

**Italia
Nostra**ONLUS

Sezione di Brindisi

Associazione Nazionale per la tutela del Patrimonio Storico, Artistico e Naturale della Nazione

Inviata con PEC

Brindisi, 04 dicembre 2022

Al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile
Al Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica
Al Ministero della Cultura
Al Ministero della Difesa –Marina Mil. Comando Mar.SUD
Al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Al Presidente della Regione Puglia
All'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Merid.
Al Presidente della Provincia di Brindisi
Al Sindaco del Comune di Brindisi
Alla Capitaneria di Porto – Porto di Brindisi
LORO PEC

Oggetto: BRINDISI – Osservazioni al Piano regolatore Portuale presentato dalle associazioni Forum Ambiente Salute e Sviluppo Brindisi, Italia Nostra Brindisi, Legambiente Brindisi, WWF Brindisi, NAC Brindisi, No Tap/Snam Brindisi

La scrivente associazione ITALIA NOSTRA, Associazione riconosciuta con D.P.R. 22 agosto 1958, n. 1111, trasmette in allegato le Osservazioni al Piano Regolatore Portuale di Brindisi, avanzate dalle associazioni Forum Ambiente Salute e Sviluppo Brindisi, Italia Nostra Brindisi, Legambiente Brindisi, WWF Brindisi, NAC Brindisi, No Tap/Snam Brindisi.

Allegato n.1

Italia Nostra – Sezione di Brindisi
Presidente Maria Ventricelli



-- BRINDISI - OSSERVAZIONI AL PIANO REGOLATORE PORTUALE --

Introduzione:

- A. E' d'obbligo premettere che l'azione pianificatoria dell'ASPMAM, a partire dal DPSS è avvenuta senza alcuna forma di interazione, né preventiva né in itinere, con l'Amministrazione Comunale e questo si ripercuote nelle proiezioni pianificatorie del PRP, sulle cosiddette aree di interazione ed anche in altri elementi in esso contenuti.
- B. Si osserva che il PRP sconfinava in proiezioni e valutazioni pianificatorie riferite alle aree d'interazione Città-Porto, trascurando la presenza della pianificazione/programmazione già esistente e/o in corso messa in atto dall'Ente Comunale; è il caso del waterfront che parte da corso Garibaldi, lungomare Regina Margherita e giù fino a porta Thaon de Revel, di cui al progetto "Brindisi Smart City Port", approvato con DGC 232/2020 d' intesa con ASPMAM, nonché parte integrante del Documento programmatico di rigenerazione urbana (DCC 62/2022 giusta LRP 21/2008), che interessa l'area di foce del canale Patri fino a quella di pertinenza dell'ex capannone Montecatini e prevede specifiche funzioni di interazione tra porto ed ambito urbano;
- C. Si osserva che non vengono acquisite o quantomeno menzionate le previsioni del Documento programmatico di rigenerazione urbana, sempre approvato dall'Ente Comunale, che contengono gli interventi del CIS (Brindisi – Lecce – Costa Adriatica) per il Recupero e valorizzazione di una porzione dell'Isola di Sant'Andre, per la realizzazione di servizi funzionali alla fruizione dell'area, nel rispetto della salvaguardia del beni culturali e paesaggistici e architettonici di detto luogo.
- D. Si osserva, inoltre, la presenza di programmi di riqualificazione o approvati o in corso e in fase attuativa, vedi i capannoni ex Saca, pure programmata risulta l'area di proprietà comunale, adiacente e prospiciente il canale Pigonati detta "ex molo catene" interessata da interventi di sistemazione.
- E. Si osserva che la pianificazione in queste aree è di competenza Ente Comunale, ovviamente al netto della base militare.
- F. Si osserva una limitata e superficiale attenzione è posta alla area archeologica, vincolata, di Punta Le Terrare, vincolo già riportato nel PRP del '75, come generiche sono le funzioni attribuite all'ex Capannone Montecatini, peraltro non rispettose degli indirizzi contenuti nella variante 2006, nel mentre per la ex Stazione Marittima, attuale sede degli uffici della ADSPAM, non viene chiarito puntualmente se essa debba ritornare

agli usi urbani, in virtù di una conclamata area di interazione, o debba rimanere effettivamente anche “Stazione di accoglienza” per i passeggeri, in virtù della acclarata attrattiva che i passeggeri hanno per approdare nei centri urbani, atteso che la indicata passerella sulle tavole di piano, nella sostanza mortifica, ma soprattutto inibisce l’uso della banchina ai fini portuali.

- G. Si osserva che il compendio di Punta delle Terrare è un focus d’interesse paesaggistico e archeologico che meriterebbe, proprio nell’ottica della azione di intesa Porto/città e territorio, maggiore attenzione con puntuali previsioni anche sulla possibile accessibilità sia pedonale che auto, stante la interclusione nel circuito portuale.
- H. Si osserva che quanto previsto in prossimità della diga di Punta RISO non tiene debitamente in conto della presenza di un complesso di elevato interesse quale l’”ambito” del Castello di Mare che insiste anche sull’isola di S. Andrea, creando un ambito d’interesse ambientale, paesaggistico e architettonico (esempio interessante di transizione tra le varie fase dell’architettura militare a partire dal XV sec), e che va esaltata nella sua unicità “ambientale” anche nell’immediato contorno sia a mare che a terra e non mortificata con ulteriori cementificazioni dello specchio acqua. Inoltr, l’utilità di impegnare tempo e risorse pubbliche in una struttura portuale avulsa dal contesto operativo e infrastrutturale non è per nulla dimostrata.
- I. Si osserva che le tematiche industriali, ovvero le necessità logistico-operative di una realtà industriale non vengono adeguatamente affrontati e risolti, giacché il tutto pare ridursi semplicemente a sottrarre specchi d’acqua ad un porto naturale con colmate, giustificate con argomentazioni lontane dal dimostrare un effettivo ritorno per le attività industriali del sito.
- J. Si osserva che le colmate proposte, oltre a rappresentare un indubbio impatto ambientale per la foce di Fiume grande, sembra andare più verso la creazione di piazzali per ipotetiche aree commerciali, contraddicendo la vocazione a funzione prevalentemente industriale indicata e nella Relazione generale e negli elaborati di piano, anche qui rileviamo che tale previsione di piano contrasti e mozzi con le vocazioni industriali di quell’ambito portuale.
- K. Si osserva che questa forte ricerca di acquisire aree a mare, con evidente consumo delle risorse naturali, trova origine nella mancata attenzione all’enorme area retroportuale esistente e già infrastrutturata.
- L. E qui vogliamo osservare se è ancora concepibile, dopo quasi mezzo secolo, vedere in un piano programmatico che si ricorre a questo tipo di soluzioni che sono poco rispettose di un territorio come il nostro che ha già

subito gravi forme d'inquinamento. E' possibile pensare di usare, restringendoli, spazi acquei come discariche? Riteniamo questa modalit  concettualmente datata e non pi  in linea coi tempi nella convinzione che sia pi  opportuno e necessario bonificare, rendendo inerti, i sedimenti dei dragaggi per un loro conferimento in discarica o riutilizzarli per altro uso, cos  come indicato dall'art. 184 quater del Decreto Legislativo 152/2006 (s.m.i.) che riguarda l'utilizzo dei materiali di dragaggio nei Siti di Interesse Nazionale per le bonifiche (SIN). Quindi si chiede: la scelta progettuale operata (e confermata nel PRP) dall'Autorit  di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale   davvero la pi  valida? Di certo esistono alternative che mettano al riparo la comunit  dai rischi e criticit  connessi a tale opera, ed   compito dell'ente istituzionale cercarle invece di ricorrere alla soluzione pi  semplice ma pi  costosa dal punto di vista delle ricadute negative. Magari queste alternative saranno pi  costose ma certamente pi  rispettose del contesto, quindi sono costi accettabili tanto pi  che questo PRP non pare elaborato all'insegna del risparmio. Probabilmente, se invece di chiudersi nella propria torre d'avorio, si fosse prestata una pi  doverosa attenzione alle osservazioni presentate - oltre quella gi  citata della societ  Versalis stabilimento di Brindisi del'8 marzo 2018 - come quelle di Legambiente Brindisi Circolo "T. Di Giulio" e dell'Ordine degli Architetti della provincia di Brindisi ambedue presentate il 24 dicembre 2018, si sarebbe evitato di incidere con delle opere sulla fragilit  di un territorio gi  provato.

- M. Inoltre si osserva che l'attuale proposta di PRP non tiene in alcun conto delle possibili relazioni e delle potenzialit  di osmosi con la retrostante area, e ci , a nostro avviso, rende inefficace qualsiasi pianificazione, come in questo caso. Il porto e le sue banchine devono essere il "Terminal" delle retrostanti aree operative, almeno per la parte industriale e per le attivit  che attraverso il porto vogliono insediarsi.
- N. Si osserva anche per la trattazione Ultimo Miglio l'ADSPAM tenti di pianificare in autonomia e non di acquisirne e cercare azioni di collaborazione, dato che tale pianificazione   di competenza dell'Ente Comunale e ASI, per parte interessata ed ultimamente ruolo centrale assume anche la ZES (come parte interessata alle azioni di promozione e sviluppo). Certamente una sinergia pianificatoria sarebbe auspicabile per l'ottenimento di risultati utili alle sorti locali.
- O. Si osserva che l'attuale proposta di PRP non tiene in alcun conto delle possibili relazioni e delle potenzialit  di osmosi con la retrostante area, e ci , a ns avviso, rende inefficace qualsiasi pianificazione, come in questo caso. Il porto e le sue banchine devono essere il "Terminal" delle

retrostanti aree operative, almeno per la parte industriale e per le attività che attraverso il porto vogliono insediarsi.

- P. Si osserva anche per la trattazione Ultimo Miglio l'ADSPAM tenti di pianificare in autonomia e non di acquisirne e cercare azioni di collaborazione, dato che tale pianificazione è di competenza dell'Ente Comunale e ASI, per parte interessata ed ultimamente ruolo centrale assume anche la ZES (come parte interessata alle azioni di promozione e sviluppo). Certamente una sinergia pianificatoria sarebbe auspicabile per l'ottenimento di risultati utili alle sorti locali.

Sulla Relazione si osserva quanto segue (in parentesi e in grassetto i riferimenti alla relazione):

- 1) **(Pag. 12)** - la tabella riportante le banchine operative non trova riscontro con le banchine riportate nella Ordinanza della CP (...), è privo di dati essenziali quali l'air draft di riferimento, il grado di occupazione delle stesse (61); mancando anche di mettere in relazione con i piazzali attrezzati e magazzini portuali, per definire le giuste potenzialità
- 2) **(3.2)** Collegamenti stradali/ferroviari - non è descritta e rappresentata la presenza di viabilità interna in ferro/gomma (pag. 56 Linee Guida)
- 3) Manca analisi edilizia portuale (pag. 56 L.G.) né descrizione e indicazione di piazzali attrezzati e magazzini portuali (pag. 56 e 84 L.G.)
- 4) **(3.3)** La Città e il Porto. Non sono esplicitati gli spazi "a mare non più necessari per la funzionalità del Porto" (pag. 51 L.G.) non elenca edifici portuali dimessi. Il lungomare è definito come area "riconquistata" alla città, il lungomare, da innesto corso Garibaldi e giù su viale Regina Margherita sino a via De Revel è sempre stato un tutt'uno non è mai stato un elemento coeso con il tessuto urbano, trovando una convivenza con le attività portuali, sia commerciali, passeggeri, che di pesca. Si cita "Città d'acqua" dimenticando che tale azione trova riscontro nelle linee politico amministrative con atti di indirizzo dell'Amministrazione Comunale a partire dal 2002 (DGM 85502 e DGM 46937/2003) e, sfociata con l'azione politica del sindaco on. Domenico Mennitti nella definizione di "Città d'acqua"- modello Brindisi, nel convegno del giugno 2005.

Si ravvisa che il waterfront non può configurarsi esclusivamente con la parte urbana sopra citata, ma possono e debbano intendersi tali aree che si affacciano sul porto, mai utilizzate a fini portuali e dimensionalmente residuali oltre che ubicate fuori dai circuiti di servizio portuali, e hanno valenza urbana per via dello sviluppo che la Città ha avuto verso il mare, ci riferiamo a molo

Caprarelle, l'area Fontanelle, l'area archeologica di Punta delle Terrare, tutto il seno di ponente con esclusione della area militare.

Sulla questione Marina Militare, in previsione del rinnovamento del naviglio di competenza, si sarebbe dovuto doverosamente aprire un confronto con la Marina Militare per capire se fosse necessario localizzare siti idonei al nuovo naviglio. Si accenna al cap. 6.2 p OG5 in maniera generica ma senza avere riscontro cartografico per le banchine e piazzali manovra necessari.

Per quanto riguarda un'altra questione ampiamente dibattuta negli anni e della quale non si trova traccia, se non un breve cenno, una possibile altra e diversa localizzazione della base operativa per il servizio di rimorchio delle navi nel porto di Brindisi. Questo spostamento, più volte auspicato, è sempre stato rimandato ai posteri e in questo PRP è sostanzialmente ignorato.

Si annota una contraddizione tra le dichiarate indicazione sul ruolo del porto interno indicandolo polo crocieristico, polo diportistico, etc.; tale contraddizione scaturisce dall'ipotizzare un collegamento pedonale" tra le due sponde di S. Apollinare e piazza Vittorio Emanuele. Riportare un segno sulle tavole di PRP, ricordiamo ha valore normativo e come tale va rispettato nelle sue conseguenze che sono, di fatto, una cesura sulle rispettive banchine, il loro potenziale d'ormeggio si vedrebbe interrotto, per cui non è chiaro come possa conciliarsi la previsione di polo crocieristico, seppur con navi di dimensioni contenute, con una struttura che è un impedimento all'ormeggio; inoltre non è chiaro come sia possibile fruire della restante porzione (cospicua) del seno di levante con una struttura che di fatto è una barriera al libero transito dei natanti. Se è una semplice ipotesi o esercizio di disegno non può essere graficamente riportata su le tavole di piano poiché queste hanno valore prescrittivo, oltre alle implicanze d'impedimento oggettive alla fruizione portuale.

Incomprensibile l'utilità di dover realizzare una struttura che colleghi alla città un edificio portuale, peraltro non dimesso, e per di più intercluso dal recinto doganale e security (per una variante in corso d'opera di tale progetto) e privo di autonome vie di accesso, e che crea, come sopra descritto, limitazioni di esercizio alle normali attività portuali. Comunque lo si giudichi, ipotesi o gioco grafico, questo sopra descritto, come altro, dovrebbe essere di stretta competenza di un Piano Regolatore Generale della città e non di un Piano Regolatore Portuale, previa la ovvia interlocuzione e l'altrettanto logico e comprensibile confronto fra le parti istituzionali che hanno il compito di programmazione del territorio e delle attività portuali. Interlocuzione e confronto che, guardando i risultati, non è mai esistita ed è

veramente impensabile che un porto possa svilupparsi in contrasto con le comunità circostanti.

La “rifunionalizzazione delle banchine” del seno di levante non chiarisce puntualmente la convivenza tra l’uso diportistico/crocieristico e la recinzione security, tale soluzione, è priva di adeguate motivazioni e specificazioni sulle reali possibili funzionamenti.

La ricucitura con la città, ovvero un ottimale risultato di interazione porto-città, si avrebbe con l’uso urbano della attuale vecchia Stazione marittima, mai richiamata per una sua funzione attiva, eppure la sua ottimale posizione, a ciglio banchina e nel cuore urbano, ne fanno un Terminal ideale e moderno per l’accoglienza dei passeggeri .

La colmata di fiume Grande, pensata per accogliere il materiale dei dragaggi (su questa vicenda precedenti atti ufficiali stanno a testimoniare che non ha un utilizzo organico ad visione complessiva di sviluppo delle attività portuali) vanifica la richiesta “valenza ambientale” e con i principi di sostenibilità ambientale, a tutela della biodiversità e riduzione pressione antropica richiamate dalle L.G. Oltre a compromettere l’uso delle banchine attuali, come sostenuto dalla Versalis in un ricorso pendente al TAR Lazio.

La stessa notevole mole dei dragaggi meriterebbe un doveroso approfondimento sui recapiti finali del materiale dragato, in quanto non può giustificarsi l’uso di colmate a mare al solo fine di inglobare il materiale escavato, quasi che le aree a mare siano una appendice senza valenza né ambientale né patrimoniale pubblica. E qui è d’obbligo richiamare quanto scritto al punto - L - dell’introduzione.

(4) CARATTERISTICHE DEL PORTO

NON SONO PRESENTI DATI RIFERITI A:

- caratteristiche funzionali e infrastrutturali delle opere esterne, delle banchine e dei piazzali attrezzati;
- dimensione e localizzazione delle attività presenti nel porto
- determinazione del numero, tipo e dimensione delle navi che frequentano il porto (distinte per tipo di traffico)
- accesso alle aree portuali e viabilità interna stradale, con particolare riferimento alle nuove aree a ricavarsi di Capobianco e Fiume grande: oltre alla corretta dimensione delle sezioni stradali necessarie per i traffici che le attività che si vorrebbero insediare, potranno generare.

(4.4) ULTIMO MIGLIO

Non è rappresentata la viabilità interna (pag. 52 L.G.) in uso alla ADSPAM, ciò non permette di valutare il livello di infrastrutturazione delle banchine e piazzali, soprattutto per le aree oggetto di interventi futuri (v. colmate).

La viabilità indicata è tutta al di fuori delle competenze ADSPAM, anche quella parte che dovrebbe essere a supporto delle aree operative. Peraltro, la viabilità a supporto delle aree operative commerciali dovrebbe essere dimensionata per il traffico in entrata e in uscita preventivato.

Per il raccordo ferroviario si precisa che non si evince la lunghezza minima del binario unico utile (la dimensione ottimale nei costi d'esercizio è pari a min 750m)

(4.5) ASPETTI Energetici

Allo stato è in corso la redazione del progetto esecutivo dei Sistemi Di Cold Ironing nei Porti Di Bari E Brindisi". In coda a detto comma si rimanda all'elaborato DEASP.

Si osserva però che nella Relazione Generale del progetto sopra citato si afferma: *"Facendo particolare riferimento al porto di Brindisi, si osserva che alcune aree individuate dal DPEASP per l'installazione di impianti fotovoltaici ed aventi destinazione ad aree di sosta, saranno utilizzate per l'incolonnamento all'imbarco. Pertanto, per evitare che le strutture da realizzarsi costituiscano intralcio alle attività portuali, dette aree saranno escluse da quelle inizialmente ritenute idonei nel DPEASP"*.

Pertanto una attività programmatrice e pianificatoria del presente PRP viene inficiata.

Alcuni dati riportati nel DEASP risultano poco chiari o contrastanti: *"area da destinare all'installazione di pannelli fotovoltaici superficie complessiva di 25850 m2 per il porto di Brindisi"*. Mentre più avanti si afferma: *"per il porto di Brindisi, sulla superficie disponibile di circa 5000 m2, si è stimata la possibilità di realizzare un parcheggio fotovoltaico"*.

Non si prevede di elettrificare le banchine a diretto contatto con la parte urbana, aspetto in forte contraddizione con una delle finalità più importanti del cosiddetto "Cold Ironing", ma si limitano a interessare, pur anche doverosamente, banchine nel porto medio, ben lontane dall'abitato.

Non solo ma prevedendo una linea molto ridotta in lunghezza, non si creano le condizioni per facili allacciamenti nel futuro e con ciò venendo meno ai principi europei che raccomandano fortemente la realizzazione di impianti di cold ironing,

Tale punto del PRP è del tutto insufficiente e poco suffragato di dati certi per la definizione dello stesso.

Non è adeguatamente spiegato l'incidenza del deposito GNL sulla ricaduta energetica sulle attività portuali come nello spirito delle Linee Guida.

(5) Descrizione dello scenario

(5.1) Ruolo del porto

Si ritiene che tale processo è in progress e che come tale vada trattato con il continuo monitoraggio delle evoluzioni della movimentazione del mondo nautico in generale

(5.2) Analisi delle alternative

In detto comma si afferma: *“Il processo di pianificazione del nuovo PRP di Brindisi ha seguito due direttrici fondamentali: pianificare il necessario, ovvero quello scaturito dalle analisi compiute in fase di DPSS e pianificare il possibile ovvero valorizzare le infrastrutture portuali esistenti, sfruttando gli spazi interni disponibili, ed in parte già attrezzati senza ricorrere alla progettazione di nuove opere”.*

Tali affermazioni contrastano con quanto indicato nelle Tavole, ovvero con l'acquisizione di nuove aree, interrando ulteriori specchi acqui. Aree o colmate, di cui si rincorrono i possibili utilizzi, indicandone un uso a servizio delle retrostanti industrie.

E' da osservare che le industrie retrostanti non hanno mai nel tempo manifestato di aver bisogno di aree a mare, (stante la considerevole consistenza delle aree a terra, già infrastrutturate e con reti tecnologiche adeguate), ma l'unica esigenza collegata alle loro attività è il molo polimeri.

Detto molo viene, nell'attuale proposta, limitato e reso quasi inutilizzabile tanto che avverso tale progettazione vi è un ricorso pendente presso il TAR Lazio dalla Versalis, che è un'industria allocata nella retrostante area industriale. Le motivazioni sono tutte incentrate sul fatto che la colmata di Fiume Grande rende inutilizzabile sostanzialmente il molo polimeri. Si afferma in tale ricorso (riferito alla realizzazione di Capobianco): *“il punto di ormeggio n. 5 risulta totalmente occupato dalla cassa di colmata, la cui presenza rende impossibile l'ormeggio al punto 7, soprattutto se il punto 12 è già occupato”.*

Per cui si ritiene che l'attuale conformazione collide con le indicazioni programmatiche e pianificatorie del PRP in itinere, se da una parte professa una vocazione industriali dell' Ambito Porto Esterno e più precisamente del

Subambito Area industriale (Capo Bianco) e del Subambito Area industriale e petrolifera (Molo Polimeri).

Tale criticità viene amplificata con la Analisi delle alternative A e B, dove si afferma che: *“Relativamente al terminal di Capo Bianco al maggior sviluppo della banchina operativa nella configurazione A (855 m) rispetto alla configurazione B (730 m) si contrappone una maggior estensione del piazzale operativo della soluzione B di circa 100.000 m²”*.

Ovvero tutto si riduce non a un esame approfondito sulla manovrabilità del naviglio, ma ad una maggiore estensione di aree .

Questa scelta pare dettata più dal fatto che *“la gestione dei sedimenti di dragaggio costituisce infatti la principale criticità”*, e non da reale esigenza rinveniente da approfondite analisi di mercato o di esigenze *“dell’industria”*, né si valuta la possibilità di soluzioni alternative per il recapito dei sedimenti, problema che viene rimandato, non si può pensare di realizzare casse di colmate ovunque. Il non ascolto delle esigenze industriali collegate è una carenza sostanziale per la definizione di questo subambito portuale.

E’ da rilevare che l’analisi A e B non accenna, come richiesto dalle Linee Guida, ai *“condizionamenti e/o vincoli derivanti dalle limitate disponibilità di aree a mare e/o a terra (pag 55 Linee Guida)”*

Se affrontato questo aspetto aprirebbe uno scenario pianificatorio ben diverso ,sia in termini di immediata operatività dell’intero Porto che di diversa e, probabilmente, un utilizzo più efficace delle risorse pubbliche.

Si riportano, altresì, in tabella i costi delle due soluzioni, asserendo che i dragaggi non avrebbero alternativa al conferimento in discarica, tale affermazione non è supportato da dati analitici, né sono riportati confronti tra i costi di conferimento e i costi di realizzazione delle casse di colmata.

Si osserva che non vengono citati il numero degli ormeggi ottenibili in particolare e nel complesso generale, il tutto per restituire una efficace un’analisi benefici-costi.

5.3 Nella analisi SWOT si recita:

- (i) *“la realizzazione di aree di colmata in grado di contenere l’intero volume di sedimenti da dragare così da semplificare l’iter autorizzativo dei dragaggi da eseguire per ottenere la configurazione dei fondali di PRP”*.

Tale passaggio conferma che la indicazione del riempimento di aree a mare sono funzionali al solo dragaggio e non ad una reale necessità ricavata da una precisa analisi di mercato sui traffici portuali. Pertanto, tali scelte confliggono con i principi delle Linee Guida, ma ancor più con una oculata scelta di sviluppo commerciale e funzionale del *Porto*.

(ii) *“l’acquisizione di nuove aree retroportuali per la logistica integrata”*

Questa scelta non è supportata da una adeguata indicazione di rete viaria interna che renda ottimale l’attività logistica

(iii) ---

(iv) *“il potenziamento delle infrastrutture a servizio del traffico passeggeri (nuovi terminal, stazione marittima, terminal crociere, etc.)”*,

Si osserva che al fine di evitare interferenze tra percorsi pedonali (passeggeri) non è indicata la distanza percorsa dai passeggeri atta a valutare l’effettivo grado di servizio.

(v) *“il potenziamento della viabilità interna di collegamento del porto medio e del porto esterno con la E90”*;

Si osserva che la viabilità interna non è indicata, ai fini di una completa valutazione della infrastrutturazione e relativa previsione dei costi per realizzarla, oltre alle criticità collegate alla realizzazione (disponibilità di aree in proprietà, dimensione e sezioni stradali, aree di conflitto) la distanza dalle motrici di servizio per la movimentazione dei semirimorchi dall’area di stazionamento allo stallo assegnato all’interno della stiva e viceversa assume particolare rilevanza per la definizione dei costi di gestione del terminal, dei tempi di fermo nave e degli impatti sull’ambiente. Tale parametro, unitamente al numero di ormeggi ed ai conseguenti costi e tempi di realizzazione, ai volumi di terre da movimentare e alla qualità delle stesse (caratterizzazione) consentono di redigere in modo efficace un’analisi benefici-costi o multicriteriale attraverso il corretto calcolo degli effetti prodotti dalle diverse ipotesi di piano rispetto alle funzioni obiettivo più significative.

6.2 Obiettivi generali

Riguardo i punti

OS.1.1- ---

AZ.1.1.3 Si osserva che si propone il consolidamento di una banchina nel mentre dovrebbe proporsi un allargamento del Canale Pigonati collegato ad una maggior fruibilità del porto interno

AZ.1.2.1 Si cita un nuovo pontile, ma tale previsione, generica e non puntualizzata, contrasta con la effettiva operatività del molo come evidenziato nel ricorso della società Versalis

AZ.1.2.2 Si osserva che la previsione di nuova banchina a Punta Riso non tiene conto che detta diga è dichiarata “tracimabile” e pertanto il suo utilizzo va rapportato ad una analisi di costi benefici, essendo

una banchina lontana dal centro urbano (scelta in contrasto con le esigenze di traffico crocieristico che, come noto, ambiscono approdare nel centro urbano) oltre al non trascurabile impatto ambientale e paesaggistico, trovandosi in diretto rapporto con un bene architettonico di indiscusso valore paesaggistico. Ed è bene ricordare che sul Castello Alfonsino, sull'isola di S. Andrea e su un'area limitrofa esiste un vincolo essendo stato dichiarato dal Ministero per i Beni e le attività Culturali con decreto del "sito di interesse storico-artistico ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D. Lgs 22 gennaio 2004, n. 42 e quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto legislativo" ed anche per questo sono stati ottenuti dal Comune dei fondi CIS (forniti dal Ministero del Sud). Ciò per rammentarlo a chi nel PRP legge a pag. 65 della relazione: "Il nuovo Terminal Crociere di Punta Riso sorge a tergo della omonima diga in prossimità del radicamento all'Isola S. Andrea. Il terminal è da considerarsi sussidiario del Terminal di S. Apollinare da utilizzare nei casi di emergenza di non operatività del Terminal principale (ad esempio in condizioni meteomarine avverse). Oltre a ciò si vuol prevedere anche la costruzione di un nuovo terminal in zona Materdomini/ex Marimist, non meglio descritto ma riportato su una delle planimetrie, in relazione a un programmato "collegamento "Aeroporto-Terminal crociere" (v. tav.6-2 p.66).

Invece di considerare tale ipotesi di "sussidiarietà" che costerebbe, se mai si dovesse realizzare, non poche risorse per quale motivo si osteggia un più logico adeguamento del canale Pigonati e la realizzazione in una parte del Capannone ex Montecatini di una stazione marittima per i crocieristi, oltretutto questa soluzione, molto più economica e logica, servirebbe anche per il futuro traffico crocieristico che nascerà con gli accosti di S. Apollinare.

Si osserva anche che pur indicando il porto interno come polo crocieristico nel DPSS e accenni nelle relative tavole di PRP per tale area portuale, non si accenna all'accoglienza sulla banchina di S. Apollinare, dove insiste il capannone che potrebbe avere un uso promiscuo, sull'esempio delle nuove stazioni FS (v Roma /Milano)

- AZ.2.1.2** Valgono le osservazioni di cui al punto precedente
- AZ.3.1.1** Non si riportano i costi e le criticità di tali operazioni

- AZ.3.2.1** Valgono le osservazioni sull'opportunità di tali colmate e sulla destinazione funzionale non organica ad un utilizzo del Porto
- AZ.6.1.1** Si osserva che la previsione di Elettrificazione è parziale rispetto alle effettive banchine operative e dovrebbe interessare anche le banchine del porto interno (vedasi la previsione per Bari della linea montante che percorre perimetralmente tutto il porto).
- AZ.6.2.2** Si osserva che l'intervento sull'isola di S. Andrea genericamente indicata come ambientale va inquadrato in una ottica di restituire un unico complesso di indubbia valenza storica/architettonica/ambientale e rimessa nella disponibilità di un unico Ente gestionale.

Nella relazione del nuovo Piano Regolatore Portuale si afferma che questo strumento “definisce la nuova configurazione del porto di Brindisi al 2040 (orizzonte temporale 25-30 anni)”. Sarebbe stato logico attendersi da un nuovo PRP, dopo un'attesa di quasi mezzo secolo dal precedente del 1975 (a parte la variante del 2006), un respiro, una programmazione e una visione ampia e moderna nonché rispettosa dell'ambiente e del territorio, tanto più perché il piano è redatto dalla società in house (Sogesid S.p.A.) del Ministero dell'Ambiente, dopo che questi hanno subito per decenni malversazione di ogni sorta. Invece tutto pare tranne questo, assomiglia più ad una mera variante, un semplice aggiornamento oltre ad inutili “esperimenti” di disegno e di fantasia progettuale, alcune volte discutibile.

Forum Ambiente Salute e Sviluppo Brindisi

Italia Nostra Brindisi

Legambiente Brindisi

WWF Brindisi

NAC Brindisi

No Tap/Snam Brindisi