



Ministero della Transizione Ecologica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

Parere n. 90 del 26 aprile 2021

Progetto:	<p><i>Parere Tecnico</i></p> <p>Porto di Brindisi Lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est Procedimento di VIA Richiesta parere integrativo</p> <p>ID_VIP:3870</p>
Proponente:	<p>Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale</p>
Richiedente	<p>Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo</p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. (d’ora innanzi D. Lgs. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*” convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall’art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “*Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale*”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione e modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- la nota prot. n. 998 del 10 luglio 2020 con la quale la Regione Puglia ha designato la Dott.ssa Giorgia Barbieri e la Dott.ssa Daniela Antonella Battista, quali rappresentati in seno alla Commissione tecnica di Verifica di Impatto Ambientale VIA-VAS, rispettivamente quale membro effettivo e membro supplente;
- la successiva nota del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. 104303 dell’11 dicembre 2020 di presa d’atto della designazione della Regione Puglia del referente regionale contemplato dall’art. 8 del D. Lgs. n. 152/2006;
- l’art. 5, comma 2, lettera e) del Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342;

PREMESSO che:

- con il parere CTVA n. 13 del 19/10/2020 la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) ha espresso parere positivo con condizioni ambientali sulla compatibilità ambientale del progetto “*Porto di Brindisi - Lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est*”;
- nell’ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo ha espresso il parere positivo con condizioni ambientali n. 5773 del 19/02/2021, precisando che la valutazione è riferita alla proposta progettuale “*con le modifiche presentate con nota prot. n. 28492 del 6/11/2020 dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (leggasi “Progetto 2020”)*”, con la quale l’AdSPM “*ha trasmesso il progetto definitivo della cassa di colmata – di dimensioni più ridotte rispetto al progetto iniziale*”;

[...] – completo di interventi di riqualificazione paesaggistica, in coerenza con quanto previsto per l'area dal “Progetto di valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri” di cui al PPTR”;

- la Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con nota prot.n. 28552/MATTM del 18/03/2021 ha chiesto al Proponente di poter acquisire la documentazione progettuale aggiornata;

- con nota n. 10578 del 22/03/2021, assunta al prot. n. 32087/MATTM del 26/03/2021 il Proponente ha trasmesso la documentazione richiesta affermando che tale documentazione “è stata compilata in esatta risposta a quanto richiesto dalla Direzione Generale competente del Ministero dei beni culturali ovvero in termini di significativa riduzione quantitativa del layout della cassa di colmata e di inserimento di importanti opere di mitigazione ambientale. Il parere favorevole rilasciato da quest'ultima, peraltro, contiene delle condizioni da ottemperare in fase della progettazione esecutiva la cui verifica è demandata nuovamente al Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.”;

- in considerazione del fatto che tale proposta progettuale non è stata oggetto di valutazione nell'ambito della procedura conclusa con il citato parere della Commissione, (antecedente all'invio della documentazione relativa alle modifiche), la Divisione, con nota prot. n. MATTM/33410 in data 30/03/2021, acquisita con prot. n. CTVA/1626 del 31/03/2021 ha comunicato la pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione chiedendo alla Commissione di valutarne i contenuti al fine di confermare o modificare il parere n. 13 del 19/10/2020;

RILEVATO che il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale con nota n. 10578 del 22/03/2021, assunta al prot. n. 32087/MATTM del 26/03/2021 al fine di fornire riscontro a quanto richiesto dalla Direzione:

- Relazione paesaggistica
- TAV.01 Configurazione cassa di colmata - Ottobre 2020 1:3.500
- TAV.02 Progetto del verde (interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica in ottemperanza al Progetto di Valorizzazione dei territori costieri del PPTR vigente) 1:3.500
- TAV.03.a Progetto del verde – Nuova duna - Planimetria 1:2.000
- TAV.03.b Progetto del verde – Nuova duna - Profili -
- TAV.03.c Progetto del verde – Nuova duna – Specie vegetazionali
- TAV.04 Progetto del verde – Riqualificazione della costa – Stato attuale e proposta 1:2.200
- TAV.05 Progetto del verde – Area fruibile dal pubblico 1:3.500
- TAV.06.a Progetto del verde – Area di sosta
- TAV.06.b Progetto del verde – Capannoni
- TAV.06 Nuova cassa di colmata - Contestualizzazione
- TAV.07a Sistemazione finale – Ipotesi Area artigianale 1:3.500
- TAV.07b Sistemazione finale – Ipotesi Terminal commerciale 1:3.500;

RILEVATO che gli aspetti significativi della documentazione progettuale aggiornata sono:

La proposta, esito del confronto intercorso tra l'Autorità di Sistema Portuale e il MIBACT, si differenzia dal Progetto definitivo dei "Lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est", per:

- la configurazione della cassa di colmata (Ottobre 2020), rivisitata rispetto a quelle originaria risalente al Luglio 2017, in accoglimento delle richieste contenute nella nota MIBACT_DG-ABAP_SERV V/28/11/2019/0035077-p;
- i contenuti dell'intervento, che risultano ampliati in accoglimento della richiesta concernente le opere di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica così come richiesto dal PPTR nel progetto di valorizzazione dei territori costieri;

L'intervento oggetto della proposta, dunque, si articola in:

- la realizzazione della nuova cassa di colmata nello specchio acqueo ubicato tra il Pontile Petrolchimico, ad est, e Costa Morena, a ovest;
- il dragaggio di una porzione di fondale portuale e il conferimento dei sedimenti marini portuali dragati nella cassa di colmata suddetta;
- la realizzazione di una nuova duna lungo il limite sud-orientale della cassa di colmata;
- la riqualificazione del tratto di costa posto immediatamente a tergo della cassa di colmata, ricadente nell'ambito della circoscrizione demaniale marittima di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale ed esteso lungo un tratto di via Enrico Fermi e di via Albert Einstein. In questo contesto è anche individuata la viabilità di accesso alla nuova opera portuale;

La proposta della nuova duna e della riqualificazione del tratto di costa prospiciente sono rappresentativi del progetto del verde che integra quello della cassa di colmata e dragaggio; il progetto del verde, secondo il Proponente, sostanzia la proposta delle opere di compensazione ecologica e di riqualificazione paesaggistica richieste dal PPTR. L'area di intervento, non considerando il fondale portuale che sarà oggetto di dragaggio, misura circa 183.000,00 m².



Fig. 1 Cassa di colmata - configurazione ottobre 2020

Nella configurazione dell'Ottobre 2020, la cassa di colmata assume una forma pressoché quadrata, con il lato rivolto verso il bacino portuale, la banchina, inclinato, rispetto al primo tratto del Pontile Petrolchimico, di circa 5° verso sud. Questa inclinazione, seppure lieve, è sufficiente, secondo il Proponente, a intaccare la rigidità del profilo delle opere portuali esistenti sull'acqua, inficiando la relazione di perpendicolarismo/parallelismo che lo lega alla viabilità costiera che corre a tergo dello stesso.

La banchina sarà lunga circa 290 m e il fondale, in corrispondenza di essa, sarà profondo - 7/8 m s.l.m.m., rendendo più naturalistico l'aspetto dell'opera e del profilo portuale; l'andamento curvilineo del lato occidentale della cassa di colmata, insieme al tratto di costa antistante, in parte risagomato per garantire un migliore deflusso delle acque interne, delimiterà la nuova foce del Fiume Grande, ove confluiranno anche i canali artificiali delle centrali EdiPower e ex Montecatini. La nuova foce così formata sarà larga, mediamente, 130 m. Entrambe le sponde, quella orientale (coincidente con il lato sud della cassa di colmata) e quella occidentale (tratto di costa esistente lungo via Albert Einstein), saranno protette da una mantellata in massi naturali. La mantellata della sponda orientale schizzerà alla vista la paratia metallica di cui, invece, sarà costituita la cassa di colmata al fine di accogliere i sedimenti portuali.

Nel complesso, dunque, il sedime della nuova cassa di colmata misurerà circa 144.260 m². Essa potrà accogliere circa 560.000 m³ di sedimenti marini portuali. La tabella che segue mette a confronto la configurazione della cassa di colmata Luglio 2017 con quella Ottobre 2020, con riferimento alle principali caratteristiche dell'opera.

Configurazione	Volume (m ³)	Larghezza canale (m)	Lunghezza fronte di accosto (m)	Superficie tot. (m ²)	Superficie impermeabile (m ²)
Luglio 2017	700.000	45	400	167.488,03	-
Ottobre 2020	560.000	130	290	144.260,58	62.612,76

Pertanto, la configurazione Ottobre 2020, rispetto a quella Luglio 2017, comporta:

- la riduzione del volume della cassa di colmata: - 140.000 m³;
- l'aumento dell'ampiezza del nuovo canale: + 85 m;
- la riduzione della lunghezza del fronte di accosto della banchina: - 110 m;
- la riduzione della superficie della cassa di colmata: - 23.227,45 m²;
- l'incremento della superficie permeabile: + 62.612,76 m².

Le caratteristiche costruttive della cassa di colmata rimangono quelle già illustrate nel Progetto definitivo dei "Lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est". Essa sarà formata da elementi strutturali in grado di garantirne la tenuta idraulica, con permeabilità equivalente a un materiale di spessore pari a 1.00 m e con un coefficiente di permeabilità (k) di 10⁻⁹ m/s. Queste opere saranno spinte fino alla profondità di -27,00 m s.l.m.m., per almeno 2,00 m nelle argille compatte Calabriane.

La paratia metallica sarà rinfiancata, nella parte intera della vasca, con tout-venant di cava, fino a quota +1.00 m s.l.m.m., con una larghezza di sommità pari a 5,00 m, al fine sia di limitare le sollecitazioni agenti sulle strutture di contenimento durante il refluento del materiale dragato, sia di consentire il transito dei mezzi di lavoro necessari alla realizzazione della vasca ed al suo successivo riempimento. Le strutture di conterminazione saranno completate in sommità con una

trave di coronamento di calcestruzzo armato che correrà con continuità lungo il canale e lungo la paratia combinata, che ospiterà, nella parte interna lato vasca, in apposite tasche, elementi di acciaio zincato utili alla futura, possibile, sistemazione a terra. All'interno della cassa di colmata, nella parte prossima al Pontile Petrolchimico saranno realizzate una vasca di sedimentazione, una di carico e un impianto di sollevamento per lo scarico controllato delle acque in esubero nel bacino portuale utili a evitare l'indesiderata diffusione dei sedimenti contaminati nell'ambiente marino circostante. Il sistema di refluento e di scarico sarà dotato di un sistema di sicurezza e controllo che ne consenta l'interruzione in caso in aumento della torbidità delle acque.

Con l'intervento di dragaggio saranno approfonditi:

- il fondale nell'area di S. Apollinare, per la realizzazione del nuovo terminal Ro-Ro, a -12,00 m s.l.m.m;
- il fondale in corrispondenza del canale di accesso al porto interno a -14,00 m s.l.m.m.;
- il fondale presso le calate di Costa Morena, con i suoi terminali container e rinfuse, a -14,00 m s.l.m.m.;

Come si è detto, l'intervento, per ottemperare alle disposizioni del Progetto di Valorizzazione dei territori costieri del P.P.T.R. vigente per i Waterfront ad alta criticità, quale è quello in cui ricade il Porto di Brindisi, comprende opere di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica (nuova duna, riqualificazione di verde esistente, impianto di nuovo verde e sistemazione della sponda occidentale della nuova foce del Fiume Grande con riqualificazione della costa prospiciente la cassa di colmata).



Fig. 2 Studio della configurazione e dell'inserimento nel paesaggio

La nuova duna si svilupperà lungo il margine sud-orientale della cassa di colmata e, precisamente, in corrispondenza dell'attacco a terra e della nuova foce del Fiume Grande (vedi anche TAV.03.b – Progetto del verde – Nuova duna - Profili e TAV.03.b – Progetto del verde – Nuova duna – Specie vegetazionali). La nuova duna occuperà 40.673 m² della superficie della cassa di colmata (circa il 28 % della stessa) e sarà realizzabile non appena i sedimenti portuali saranno consolidati. La nuova duna sarà articolata nei seguenti tre livelli, tra loro raccordati tramite piani a varia inclinazione:

- Livello 1 (macchia mediterranea – alberi e arbusti) posto alla quota massima di + 5 m s.l.m.m., corrispondente a + 2 m al di sopra del piano campagna posto, rispetto al medio mare, a + 3 m;
- Livello 2 (macchia mediterranea – arbusti di altezza media) che si svilupperà invece a + 4 – 4,50 m s.l.m.m. e a + 1 - + 1,50 m al di sopra del piano campagna posto a + 3 m dal medio mare;
- Livello 3 (macchia mediterranea – arbusti di ridotta altezza) posizionato a + 3 m - + 3,50 m s.l.m.m. corrispondenti, all'incirca, al piano di calpestio sempre posto a + 3 m rispetto al medio mare;

La duna sarà articolata in due corpi principali, uno lato porto, più esteso ed elevato rispetto a quello lato terra, separati da un percorso in terra naturale continuo lungo il margine sud-orientale della cassa di colmata e raccordato al verde esistente, riqualificato, dell'attacco a terra;

Le specie vegetali, che formeranno la vegetazione di ciascun livello, sono nel seguito indicate:

- Livello 1: Tamarice (*Tamarix Gallica*), Corbezzolo (*Arbustus Unedo*), Ginepro rosso (*Uniperus oxycedrus*), Oleandro (*Nerium Oleander*), Alloro (*Laurus Nobilis*);
- Livello 2: Lentisco (*Pistacia Lentiscus*), Oleandro (*Nerium Oleander*), Ligustro comune (*Ligustrum vulgare*), Lavanda (*Lavandula angustifolia*);
- Livello 3: Palma nana (*Chamerops humilis*), Festuca (*Festuca glauca*), Lavanda (*Lavandula angustifolia*), Rosmarino (*Rosmarinus officinalis*), Fico degli ottentotti (*Carpobrotus edulis*).

La riqualificazione del tratto di costa posto immediatamente a tergo della cassa di colmata investe l'area demaniale marittima di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale che si sviluppa lungo via Enrico Fermi (attacco a terra della cassa di colmata) e via Albert Einstein (sponda sinistra della nuova foce del Fiume Grande).

La riqualificazione, realizzata una volta conclusa la costruzione della cassa di colmata e durante l'esecuzione del dragaggio e del reflimento dei sedimenti nella stessa, comprende:

- il recupero del verde esistente in corrispondenza dell'"attacco a terra" della cassa di colmata (via Enrico Fermi);
- la risagomatura della sponda occidentale della nuova foce del Fiume Grande, la riqualificazione del verde esistente e l'impianto di nuovo verde;

a cui si aggiunge la realizzazione della viabilità di accesso alla nuova opera portuale.

Le aree a verde saranno dotate di percorsi pedonali. Alla nuova opera portuale si accederà da nord, da via Enrico Fermi. Un asse stradale, dedicato sarà realizzato in area demaniale marittima, a partire dalla rotatoria esistente, sarà lungo circa 246 m e si svilupperà nel verde. L'attacco a terra della cassa di colmata, corrispondente al tratto di costa che si sviluppa lungo via Enrico Fermi, già presenta una folta vegetazione, in buono stato di conservazione, che contorna il complesso edificato che si sviluppa lungo via Enrico Fermi.

Il progetto di riqualificazione propone il ripristino della vegetazione più prossima al profilo della nuova cassa che, necessariamente, sarà rimossa per consentire la costruzione della stessa. È previsto anche il livellamento del piano campagna, uniformato alla quota di + 3 m s.l.m.m. per consentire una fruizione completa dell'area. L'area verde così ottenuta sarà percorsa da una passeggiata pedonale (circa 670 m), di collegamento dell'ingresso carrabile alla nuova foce del Fiume Grande,

che si manterrà tutta alla quota di + 3 m s.l.m.m., tranne una porzione centrale più elevata per raccordarsi alla nuova duna. Le specie vegetali impiantate, che sono le stesse che caratterizzeranno la duna, sono a integrazione della vegetazione esistente. Lungo la nuova foce del Fiume Grande, i tre tratti di sponda occidentali esistenti saranno trattati in maniera analoga, mentre quello orientale sarà mantenuto nell'attuale configurazione. Il tratto di sponda centrale verrà risagomato con avanzamento verso mare e la nuova area a verde così ottenuta sarà arricchita di vegetazione e la sua quota elevata lungo la strada per proteggere l'area suddetta dal traffico veicolare. Il tratto di costa occidentale, infine, sarà anch'esso risagomato, ridotto verso terra, per consentire il deflusso delle acque interne. Anche in questo caso la vegetazione esistente sarà potenziata e il livello dell'area verde elevato in prossimità della strada. La realizzazione della nuova duna e la riqualificazione del tratto di costa prospiciente la nuova cassa di colmata costituiranno, nel complesso, una nuova, estesa – circa 50.000 m² – area a verde fruibile dal pubblico, prevedendo di ubicare la recinzione portuale lungo il margine settentrionale – lato porto - della nuova duna. Lo studio della configurazione della nuova cassa di colmata e del suo inserimento nel paesaggio, sempre in risposta alle richieste del MIBACT, contiene anche due ipotesi di sistemazione finale della stessa, in ragione della destinazione della cassa di colmata ancora in fase di definizione. Le ipotesi nel seguito rappresentate fanno riferimento agli scenari più probabili, ossia alla realizzazione di un'Area artigianale (es. cantieristica nautica di lusso) o a quella di un Terminal commerciale. Nell'Ipotesi di sviluppo di un'Area artigianale, la viabilità di servizio, spostata nella zona meridionale della cassa ed avente andamento parallelo a via Enrico Fermi, articola l'area operativa in sei campi principali e nell'area di banchina. Presso ciascun campo è prevista la realizzazione di edifici di servizio. L'area di banchina è aperta alla fruizione di tutti gli operatori portuali.



Fig. 3 Sistemazione finale. Ipotesi area artigianale.

Si evidenzia la previsione di un'area di sosta per i mezzi di servizio e in transito nell'Area artigianale ubicata nella parte settentrionale della stessa, in prossimità del Pontile Petrolchimico, che presenterà una pavimentazione permeabile, analogamente ai campi operativi più occidentali, compatibilmente con le attività che ivi saranno svolte, se non possibili cause di inquinamento del suolo e del sottosuolo. Si riportano nel seguito i parametri edilizi di questa sistemazione finale.

Parametri edilizi

- Superficie totale: 144.260,58 m²
- Superficie scoperta: 136.860,58 m²
- Superficie coperta: 7.400,00 m²
- Rapporto di copertura: 5,12 %
- H max edifici: 10 m
- Superficie permeabile: 62.612,76 m² (compresa aree di sosta)
- Area operativa: 81.647,82 m²
- Distanza minima dal fronte di accosto: 20 m
- Distanza minima da confini e recinzioni: 5 m
- Distanza minima dalla viabilità: 10 m

Nell'ipotesi di sviluppo di un Terminal commerciale, invece, la viabilità di servizio, sempre spostata verso il limite meridionale della cassa di colmata, ma con andamento parallelo alla banchina, ripartirà l'area operativa in tre zone: l'area di banchina (lato porto), l'area per servizi e uffici (a ridosso della duna) e l'area di stoccaggio prossima alla nuova foce del Fiume Grande. L'edificato, in questo caso, sarà concentrato nelle ultime due zone citate, così da lasciare l'area di banchina libera per il carico, lo scarico, la movimentazione e lo stoccaggio delle merci.



Fig. 4 Sistemazione finale. Ipotesi terminal commerciale

Anche in questa ipotesi è prevista la realizzazione di un'area di sosta con pavimentazione permeabile nella parte settentrionale dell'area operativa, così come, nell'estremità meridionale, se destinata ad attività non impattanti sulla componente suolo – sottosuolo. Si riportano nel seguito i parametri edilizi rappresentativi di questa sistemazione finale.

Parametri edilizi:

- Superficie totale: 144.260,58 m²
- Superficie scoperta: 136.860,58 m²
- Superficie coperta: 7.400,00 m²
- Rapporto di copertura: 5,12 %

- H max edifici: 10 m
- Superficie permeabile: 62.612,76 m²
- Area operativa: 81.647,82 m²
- Distanza minima dal fronte di accosto: 20 m
- Distanza minima da confini e recinzioni: 5 m
- Distanza minima dalla viabilità: 10 m

Le due descritte sistemazioni finali presentano identici valori di superficie scoperta, coperta, permeabile ed operativa.

Completano lo studio della configurazione e dell'inserimento paesaggistico della cassa di colmata l'indicazione di due soluzioni "tipo" per l'area di sosta e i capannoni (TAV.06a – Aree di soste e TAV.06.d – Capannoni). Essendo la pavimentazione delle aree di sosta, che saranno fruite dai mezzi degli operatori portuali e da eventuali ospiti, permeabile, la soluzione suggerita prevede la piantumazione di alberi per l'ombreggiamento dei mezzi ospitati e l'impiego di masselli drenanti, in particolare di grigliati erbosi per l'integrazione del verde. Per quanto concerne i capannoni, ossia gli edifici a destinazione produttiva che potranno essere realizzati nell'area, è proposto che la sommità degli stessi sia abbellita con del verde, così da favorire il loro inserimento nel paesaggio.

È stata effettuata la simulazione dello stato dei luoghi a seguito dell'intervento proposto al fine di supportare la verifica dell'impatto paesaggistico dello stesso, consentendo altresì di valutare la modifica della percezione dei luoghi a opera ultimata. Per quanto concerne la percezione della modifica dello stato dei luoghi da nord (diga di sopraflutto) e da est (strada delle Pedagne), sono state prodotte viste dall'alto ottenute tramite ricostruzione tridimensionale dell'opera tramite il software Rhinoceros 6, che, rialzate rispetto al piano campagna, consentono di apprezzare, più delle altre, il contributo delle opere di compensazione ecologica e di riqualificazione paesaggistica proposte a completamento della cassa di colmata. La simulazione dello stato dei luoghi a seguito dell'intervento proposto, contenuta nell'Allegato 1, unitamente alle considerazioni in merito allo stato attuale dell'area di intervento, induce a ritenere che l'intervento proposto comporterà una modifica dello stato dei luoghi sostanziale, per alcuni aspetti positiva.

VALUTATO che:

la realizzazione delle nuove infrastrutture marittime impone, nel caso dei waterfront a elevata criticità da rigenerare, quale è quello in cui ricade il Porto di Brindisi, l'attuazione di interventi di compensazione ecologica e riqualificazione ambientale;

la configurazione di Ottobre 2020, rispetto a quella di Luglio 2017, comporta variazioni volumetriche e lineari migliorative, nonché l'ampliamento e la "naturalizzazione" della nuova foce del Fiume Grande, oltre all'introduzione di superficie permeabile;

la riqualificazione consiste non solo nella realizzazione della nuova duna e la riqualificazione del tratto di costa prospiciente, ma anche nel recupero del verde esistente, nell'impianto di nuovo verde e nella sistemazione delle sponde della nuova foce del Fiume Grande, oltre alla realizzazione della viabilità di accesso alla nuova area portuale;

la sistemazione finale della cassa di colmata nel caso in cui diventi sede di un terminal marittimo o un'area artigianale mostra come il rapporto tra la superficie scoperta, quella coperta, la superficie permeabile e quella operativa, rimanga invariata;

le opere di compensazione e riqualificazione paesaggistica proposte, consistenti nella realizzazione della nuova duna lungo il margine meridionale della cassa di colmata e nella sistemazione del tratto di costa prospiciente, dell'attacco a terra e delle sponde della nuova foce del Fiume Grande, rendono l'intervento per la realizzazione della cassa di colmata e il dragaggio dei sedimenti portuali compatibile con le attese di tutela e valorizzazione del paesaggio espresse dagli Enti competenti e dal P.P.T.R. vigente;

SPECIFICATO dunque che il presente parere integrativo inerisce esclusivamente alla valutazione della documentazione integrativa trasmessa dal proponente in data 22 marzo 2021 al fine di assolvere anche alle richieste del Ministero della Cultura formulate con nota avente prot. n. 5773 del 19 febbraio 2021 in narrativa meglio esplicitate.

La Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate e sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare dei contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quali motivazioni del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

il progetto definitivo della cassa di colmata – di dimensioni più ridotte rispetto al progetto iniziale [...] – completo di interventi di riqualificazione paesaggistica, così come prefigurati e descritti nella documentazione trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale con nota del 22 marzo 2021, non è tale da richiedere ulteriori valutazioni oltre a quelle compiute nell'ambito dell'istruttoria tecnica conclusa con il parere CTVA n. 13 del 19/10/2020 del progetto “Porto di Brindisi - Lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est” che è dunque confermato, unitamente alle 9 condizioni ambientali ivi precedentemente apposte che sono parimenti confermate.

Il Presidente della Commissione VIA e VAS

Cons. Massimiliano Atelli