



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE  
E LA QUALITA' DELLO SVILUPPO

Al Direttore Generale per la Crescita  
Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo  
Dott. Oliviero Montanaro  
[CRESS-UDG@minambiente.it](mailto:CRESS-UDG@minambiente.it)

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

**OGGETTO: [ID: 5806] Porto di Brindisi. Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - realizzazione di un pontile con briccole. Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Nota tecnica.**

Con nota acquisita al prot. n. 10056/MATTM del 1/02/2021, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha trasmesso istanza per l'espletamento di una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., sul progetto richiamato in oggetto, in quanto modifica ad opera ricadente in Allegato II-bis, punto 2, lettera h), *“modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)”*.

Il progetto oggetto della presente istruttoria è localizzato nel porto medio di Brindisi, in corrispondenza della banchina del piazzale di Costa Morena Ovest, e consiste nella realizzazione di un pontile di attracco per navi Ro-Ro perpendicolare alla banchina. Attualmente le navi Ro-Ro attraccano direttamente alla banchina.

Il proponente dichiara che la motivazione della proposta progettuale sta nella necessità di garantire lo svolgimento delle operazioni di sbarco e di imbarco in condizioni di sicurezza.

In particolare, *“Il progetto definitivo, quindi, si configura come un miglioramento del rendimento e delle prestazioni ambientali dell'accosto di Costa Morena Ovest, anche in termini di miglioramento delle condizioni di sicurezza rispetto a condizioni meteomarine avverse”*. L'opera è *“finalizzata esclusivamente al miglioramento della sicurezza delle navi che da tanti anni ormeggiano in banchina assicurando che le operazioni di carico/scarico avvengano in piena sicurezza. L'intervento, inoltre, non determina una modifica del numero o della tipologia del naviglio attuale, non muta le attuali funzioni portuali e non provoca una variazione plano-altimetrica o batimetrica o degli obiettivi del PRP vigente. È importante sottolineare che la realizzazione del pontile in oggetto non comporterà alcun aumento del traffico delle navi presso Costa Morena Ovest e dunque non provocherà la modifica dell'attuale clima atmosferico ed acustico”*.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare in oggetto, è stata trasmessa la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante

ID Utente: 6893

ID Documento: CreSS\_05-Set\_05-6893\_2021-0062

Data stesura: 25/02/2021

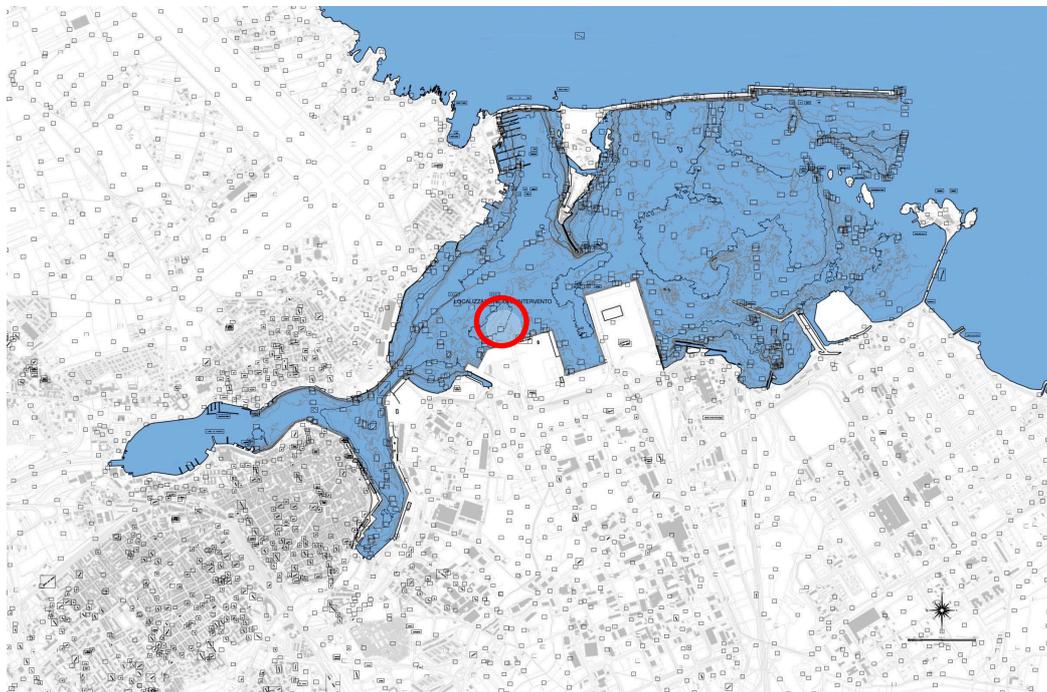
✓ Resp.Set: Pieri C.

Ufficio: CreSS\_05-Set\_05

Data: 02/03/2021

*Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO<sub>2</sub>*

“Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all’articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall’articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104” e relativi allegati.



*Localizzazione del progetto*

## **Analisi e valutazioni**

Come detto, il progetto in valutazione prevede la realizzazione di un pontile a bricole per l’attracco di navi Ro-Ro, posto perpendicolare al piazzale Costa Morena Ovest, sito all’interno delle aree del Porto medio di Brindisi.

Il pontile è costituito da 6 bricole, 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. Ospiterà navi Ro-Ro aventi stazza compresa tra 3.000 e 15.000 tonnellate e lunghezza fuoritutto compresa tra 109 e 196 metri.

Le bricole sono formate da 6 pali d’acciaio ciascuna, e sono collegate tra loro da passerelle metalliche per consentire l’accesso agli ormeggiatori.

Su ogni bricola sono posizionate due bitte da 100 tonnellate e cinque parabordi, solo sull’ultima bricola lato mare vi sono sette parabordi per proteggere anche il lato esterno ed esposto della bricola stessa. I parabordi devono assorbire l’energia della nave in fase di accosto.

Le bricole sono dotate di scalette alla marinara per consentire la risalita degli operatori da imbarcazioni di servizio o accidentalmente caduti in mare.

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

## **Fase di cantiere**

Il cantiere sarà realizzato in modo da garantire comunque l’operatività delle banchine ed assicurare una propria viabilità distinta da quella degli utenti passeggeri e merci.

Attraverso il mantenimento della operatività delle strutture esistenti, degli accessi e dei punti di controllo, i tempi ed i costi di gestione dell'intervento saranno ottimizzati, limitando gli eventuali impatti sul territorio e sull'infrastruttura portuale.



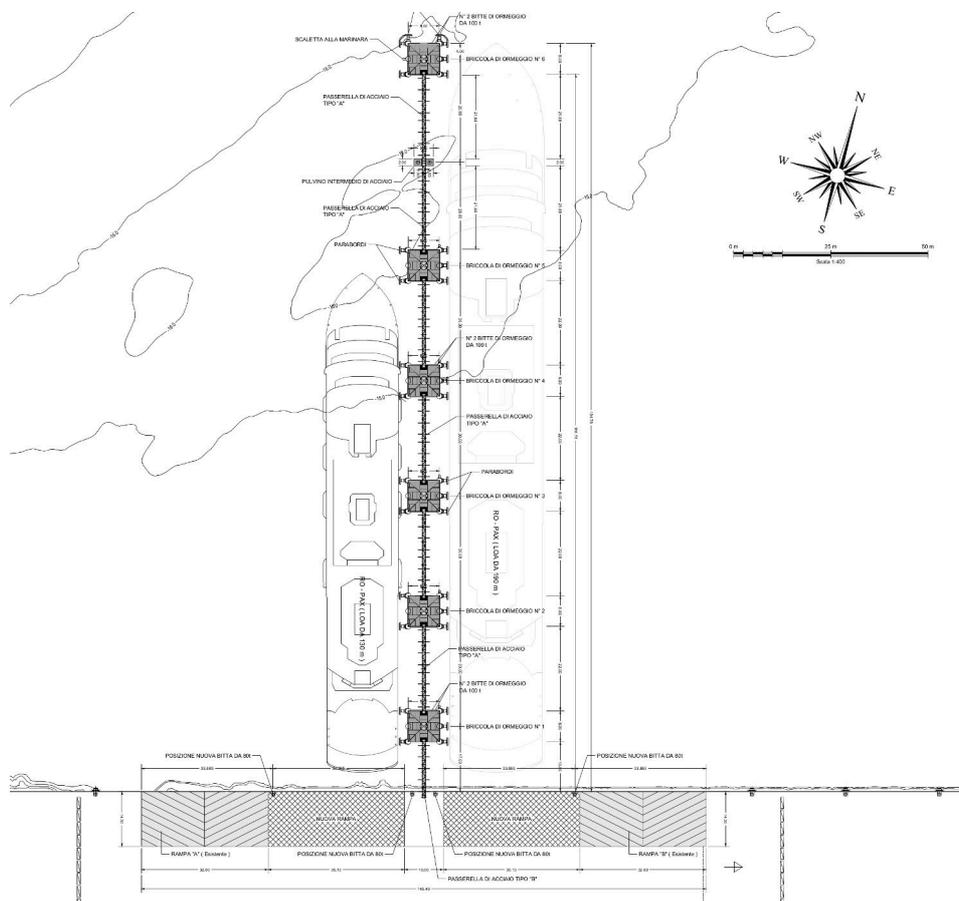
*Area di intervento*

Le aree di cantiere a terra saranno ubicate sulla banchina interessata e sul retrostante piazzale in corrispondenza del pontile. Le aree di lavoro a mare interesseranno lo specchio acqueo antistante lo stesso tratto di banchina. Tutte le aree di cantiere a terra e a mare saranno opportunamente delimitate per l'intera durata dei lavori, le prime mediante recinzione metallica, le seconde mediante boe luminose.

Le seguenti misure saranno messe in atto per la mitigazione e il controllo dei possibili effetti sull'ambiente:

- 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 di controllo delle torbidità generate al fine di controllare e ottimizzare le operazioni di infissaggio. Il Piano consentirà la caratterizzazione chimico-fisica della colonna d'acqua e il monitoraggio degli organismi.



Planimetria del progetto

Il proponente dichiara che *“L’area d’intervento si localizza in zone portuali e aree produttivo-logistiche, non confinanti con zone residenziali, [...] gli interventi previsti nelle diverse fasi non comportano aumento del traffico nell’area.”*, mentre per quanto riguarda la fase di esercizio, *“non è previsto un incremento delle emissioni atmosferiche ed acustiche da parte delle navi in quanto il numero degli accosti e la tipologia delle navi che possono essere ormeggiate saranno gli stessi”*. Inoltre *“L’unica possibile alterazione della qualità dell’aria e del rumore 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 delle due componenti”*.

#### Pareri acquisiti

Il progetto di variante del Piano Regolatore Portuale di Brindisi è stato sottoposto a procedura di VIA statale conclusa con Decreto di compatibilità ambientale n. 405 del 26/04/2005, positivo con prescrizioni.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con parere n. 80/2020, ha rilevato che *“il caso in esame può essere ricondotto alla fattispecie di un “adeguamento tecnico funzionale” (ATF) in quanto non risultano alterati i contenuti generali di piano, rappresentati dagli obiettivi e dalle correlate scelte*

*strategiche, previa verifica di non rilevanza sotto il profilo ambientale". L'opera "risponde esclusivamente all'esigenza di mettere in sicurezza, sia in fase di accosto che di ormeggio, le navi Ro-Ro che già attualmente attraccano alla stessa banchina.*

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

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

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

Sono stati acquisiti i pareri di ISPRA e ARPA Puglia, positivi con osservazioni per i profili di rispettiva competenza.

### Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica e ambientale

L'intervento ricade nell'area a mare del Sito di Interesse Nazionale di Brindisi.

Il pontile si radica alla banchina di Costa Morena che ricade in una perimetrazione soggetta *ope legis* a vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.

L'area d'intervento non ricade all'interno di aree della Rete Natura 2000. Tuttavia nell'area vasta sono presenti il SIC IT9140005 – "Torre Guaceto e Macchia Giovanni", e il SIC IT9140003 – "Stagni e Saline di Punta della Contessa", distanti circa 6 km.

L'intervento non ricade in aree archeologiche. Tuttavia a circa 400 m è situato il Villaggio Protostorico di "Punta delle Terrare", area sottoposta a vincolo archeologico, ai sensi della Legge n. 1089/1939.

In base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM n. 3274/2003, l'area è classificata come "Zona sismica 4" (area a bassa sismicità).

## **Conclusioni**

Sulla base delle informazioni fornite dal proponente nella documentazione trasmessa, preso atto che l'intervento, come anche dichiarato dal proponente:

- è finalizzato esclusivamente al miglioramento delle condizioni di sicurezza durante lo svolgimento delle attività di carico/scarico delle imbarcazioni attraccate;
- non introduce alcuna modifica alla funzione del PRP, confermando la tipologia di traffico esistente;
- non causerà un incremento delle emissioni atmosferiche ed acustiche da parte delle navi, in quanto non varia il numero degli accosti e la tipologia delle navi che possono essere ormeggiate;
- vista la distanza delle aree SIC dal sito d'intervento, non appare in contrasto con la conservazione delle stesse;
- prevede la messa in atto di misure di mitigazione e controllo dei possibili effetti sull'ambiente,

considerato e valutato che, sulla base degli elementi informativi trasmessi, sia ragionevole escludere il verificarsi di potenziali impatti ambientali significativi e negativi legati alla realizzazione e all'esercizio del pontile, si ritiene che il progetto "*Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - realizzazione di un pontile con briccole*", non ricada, ai fini dell'applicazione della disciplina della VIA, nella tipologia di cui alla lettera h), punto 2, dell'Allegato II-bis alla Parte

Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii “modifiche o estensioni di progetti di cui all’allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell’allegato II)”.

**Il Dirigente**

Dott. Giacomo Meschini

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell’art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)