nel dettaglio, nel sopracitato Decreto, art. 48 comma1 lett. d) si specifica: “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”.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

6.5 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 6-10. che riporta il Bilancio della Pianificazione del Porto di Brindisi ricade in un'area interessata da interventi di approfondimento dei fondali già programmati.

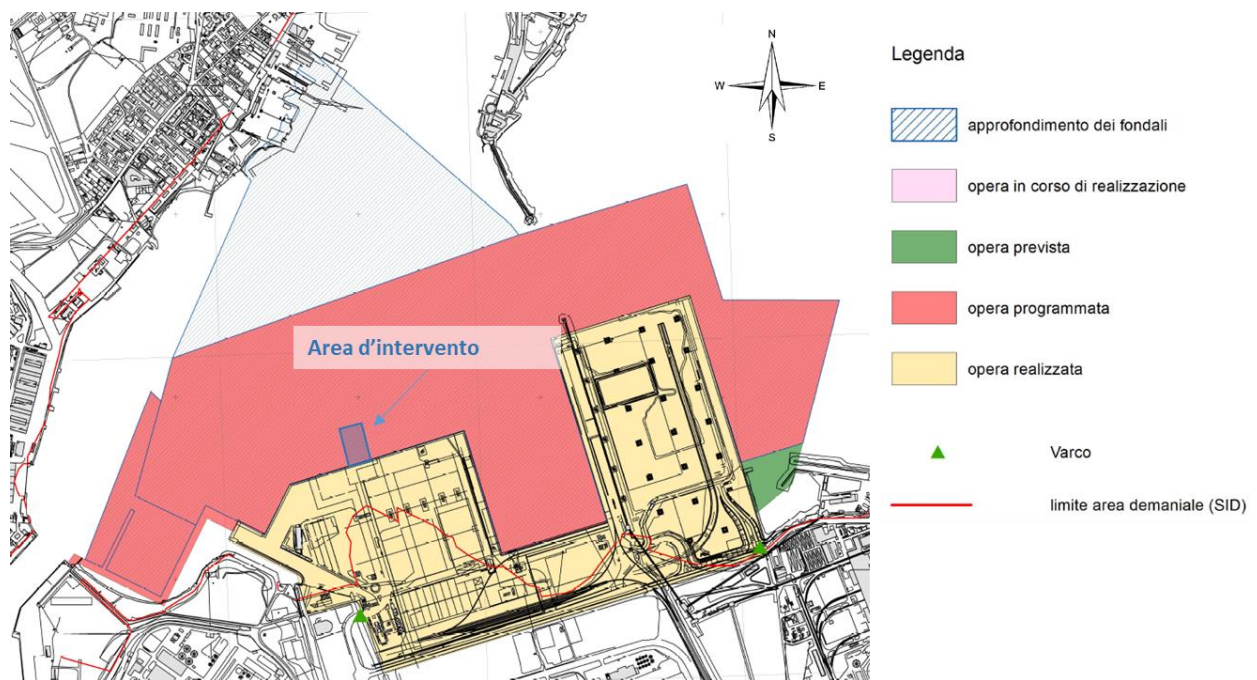


Figura 6-10 Stralcio Tavola 4.2. Bilancio della Pianificazione. Porto di Brindisi

Nella Figura 6-11 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 una 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

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

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.

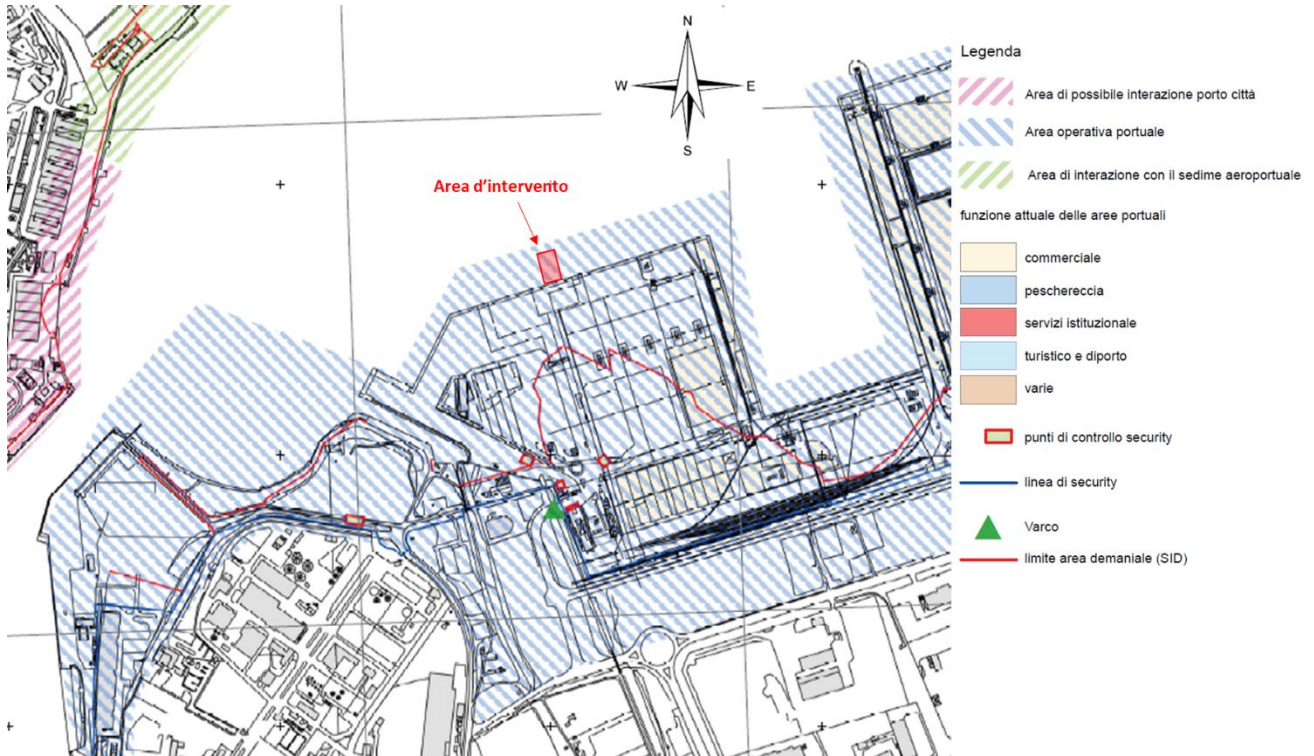


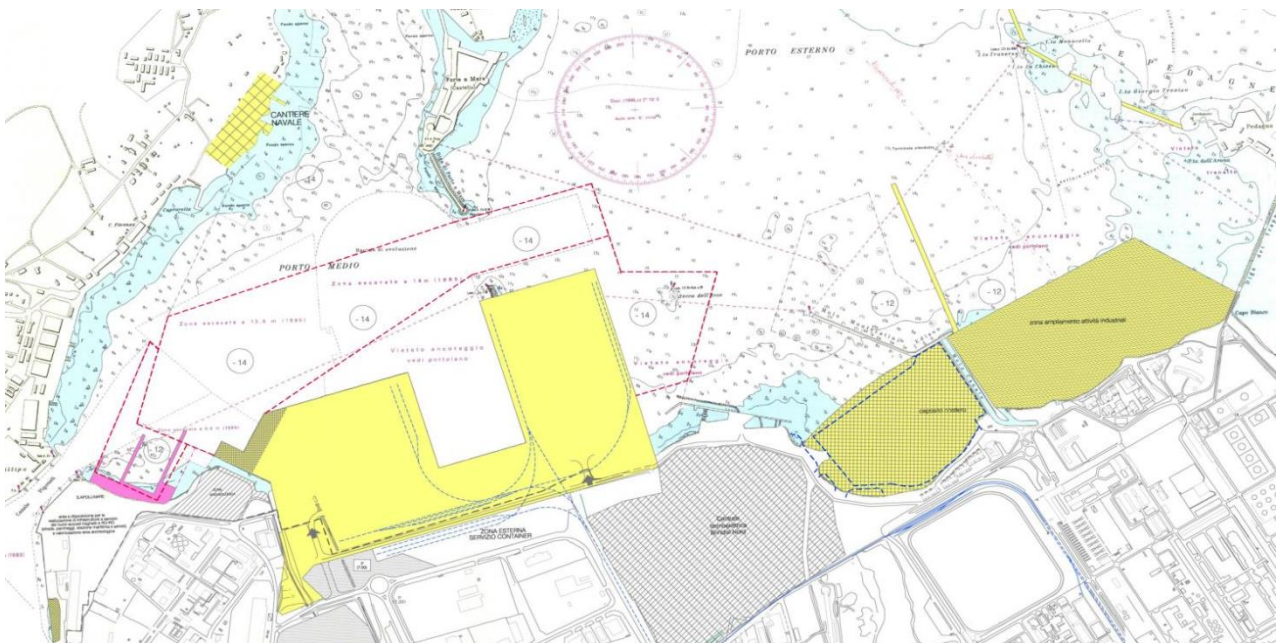
Figura 6-11 Stralcio Tavola 5.2 - Aree di possibile interazione porto città e aree operative portuali Porto di Brindisi

Il PRP vigente è stato approvato con D.M. n°375 del 21 ottobre 1975 e modificato 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.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------



Figura 6-12 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 6-13 Stralcio Variante al Piano Regolatore Portuale di Brindisi 2006

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

Per quanto riguarda la compatibilità con le indicazioni del PRP, come si evince dalla Figura 6-12 e Figura 6-13 all'opera oggetto di ATF 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 6-14, 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.

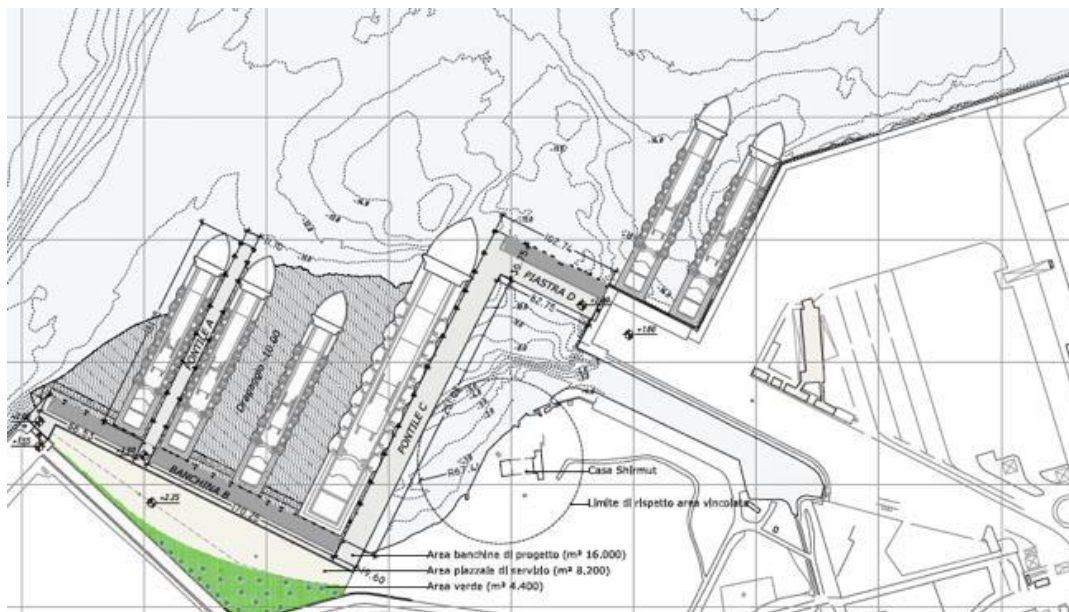


Figura 6-14 Stralcio ATF al Piano Regolatore Portuale di Brindisi 2006

6.6 Piano Regolatore Consortile dell'Area di Sviluppo Industriale di Brindisi

Il Piano Regolatore Consortile dell'ASI tipizza l'area del porto medio ed esterno di Brindisi come "Zona Portuale", zona per la quale, le Norme Tecniche di Attuazione del Piano ASI non prevedono riferimenti a parametri urbanistico - e rimandano l'utilizzo della stessa - secondo quanto disposto dall'art. 32 - alla gestione al "Demanio Marittimo – Autorità Portuale.

In conseguenza di ciò, le prescrizioni urbanistico-edilizie per interventi ricadenti nell'ambito operativo portuale di Brindisi devono essere conformi sono quelle del Piano Consortile ASI, in quanto a ciò esplicitamente deputato dall'art. 47 delle NTA del PRG vigente, nel rispetto della valenza sovraordinata del Piano Consortile (che ha valore di Piano di Coordinamento Territoriale) rispetto al PRG stesso.

Il Piano destina la maggior parte dell'area portuale in gestione alla AdSP a "zona portuale" senza sotto distinzioni.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

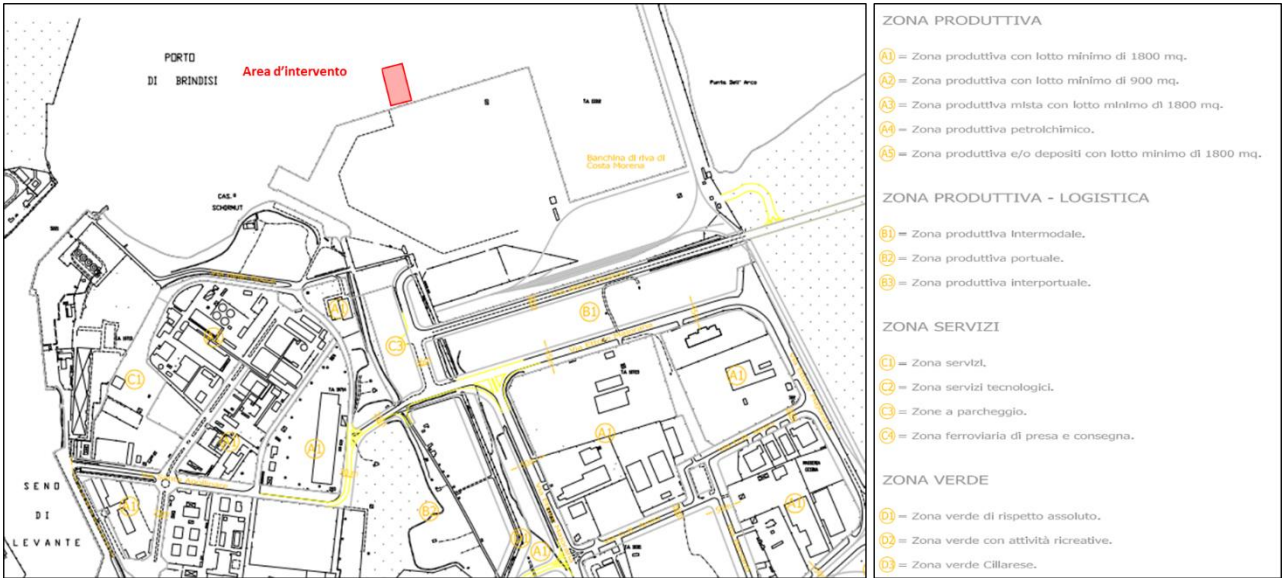


Figura 6-15 Variante Generale al Piano Regolatore Territoriale dell'Area di Sviluppo Industriale di Brindisi – Elaborato Brindisi – Area Industriale Viabilità e fasce di rispetto

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

7 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

La Relazione Ambientale Sintetica, come premesso, è finalizzata all'individuazione e descrizione degli effetti che possono scaturire dalla realizzazione di un intervento sul complesso delle componenti ambientali interessate.

7.1 Aria ambiente

La qualità dell'aria è normata a livello nazionale dal D. Lgs. n. 155 13 agosto 2010 Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa. A livello regionale nell'ambito della redazione del Piano Regionale della Qualità dell'aria, adottato con Regolamento Regionale n. 6/2008, è stata definita la zonizzazione del territorio regionale ai sensi della previgente normativa come segue:

- "misure di mantenimento" per le zone che non mostrano particolari criticità (Zona D);
- "misure di risanamento" per quelle che, invece, presentano situazioni di inquinamento dovuto al traffico veicolare (Zona A), alla presenza di impianti industriali soggetti alla normativa IPPC (Zona B) o ad entrambi (Zona C);
- Le "misure di risanamento" prevedono interventi mirati sulla mobilità da applicare nelle Zone A e C, interventi per il comparto industriale nelle Zone B ed interventi per la conoscenza e per l'educazione ambientale nelle zone A e C.

La rete del monitoraggio della qualità dell'aria gestita da ARPA Puglia dispone di una centralina ubicata presso Terminal Passeggeri sulla banchina portuale di Costa Morena. Le rilevazioni del 12/08/2020 evidenziano uno stato della qualità dell'aria BUONO.

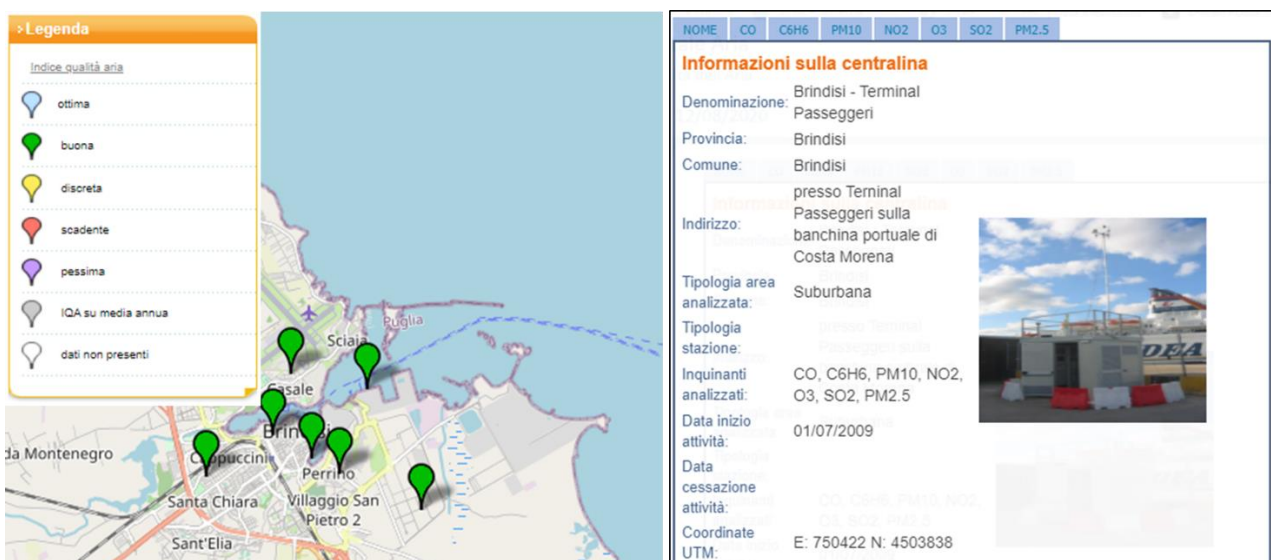


Figura 7-1 Centralina ubicata presso Terminal Passeggeri

Come ribadito nei capitoli che precedono all'area che accoglie il pontile con briccole in oggetto non è data alcuna nuova o diversa funzione portuale rispetto all'esistente, non cambia la tipologia di navi all'ormeggio e non apporta nessun cambiamento né alle

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

condizioni d'accessibilità dell'area né ai carichi in termini di flussi di traffico veicolare. L'area è ad oggi utilizzata per il medesimo scopo e traffico, dunque è doveroso sottolineare la totale neutralità dell'opera rispetto alle attuali attività operative e commerciali e quelle future.

Il pontile è costituito da una struttura metallica i cui componenti sono completamente costruiti in officina e assemblati in cantiere, mediante operazione di infissaggio, per i pali che costituiscono le briccole, e di saldatura e/o imbullonatura degli altri componenti.

La portata e la tipologia delle opere permette di anticipare che non si prevedono dei superamenti dei limiti imposti dalla normativa vigente in termini di qualità dell'aria.

In fase di cantiere una possibile alterazione della qualità dell'aria potrebbe essere ricondotta alle attività di cantiere e dal flusso dei mezzi impiegati per l'approvvigionamento dello stesso. Tuttavia, si ritiene che i possibili impatti siano facilmente gestibili con azioni di mitigazioni al fine di eliminare o limitare le possibili interferenze sulla qualità dell'aria ambiente tra cui:

- utilizzo di mezzi di cantiere rispondenti ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti, dotati di sistemi di abbattimento del particolato, per i quali prevedere frequenti manutenzioni e verifiche dell'efficienza, anche attraverso misure dell'opacità dei fumi;
- impiego di attrezzature di cantiere e impianti fissi dotati di motori elettrici alimentati da appositi generatori di corrente;
- delimitazione delle aree, prima dell'inizio delle lavorazioni, con barriere antipolvere mobili per evitare che le eventuali polveri prodotte nelle aree di cantiere si disperdano;
- nell'utilizzo gli impianti che generano emissioni polverulente (quali, ad esempio, gli impianti di betonaggio) questi saranno schermati con pannelli o schermi mobili per la riduzione delle polveri (da valutare caso per caso in base alla consistenza degli impianti presenti).

In fase di esercizio non ci sarà incremento delle emissioni da parte delle navi in quanto il numero degli accosti e la tipologia delle navi che possono essere ormeggiate saranno gli stessi.

7.2 Rumore

In base alla legge Quadro 447/95 sull'inquinamento acustico, secondo la diversa caratterizzazione d'uso del territorio si assegnano sei classi acustiche di riferimento individuate dalla normativa, stabilendo i livelli acustici di tutela sostenibili, razionalizzando l'esistente e regolamentando il nuovo:

- la I Classe si riferisce a quelle aree, per la cui fruizione è *richiesta la massima quiete*: gli ospedali, le scuole, le case di riposo, i parchi e le riserve naturali, i siti di interesse archeologico ecc.;

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

- le Classi II, III e IV sono, rispettivamente, attribuibili le aree a prevalenza residenziale, di tipo misto (residenziale più attività economiche e produttive), di *intensa attività umana*;
- le Classi V e VI sono riferite alle *zone prevalentemente ed esclusivamente industriali*. La norma prevede, inoltre, un passaggio graduale da una classe a quella successiva, e laddove possibile, sono state superate eventuali incompatibilità, creando zone di transizione - cosiddette zone cuscinetto -, di classe intermedia opportuna e di congrua ampiezza.

Il Comune di Brindisi ha redatto la classificazione acustica del proprio territorio, approvando la variante del Piano di zonizzazione acustica del Comune Di Brindisi con Deliberazione Giunta Prov. n. 56 del 12.04.2012. All'area oggetto di studio è stata assegnata la classe IV e risulta interamente circondata da aree poste nella medesima classe.

Anche per la componente Rumore, come per la componente Aria ambiente, è importante sottolineare che l'ATF non introduce alcuna nuova o diversa funzione portuale rispetto all'esistente, non cambia la tipologia di navi all'ormeggio e non apporta nessun cambiamento né alle condizioni d'accessibilità dell'area né ai carichi in termini di flussi di traffico veicolare.

La portata e la tipologia delle opere permette di anticipare che non si prevedono dei superamenti dei limiti imposti dalla normativa vigente in termini di qualità del clima acustico. Una possibile alterazione della qualità del clima acustico potrebbe essere ricondotta alle attività di cantiere e dal flusso dei mezzi impiegati per l'approvvigionamento dello stesso. Tuttavia, si ritiene che i possibili impatti siano facilmente gestibili con azioni di mitigazioni al fine di eliminare o limitare le possibili interferenze sulla qualità del clima acustico tra cui:

- concentrare le attività più rumorose durante le ore in cui recano minor disturbo agli altri operatori del porto;
- evitare di utilizzare contemporaneamente mezzi ad elevata rumorosità (> 80 dB);
- utilizzo di macchine ed attrezzature, oltre che conformi alle vigenti normative, anche in buono stato manutentivo e dotate di presidi specifici per la riduzione delle emissioni acustiche (quali ad esempio i silenziatori sugli scarichi, in particolar modo sulle macchine di una certa potenza);
- relativamente all'aumento di rumorosità legata all'utilizzo delle macchine, degli impianti fissi di cantiere si dovrà assicurare un livello di tollerabilità conforme alle norme vigenti in materia, anche attraverso l'utilizzo di barriere fisse o mobili in grado di assorbire e riflettere il rumore;
- i mezzi saranno controllati periodicamente e saranno dotati di dispositivi atti a ridurre la rumorosità;
- la non sovrapposizione di lavorazioni caratterizzate da significative emissioni e saranno pianificate le lavorazioni più impattanti nei periodi di minor disturbo per la popolazione.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------

In fase di esercizio non ci sarà incremento delle emissioni da parte delle navi in quanto il numero degli accosti e la tipologia delle navi che possono essere ormeggiate saranno sempre gli stessi.

7.3 Ambiente idrico – acque marino costiere

Considerando la presenza del Sito di interesse Nazionale di Brindisi, in riferimento all'ATF in oggetto, si fa presente che la realizzazione dell'opera in oggetto (briccola su pali) non prevede attività di dragaggio o rimozione dei sedimenti e di fatto non preclude l'esecuzione della caratterizzazione dei sedimenti marini né tantomeno preclude l'attuazione di futuri interventi di dragaggio dei sedimenti.

Pertanto si può procedere alla realizzazione dell'opera in oggetto nelle more che venga attuato il Piano di Caratterizzazione dei sedimi marini e dell'eventuale esecuzione di interventi di rimozione di sedimenti contaminati eventualmente presenti nell'area di interesse.

Gli impatti potenziali legati esclusivamente alla fase di esecuzione dei lavori previsti dall'ATF sono relativi all'incremento della torbidità, ovvero della concentrazione di solidi sospesi, per effetto delle attività di infissaggio delle briccole su pali.

Durante tale fase sono previsti due misure principali volte a mitigare e controllare le possibili interferenze tra il cantiere e la componente:

- al fine di mitigare gli effetti legati alla movimentazione dei fondali, l'attività di infissaggio dei pali sarà realizzata con tecnologie idonee alla minimizzazione degli effetti di risospensione del materiale attraverso l'uso di panne antitorbidità;
- nelle successive fasi di progettazione verrà predisposto ed attuato un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) di controllo delle torbidità generate al fine di controllare e ottimizzare le operazioni di infissaggio.

Il monitoraggio della torbidità permetterà, inoltre, di poter smobilitare le panne nel più breve tempo possibile appena raggiunti i limiti di torbidità ammissibili.

Il PMA approfondirà:

- il monitoraggio della colonna d'acqua, la cui finalità è quella stabilire le caratteristiche chimico fisiche della colonna d'acqua e monitorare l'eventuale variazione di tali parametri durante le operazioni di infissaggio dei pali;
- il monitoraggio degli organismi (biomonitoraggio).

Il Piano sarà, quindi, inserito e validato all'interno del PSC del cantiere e andrà a far parte delle attività HSE (Sicurezza, Salute e Ambiente) che verranno sempre eseguite in cantiere.

In fase di esercizio non si prevedono impatti sulla componente.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

7.4 Paesaggio

L'area di studio si inserisce in una vasta zona pianeggiante, in cui i punti panoramici sono pressoché assenti; unico punto di belvedere è il Forte a Mare, il Castello Alfonsino, attualmente chiuso al pubblico e distante circa 1 km dall'area d'intervento.

Il paesaggio è fortemente antropizzato e caratterizzato da insediamenti di tipo industriale-petrochimico legati all'Area di Sviluppo Industriale di Brindisi.

Dall'analisi degli strumenti urbanistici e territoriali vigenti di cui ai capitoli precedenti, si evidenzia l'assenza di particolari vincoli paesaggistici, tanto più che il pontile che si intende realizzare rientra tra le infrastrutture indispensabili per la sicurezza dell'ormeggio ad oggi esistente presso Cosa Morena Ovest.

Dallo studio delle peculiarità del paesaggio in cui si inserisce l'opera e delle tipologie delle lavorazioni di cantiere è possibile evidenziare l'assenza di un potenziale impatto sulla qualità del paesaggio. Le operazioni di cantiere interesseranno aree antropizzate e comunque interne al porto medio di Brindisi.

In fase di cantiere, dovrà essere predisposta un'attenta pianificazione e programmazione delle diverse attività al fine di limitare il livello di perturbazione al paesaggio, seppur quantificabile come basso. Le misure di mitigazione da attuare in fase di cantiere saranno:

- l'ottimizzazione delle attività in funzione della durata del cantiere;
- la schermatura dell'area di cantiere;
- il fermo del cantiere nel periodo di alta stagione (luglio –settembre).

Nella fase di esercizio, considerando la tipologia costruttiva e che almeno una nave sarà sempre ormeggiata alle briccole, l'opera in studio non risulta un elemento di disturbo rispetto alla percezione del paesaggio attuale. Questa, infatti, sarà totalmente mascherata dal volume della nave o delle navi ormeggiate che abitualmente ormeggiano presso la banchina.

È utile sottolineare che le navi Ro-Ro, che utilizzeranno per l'accosto e l'ormeggio le nuove briccole, sono le stesse che attualmente scalano a Costa Morena Ovest, quindi non sarà variato né la tipologia di naviglio né incrementato il traffico.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

8 CONCLUSIONI

La presente Relazione Ambientale Sintetica, redatta per l'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*, ha approfondito il quadro programmatico in cui si inserisce l'intervento, la coerenza con gli atti di pianificazione urbanistica, territoriale e paesaggistica nonché il complesso delle componenti ambientali che potrebbero essere coinvolte dalla realizzazione dell'opera.

Il quadro di riferimento programmatico ha evidenziato la totale coerenza dell'intervento in studio con i principali strumenti di pianificazione urbanistica, territoriale ed ambientale vigenti.

Per quanto riguarda la dichiarazione di non contrasto rispetto agli strumenti urbanistici vigenti, si è detto che con le modifiche introdotte dal D.L. 76/2020 il caso in esame non è subordinato alla richiesta della dichiarazione di non contrasto da parte del Comune poiché coinvolge un'area portuale operativa.

In relazione al PRP vigente 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.

Il quadro di riferimento ambientale, considerando che l'ATF non introduce alcuna modifica alla funzione del PRP e confermando la tipologia di traffico esistente presso Costa Morena Ovest, non ha evidenziato particolari impatti negativi sulle componenti ambientali interessate che non possano essere eliminate o mitigate con l'attivazione di opportune misure in fase di cantiere.

L'area d'intervento non ricade all'interno di aree della Rete Natura 2000 o di aree relative all'EUAP e, considerando la distanza e l'assenza di una modifica alla funzione dell'area, l'ATF non è in contrasto con la conservazione delle aree protette citate.

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

- non produce un aumento del numero degli accosti;
- non modifica la tipologia di naviglio;
- 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
- è 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;

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi	<i>Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - Realizzazione di un pontile con briccole</i>	Adeguamento Tecnico Funzionale
---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

- non apporta alcuna modifica ne alle condizioni d'accessibilità dell'area ne 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,

Pertanto si può affermare che la realizzazione del suddetto intervento risulta indispensabile per mettere in sicurezza, sia in fase di accosto che di ormeggio, le navi Ro-Ro che già attualmente attraccano alla stessa banchina di Costa Morena ovest.

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 dell'ATF.