



Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza
Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali –
Divisione V
Procedure di Valutazione VIA e VAS
c.a. Autorità Competente
VA@pec.mite.gov.it

p.c.
**Autorità di Sistema Portuale del Mare
Adriatico Meridionale**
protocollo@pec.adspmam.it

Direzione Scientifica ARPA PUGLIA
U.O.C. Ambienti Naturali

OGGETTO: [ID:9132] Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale del porto di Brindisi. Comunicazione procedibilità istanza, pubblicazione documentazione e responsabile del procedimento. (Prot. Arpa Puglia n°80093 del 24/11/2022).

Parere Arpa puglia

Preso atto:

- che la documentazione relativa al presente procedimento è scaricabile al link: <https://va.mite.gov.it/IT/Oggetti/Documentazione/9269/13603>.
- del " Rapporto Preliminare di Orientamento" (Luglio 2022);

Considerato che:

- ai sensi dell'art. 13" del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii , risulta in carico al proponente la redazione del "Rapporto Preliminare di orientamento"
- secondo dichiarazione del proponente, il documento denominato " Rapporto Preliminare di Orientamento" è riferito al redigendo Piano Regolatore Portuale (PRP) di Brindisi;
- Il Rapporto Ambientale Preliminare ha lo scopo di determinare la portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale che completerà il PRP di Brindisi;
- Il Rapporto Preliminare costituisce il primo passo nel processo di VAS che accompagna la formazione dello Strumento di pianificazione e ha la funzione di supporto all'attività di consultazione attraverso la quale si giunge alla definizione dell'ambito di influenza del Piano;

➤ **INTERVENTI PREVISTI DAL PRP:**

Secondo dichiarazione del proponente:

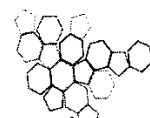
Per Brindisi, le politiche di adeguamento infrastrutturale non possono che riguardare necessariamente e preventivamente il potenziamento dei servizi ai passeggeri (nuova stazione marittima) e le azioni di approfondimento dei fondali sia per consentire la realizzazione di nuove offerte di accosto sia per il potenziamento delle strutture esistenti. In tale visione si l'adeguamento funzionale del capannone ex Montecatini e la sistemazione delle aree esterne circostanti nell'ambito portuale di Brindisi. La nuova destinazione prospettata è correlata alle esigenze della

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Brindisi
Via Giuseppe Maria Galanti n. 16 - Brindisi
tel. 0831 099501 fax 0831 099599
e-mail: dap.br@arpa.puglia.it
PEC : dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it



ARPA PUGLIA

Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

portualità in termini di spazi destinati ai passeggeri che sbarcano dalle navi o che sono in attesa di imbarco sulle navi e sui traghetti ro - ro dei futuri accosti di S. Apollinare, con la previsione contestuale di aree polifunzionali aperte alla città da destinare ad attività artistico - culturali, ovvero a momenti di aggregazione sociale in assonanza con la vocazione portuale e marittima di Brindisi quale Città di Mare. In questa visione di sviluppo dovrà inoltre essere approfondita la fattibilità di un collegamento pedonale di tale aree con la città attraverso una passerella che attraversa il seno di levante.

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

La realizzazione di un pontile a bricole lungo la banchina "prolungamento" di Costa Morena Ovest è da leggere in tale direzione ovverossia nel sempre più impiego di tale area da parte di vettori "poppa a terra" in luogo di attività portuali esclusivamente commerciali con attrezzaggio da banchina o dal carattere più prettamente a servizio dell'industria che, come detto, devono trovare la corretta allocazione nel porto esterno.

L'**approfondimento dei fondali** sia per consentire la realizzazione di nuove offerte di accosto sia per il potenziamento delle strutture esistenti rappresenta uno dei focus del nuovo Piano. La realizzazione della cassa di colmata nel porto esterno tra lo sporgente di Costa Morena Est ed il pontile "petrolchimico" è utile a coprire i fabbisogni della campagna di escavo che l'ente ha già programmato quale prioritaria e riferita alle aree di S. Apollinare, del canale di accesso e di Costa Morena. Ulteriori attività di approfondimento, siano esse già previste nella pianificazione attuale siano da configurarsi in quella futura dipendono dalle caratteristiche della/e nave/i di progetto e che potranno essere definite solo dopo la redazione di uno studio sulla evoluzione attesa per le navi commerciali. In questa sede potrebbero essere ragionevolmente assunte per la testata nord e banchina est di Costa Morena Est sino a -16.00 m s.l.m.m. e sino a -18.00 m s.l.m.m. per le aree di evoluzione. In tal senso l'ipotesi contenuta nel Piano Regolatore Portuale vigente di estendere le aree di colmata ancora ad est è da confermarsi non solo, per l'appunto, al fine di individuare i luoghi ove refluire gli ulteriori sedimenti di escavo ma anche per ottenere gli spazi necessari ad ospitare funzioni prettamente industriali che debbono tendenzialmente spostarsi sempre più dal centro della città e comunque da aree dove vengono ospitate funzioni che, ancorché sempre portuali, sono caratterizzate dalla significativa presenza di passeggeri. La pianificazione nell'ambito delle possibili destinazioni funzionali dei detti sedimi dovrà analizzare anche la possibilità di poter prevedere **aree da dedicare alla cantieristica navale** anche nell'ottica di una possibile delocalizzazione delle attuali zone caratterizzate da tale funzione, totalmente integrate con il tessuto urbano, oltre che di loro ampliamento in spazi certamente più idonei.

Un ulteriore approfondimento riguardante l'**adeguamento infrastrutturale necessario per potenziare e razionalizzare i traffici commerciali** del porto di Brindisi (contenitori, merci varie, merci voluminose, rinfuse solide alimentari e non etc.) dovranno riguardare la definizione ed il completamento della piastra intermodale di Costa Morena Est. Sulla piastra si imporrà, nelle attività proprie di elaborazione del nuovo PRP, di avviare una debita valutazione in merito all'individuazione finale della sua destinazione funzionale. Quella attuale, prevista dal progetto di completamento su accennato, quella cioè di terminal contenitori, dovrà essere necessariamente trasformata in multipurpose in modo da consentire lo svolgimento di tutti i possibili traffici commerciali conferendo al porto di Brindisi quelle doti di flessibilità indispensabili per garantire lo sviluppo. Le colmate previste attigue, ivi compresa quella già parzialmente realizzata

2

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente

Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Brindisi

Via Giuseppe Maria Galanti n. 16 - Brindisi
tel. 0831 099501 fax 0831 099599
e-mail: dap.br@arpa.puglia.it
PEC : dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it



ARPA PUGLIA

Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

dell'area ex Brindisi LNG già inserita all'interno del perimetro della Zona Franca Doganale Interclusa (Zfd) denominata "Capobianco", che devono essere confermate, andrebbero ad avvalorare tale impostazione quale suolo da destinare alla realizzazione di magazzini per il deposito delle merci / installazione di impianti produttivi o di trasformazione, atteso che, allo stato, nel porto possono depositarsi solo merci che non sono soggette all'effetto delle condizioni meteorologiche con esclusione quindi di tutte quelle merci che non possono essere stoccate all'aperto. Il raddoppio del molo Polimeri, utile sia alla razionalizzazione/adeguamento degli attuali punti di ormeggio presenti lungo il pontile esistente che al trasferimento del terminal gasiero attualmente ubicato nel porto medio presso lo sporgente di Costa Morena Ovest rappresenta una azione necessaria per il **potenziamento e la razionalizzazione delle infrastrutture a servizio del traffico delle merci pericolose e delle rinfuse liquide in generale**. Tale previsione nasce anche dal convincimento che le attività di carattere prettamente industriale debbano essere concentrate, compatibilmente con il rispetto del principio di precauzione del rischio di incidenti rilevanti, nel cosiddetto porto esterno di Brindisi, lontane quindi da aree dove è prevista la presenza di passeggeri.

Il processo di decarbonizzazione in atto vede in primo piano gli effetti e le sue ricadute nelle attività portuali atteso che la gran parte dei traffici delle rinfuse solide sono legate alla operatività della centrale termoelettrica Federico II la cui dismissione (riconversione) è prevista nei prossimi 5 anni. Il porto dovrà pertanto adeguarsi a dette dinamiche, in continua e per certi versi anche rapida evoluzione, dettate da una sempre più attenta e consapevole sensibilità ambientale, puntando con maggior vigore ad un mercato della "nuova" logistica ed a un favour nei confronti dei cd. combustibili "alternativi". A tale scopo nell'ambito della redazione del nuovo PRP dovrà essere approfondito lo studio di fattibilità della allocazione in ambito portuale di un significativo HUB di distribuzione di GNL cui la pianificazione puntuale dovrà evidentemente tener conto.

La razionalizzazione e il potenziamento delle infrastrutture di collegamento ferroviarie riguardano sostanzialmente il miglioramento della connessione delle aree del porto di Brindisi con la linea ferroviaria nazionale attraverso l'estensione dell'ammodernamento della linea adriatica alla sagoma del P400, già prevista sino a Bari, anche alla tratta Bari – Brindisi per far sì che Brindisi esprima al massimo la sua capacità di intermodalità nave – treno.

Il trasporto marittimo, nonostante sia il metodo più efficiente per trasportare le merci in grandi quantità, presenta delle criticità ambientali dovute al ricorso di carburanti di bassa qualità, che provocano delle esternalità negative sia in navigazione che soprattutto nella fase di stazionamento in porto. In particolare, i motori accessi in fase di ormeggio non soltanto comportano un elevato tasso di inquinamento nell'area portuale (l'emissione di CO₂, NO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) e nel territorio all'interno del quale il porto è inserito, ma sono anche fonte di rumore riscontrabile in un raggio chilometrico significativo.

L'unica soluzione per l'eliminazione delle emissioni e il rumore in porto è l'elettificazione delle banchine mediante il cold ironing ricorrendo al potenziamento della Rete Elettrica Nazionale in modo da portare la potenza necessaria in porto. L'elettricità è la forma di energia più pregiata, per questo ogni conversione effettuata provoca inesorabilmente inefficienze, sprechi energetici e conseguente aumento dei costi. Per questo l'elettificazione "via cavo" è la soluzione ottimale sia dal punto di vista tecnico che economico per eliminare le emissioni in porto e pertanto la soluzione tecnica da percorrere dalle Autorità di Sistema Portuale per l'attuazione dei progetti di elettificazione.

Il cold ironing è una delle direttrici indicate dalla direttiva 2014/94 UE (cosiddetta Direttiva DAFI), che stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione europea per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale del settore dei trasporti. La direttiva prevede che si intervenga nella realizzazione di una rete di fornitura di elettricità lungo le coste con l'obiettivo di completarla entro il 31 dicembre 2025. L'elettificazione delle banchine e delle operazioni portuali è la sfida primaria e dovrà toccare tutti i possibili elementi costitutivi: i punti di erogazione per le navi all'ormeggio (cold ironing), le gru di banchina, i mezzi di movimentazione dei contenitori e delle altre merci non unitizzate, i mezzi portuali di servizio di mare e di terra, gli uffici.

La possibilità di integrare cold ironing e impianti locali di generazione a gas introduce un tema che è già ai vertici dell'attenzione nei principali porti del panorama internazionale: quello del Gas Naturale Liquefatto (GNL/LNG), che sta trovando progressivo spazio anche grazie alle nuove normative che tendono a riconoscere le sue potenzialità come

3

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente

Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Brindisi

Via Giuseppe Maria Galanti n. 16 - Brindisi
tel. 0831 099501 fax 0831 099599
e-mail: dap.br@arpa.puglia.it
PEC : dap.br.arpapuglia@pec.rupor.puglia.it

combustibile marino e terrestre. La redazione del Piano Regolatore Portuale costituisce quindi l'occasione per ragionare sul tema dell'interazione tra il porto e la città al fine di individuare le aree urbane e portuali su cui intraprendere processi di recupero e di rigenerazione urbana. Piazza Vittorio Emanuele II e l'area della Marina Militare è stato recentemente oggetto di un interessante progetto architettonico che ne ha ridisegnato gli spazi e l'immagine. Il recupero di questo tratto di lungomare si può considerare come un intervento "pilota" che dovrebbe essere oggetto di interventi di bonifica e di rigenerazione urbana con l'obiettivo di costituire un nuovo polo urbano affacciato sul mare e collegato con il porto e con la città antica, con l'accortezza di prevedere un corridoio di collegamento "verde" che permetta una continuità pedonale e naturale tra il waterfront cittadino fino al Parco di Giulio. Il tratto di via del Mare, lungo il seno di Levante, è stato già ridisegnato, in parte, a seguito dell'eliminazione del fascio binari, ma l'intervento ha comportato più che altro una rivisitazione della viabilità e del sistema del verde, dei parcheggi e il restyling della recinzione di confine tra l'area urbana e la zona portuale, ancora necessaria per separare le aree del porto con funzione commerciale e passeggeri dalla città.



Figura 3-Ipotesi di ricucitura porto/città

Il porto antico, nel tempo, è stato liberato dalle funzioni legate alle attività commerciali e passeggeri, attraverso una delocalizzazione razionale e necessaria di tutte le attività marittime, ma questa delocalizzazione delle attività che rendevano il porto vivo e pulsante non è seguita alcuna politica di rifunzionalizzazione delle banchine del lungomare storico, ed il porto antico è diventato un enorme vuoto urbano.

Nell'ambito del PRP si vogliono gettare le basi per colmare il "vuoto urbano" generato dalla delocalizzazione delle funzioni legate alle attività commerciali e passeggeri e creare un luogo di aggregazione e riqualificazione urbana con l'obiettivo creare un sistema reticolare di contatto puntuale e lineare tra porto e città ed esaltare le vocazioni funzionali delle singole zone.

In quest'ottica, immaginando di tracciare una linea invisibile tra queste emergenze, si formerebbe un triangolo di collegamento ideale tra la città storica, la città di espansione più recente e l'area del porto medio e esterno; intorno a



ARPA PUGLIA

Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

questo triangolo ideale si potrebbe pensare la riorganizzazione funzionale delle banchine urbane, da adibire al diporto e a funzioni legate allo svago e al tempo libero dei cittadini.



5

Figura 4-Diagramma - La piazza d'acqua compresa tra i focus

Importante ipotizzare un collegamento pedonale, in continuità con l'asse viario di Via Roma, strada di collegamento tra la città e il porto alla città, tra piazza Vittorio Emanuele II e il capannone ex- Montecatini, tra il lungomare prospiciente il centro storico con la banchina orientale del seno di levante, cosa che renderebbe accessibile il capannone direttamente dalle banchine storiche e che permetterebbe un suo facile e immediato utilizzo, per ospitare come già avvenuto in passato, fiere, esposizioni e congressi (Salone della Nautica e del Mare del Salento), o per prevedere altre funzioni ed attività legate al "food & entertainment" o come struttura a servizio delle attività crocieristiche.

Altro punto importante riguarda la necessità di rendere il porto e le banchine "vive" e "attive" durante tutto l'arco della giornata, ripristinandone l'originaria funzione delle stesse, ossia di strutture per l'ormeggio, nello specifico concentrandosi sul diporto, e realizzare, in questo modo, un vero e proprio marina lineare "urbano", organizzando gli spazi di banchina con le attrezzature necessarie per l'ormeggio e quelli adiacenti per attività di accoglienza, usi commerciali e di ristorazione.

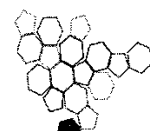
Ridare vita allo specchio acqueo attraverso lo sviluppo del diporto nautico, all'interno di un bacino protetto, a servizio dei cittadini, ma anche dei turisti.

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Brindisi
Via Giuseppe Maria Galanti n. 16 - Brindisi
tel. 0831 099501 fax 0831 099599
e-mail: dap.br@arpa.puglia.it
PEC : dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it



ARPA PUGLIA

Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

6

Figura 5-Diagramma - il collegamento pedonale tra il waterfront storico e il capannone ex-Montecatini

La rifunzionalizzazione delle banchine per usi diportistici potrebbe costituire l'inizio di un effetto volano per tutta l'economia del territorio e dare vita ad un waterfront frequentato e frequentabile durante tutte le ore del giorno.

La configurazione del bacino portuale, la sua posizione all'interno del mar Mediterraneo, la presenza fondali e di aree di banchina sufficientemente ampie, l'esistenza di attrezzature e servizi necessari al diporto, e la vicinanza della città e dei suoi servizi primari, e non ultimo dell'aeroporto, sono tutte caratteristiche che rendono il porto antico di Brindisi ideale per ospitare i mega-yacht e il relativo equipaggio; il bacino di Levante sarebbe comunque un attracco ideale anche per piccole crociere che accosterebbero in prossimità del cuore storico della città, raggiungibile a piedi. Un altro punto da sviluppare nell'ambito di un'analisi attenta della morfologia urbana e del territorio riguarda la ricucitura tra il porto e l'entroterra che può essere rafforzata ed evidenziata con la previsione di interventi volti a dare continuità a aree verdi già esistenti o comunque da implementarle con interventi di riqualificazione ambientale, progetti di bonifica e ricucitura naturalistica.

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente

Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Brindisi

Via Giuseppe Maria Galanti n. 16 - Brindisi
tel. 0831 099501 fax 0831 099599
e-mail: dap.br@arpa.puglia.it
PEC: dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it



ARPA PUGLIA

Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

Figura 6-Diagramma- Il porto lineare

7

In questa sede si vuole mettere in evidenza come il Parco e il canale del Cillarese, l'Invaso di Fiume Grande, che rientra nella perimetrazione del Parco Naturale Regionale "Saline di Punta della Contessa", la zone costiera settentrionale che dall'Isola di S.Andrea procede verso la riserva di Torre Guaceto, e quella orientale, dalle Isole Pedagne verso il Parco Naturale Regionale "Saline di Punta della Contessa", che si potrebbe collegare con il progetto della Grande Foresta Orientale, ma anche l'area da recuperare dell'ex Zona Nafta, in cui immaginare di lasciare un corridoio verde verso le aree interne, rappresentano delle emergenze naturalistiche che dovrebbero essere trattate come corridoi ecologici di collegamento tra il porto, la città e il suo territorio più interno.



Figura 7-Il Sistema del verde come elemento di connessione con il territorio

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Brindisi
Via Giuseppe Maria Galanti n. 16 - Brindisi
tel. 0831 099501 fax 0831 099599
e-mail: dap.br@arpa.puglia.it
PEC: dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it



Esaminata la *documentazione disponibile sul portale web dell'Autorità procedente, come indicato nella nota di cui in oggetto, si segnala quanto di seguito:*

1) Il proponente a pag.16 di 154 del "Rapporto Preliminare di Orientamento" da dichiarato quanto segue:

2.2 OBIETTIVI E AZIONI DEL PIANO

Obiettivi Generali [OG]	Obiettivi Specifici [OS]	Azioni/Interventi (scegliere la denominazione)
OG.1 Accessibilità marittima e sicurezza della navigazione	OS.1.1- Migliorare l'accessibilità marittima	AZ.1.1.1 – <i>Manutenzione delle opere di difesa</i>
		AZ.1.1.2 – <i>Dragaggio dei fondali portuali per adeguarli ai pescaggi delle navi di ultima generazione e pianificazione di casse di contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi (ad es. Costa Morena Est, Capo Bianco, piazzale radice est).</i>
		AZ.1.1.3 – <i>Intervento di protezione e di consolidamento delle fondazioni della banchina ovest del Canale Pigionati per consentire l'allargamento del canale navigabile</i>
	OS.1.2 – Separazione dei traffici marittimi: traffici ro-ro e passeggeri nel porto medio, merci pericolose nel porto esterno	AZ.1.2.1 – <i>Trasferimento dei traffici di merci pericolose dal porto medio al porto esterno (nuovo pontile polimeri)</i>
		AZ.1.2.2 – <i>Conferma del nuovo terminal passeggeri di S. Apollinare e realizzazione di un nuovo attracco per navi da crociera lungo il lato interno della diga di Punta Riso a supporto in situazioni di emergenza</i>
		AZ.2.1.1 – <i>Nuovo Terminal Crociere e Ro-Ro di S. Apollinare</i>

8

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

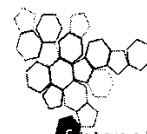
DAP Brindisi
Via Giuseppe Maria Galanti n. 16 - Brindisi
tel. 0831 099501 fax 0831 099599
e-mail: dap.br@arpa.puglia.it
PEC: dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it



OG.2 Potenziamento del traffico crociere e Ro-Ro	OS.2.1 – Incremento delle infrastrutture dedicate al traffico crociere	AZ.2.1.2 – <i>Accosto di sussidio per navi da crociera Diga Punta Riso</i>
		AZ.2.1.3 – <i>Riconversione del Capannone Montecatini a fini turistico, museali espositivi</i>
Obiettivi Generali [OG]	Obiettivi Specifici [OS]	Azioni/Interventi (scegliere la denominazione)
OG.3 - Incentivazione delle attività industriali e produttive	OS.3.1 – Sfruttamento delle possibilità offerte dalla ZES	AZ.3.1.1- <i>Acquisizione aree retroportuali</i>
	OS.3.2 – Istituzione di nuove zone franche doganali	AZ.3.2.1- <i>Banchinamento e recupero funzionale dei piazzi della colmata di Capo Bianco (ex British Gas) - Zona Franca Doganale Interclusa (Zfd), denominata "Capo Bianco" (S= 121.650 m²).</i>
OG.4 – Aumento delle aree di interazione porto- città	OS.4.1 – Creazione di nuove aree di waterfront cittadino	AZ.4.1.1- <i>Realizzazione del "waterfront" lungo le banchine e l'area di Via del Mare</i>
		AZ.4.1.2- <i>Rafforzamento degli assi di collegamento con la città (via Roma, Corso Umberto I, via F. Consiglio e sue continuazioni)</i>
		AZ.4.1.3- <i>Realizzazione del "waterfront" lungo le banchine e l'area di Via Ammiraglio Millo e via Amerigo Vespucci</i>
		AZ.4.1.4- <i>Valorizzazione delle piazze e dei parchi prospicienti il porto e loro connessione con il lungomare (Parco del</i>



ARPA PUGLIA

Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

		Monumento civile del Marinaio d'Italia, Parco Tommaseo)
	OS.4.2 – Implementazione di progetti di recupero di aree ed edifici per migliorare l'interazione del porto con la città	AZ.4.2.1- <i>Recupero del Capannone ex Montecatini per usi espositivi e ricreativi e delle aree annesse</i>
		AZ.4.2.2- <i>Riqualificazione Area Banchina Nafta</i>
		AZ.4.2.3- <i>Realizzazione di un collegamento pedonale tra la banchina di Via Regina Margherita e la banchina</i>
Obiettivi Generali [OG]	Obiettivi Specifici [OS]	Azioni/Interventi (scegliere la denominazione)
		<i>prospiciente il Capannone ex Montecatini</i>
		AZ.4.2.4- <i>Valorizzazione della zona archeologica adiacente a Villa Skirmort</i>
		AZ.4.2.5 - <i>Realizzazione di un sistema di parchi come connessione tra territorio, città e porto (Fiume Grande, Parco del Cillarese, Area ex Deposito Nafta, Isola di Sant'Andrea)</i>
		AZ.4.2.6 – <i>Delocalizzazione degli attracchi delle navi militari di maggiori dimensioni dei rimorchiatori e delle attività di cantieristica navale nel porto esterno</i>
OG.5	OS.5.1 – Migliorare le infrastrutture a supporto dell'efficientamento del porto	AZ.5.1.1- <i>Nuovo Scalo Merci Intermodale RFI Brindisi a ridosso della zona industriale</i>

10

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Brindisi
Via Giuseppe Maria Galanti n. 16 - Brindisi
tel. 0831 099501 fax 0831 099599
e-mail: dap.br@arpa.puglia.it
PEC : dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it



		AZ.5.1.2- <i>Riattivazione/riassetto dei collegamenti ferroviari</i>
		AZ.5.1.3- <i>Realizzazione di collegamenti diretti tra l'Aeroporto e il Terminal Crociere</i>
		AZ.5.1.4- <i>Razionalizzazione, potenziamento e integrazione della rete stradale di collegamento interno ai porti medio ed esterno e con la E90</i>
	OS.5.2 – Razionalizzazione dell'uso delle infrastrutture di collegamento stradali	AZ.5.2.1- <i>Trasferimento dei traffici commerciali nel porto medio e nel porto esterno</i>
	OS.5.3- Ottimizzazione della viabilità interna,	AZ.5.2.1- <i>Trasferimento dei traffici stradali connessi al traffico delle merci e</i>
Obiettivi Generali [OG]	Obiettivi Specifici [OS]	Azioni/Interventi (scegliere la denominazione)
		<i>prospiciente il Capannone ex Montecatini</i>
		AZ.4.2.4- <i>Valorizzazione della zona archeologica adiacente a Villa Skimort</i>
		AZ.4.2.5 - <i>Realizzazione di un sistema di parchi come connessione tra territorio, città e porto (Fiume Grande, Parco del Cillarese, Area ex Deposito Nafta, Isola di Sant'Andrea)</i>
		AZ.4.2.6 – <i>Delocalizzazione degli attracchi delle navi militari di maggiori dimensioni dei rimorchiatori e delle attività di cantieristica navale nel porto esterno</i>

11

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Brindisi
Via Giuseppe Maria Galanti n. 16 - Brindisi
tel. 0831 099501 fax 0831 099599
e-mail: dap.br@arpa.puglia.it
PEC : dap.br.arpopuglia@pec.rupar.puglia.it



OG.5 - Infrastrutture e collegamenti	OS.5.1 - Migliorare le infrastrutture a supporto dell'efficiamento del porto	AZ.5.1.1- Nuovo Scalo Merci Intermodale <i>RFI Brindisi a ridosso della zona industriale</i>
		AZ.5.1.2- <i>dei Riattivazione/riassetto collegamenti ferroviari</i>
		AZ.5.1.3- <i>Realizzazione di collegamenti diretti tra l'Aeroporto e il Terminal Crociere</i>
		AZ.5.1.4- <i>Razionalizzazione, potenziamento e integrazione della rete stradale di collegamento interno ai porti medio ed esterno e con la E90</i>
	OS.5.2 - Razionalizzazione dell'uso delle infrastrutture di collegamento stradali	AZ.5.2.1- <i>Trasferimento dei traffici commerciali nel porto medio e nel porto esterno</i>
	OS.5.3- Ottimizzazione della viabilità interna,	AZ.5.2.1- <i>Trasferimento dei traffici stradali connessi al traffico delle merci e</i>
Obiettivi Generali [OG]	Obiettivi Specifici [OS]	Azioni/Interventi (scegliere la denominazione)
		<i>prospiciente il Capannone ex Montecatini</i>
		AZ.4.2.4- <i>Valorizzazione della zona archeologica adiacente a Villa Skimort</i>
		AZ.4.2.5 - <i>Realizzazione di un sistema di parchi come connessione tra territorio, città e porto (Fiume Grande, Parco del Cillarese, Area ex Deposito Nafta, Isola di</i>

12

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Brindisi
Via Giuseppe Maria Galanti n. 16 - Brindisi
tel. 0831 099501 fax 0831 099599
e-mail: dap.br@arpa.puglia.it
PEC : dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it



ARPA PUGLIA

Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

			<i>Sant'Andrea)</i>
			AZ.4.2.6 – Delocalizzazione degli attracchi delle navi militari di maggiori dimensioni dei rimorchiatori e delle attività di cantieristica navale nel porto esterno
OG.5	–	OS.5.1 – Migliorare le infrastrutture a supporto dell'efficientamento del porto	AZ.5.1.1- <i>Nuovo Scalo Merci Intermodale RFI Brindisi a ridosso della zona industriale</i>
Infrastrutture e collegamenti	e		AZ.5.1.2- <i>dei Riattivazione/riassetto collegamenti ferroviari</i>
			AZ.5.1.3- <i>Realizzazione di collegamenti diretti tra l'Aeroporto e il Terminal Crociere</i>
			AZ.5.1.4- <i>Razionalizzazione, potenziamento e integrazione della rete stradale di collegamento interno ai porti medio ed esterno e con la E90</i>
		OS.5.2 – Razionalizzazione dell'uso delle infrastrutture di collegamento stradali	AZ.5.2.1- <i>Trasferimento dei traffici commerciali nel porto medio e nel porto esterno</i>
		OS.5.3- Ottimizzazione della viabilità interna,	AZ.5.2.1- <i>Trasferimento dei traffici stradali connessi al traffico delle merci e</i>

13

Il progetto di pianificazione del nuovo PRP di Brindisi prevede schematicamente, per i tre porti in cui è suddiviso il porto, le seguenti linee di sviluppo:

Porto interno: il PRP conferma per il Seno di Ponente la attuale destinazione d'uso: partendo dal limite orientale della sponda meridionale e procedendo in senso orario si conferma la destinazione funzione turistica da diporto per mega yacht con la delocalizzazione degli ormeggi per i rimorchiatori nel porto esterno, dunque la presenza delle aree destinate alle Autorità Militari fino alla sponda destra del canale Cillarese; l'attuale cantiere posto sulla sponda sinistra del suddetto canale verrà delocalizzato presso l'area specializzata prevista nel Porto medio e tale area sarà riconvertita ad area a verde di interfaccia porto-città in continuità con il parco del Cillarese. La sponda nord del Seno di Ponente conferma la presenza del diporto nautico e di un'area destinata alla funzione peschereccia con interclusa un'area

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Brindisi
Via Giuseppe Maria Galanti n. 16 - Brindisi
tel. 0831 099501 fax 0831 099599
e-mail: dap.br@arpa.puglia.it
PEC : dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it



ARPA PUGLIA

Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

militare (Guardia di Finanza). È importante sottolineare che il PRP recepisce il progetto relativo al servizio marittimo, cosiddetto Metromare, per il collegamento tra l'approdo Cillarese, in sostanziale corrispondenza al Terminal terrestre e gli approdi Casale e San Teodoro, esercito attraverso tre imbarcazioni realizzate allo scopo. Il Seno di Levante procedendo in senso antiorario a partire dal limite settentrionale della sponda di ponente sarà destinato al diporto per il tratto relativo alle banchine Centrale/Dogana e Stazione Marittima. A seguire le banchine Carbonifera nord e sud e Vecchia e Nuova Rampa ospiteranno una funzione mista tra passeggeri e turistica e da diporto. Partendo dalla banchina Feltrinelli fino all'accosto di S. Apollinare il Piano prevede una riqualificazione degli spazi a terra da destinare al servizio passeggeri ed al traffico commerciale destinato alla movimentazione di merci con rotabili, Ro-Ro, e delle rinfuse (principalmente a supporto degli insediamenti esistenti) ed alle infrastrutture connesse con i crocieristi.

Porto medio: il PRP prevede per il settore settentrionale, ad ovest dell'isola di S. Andrea, l'ampliamento della funzione del diporto nautico attualmente svolto presso il Marina di Brindisi fino all'isola ed il potenziamento del distretto dedicato alla cantieristica attraverso la realizzazione di strutture a mare che consentano di estendere le attività anche a navi dimensioni superiori di quelle che attualmente lo utilizzano e consentirne l'auspicato sviluppo e razionalizzare l'utilizzo del territorio. Si prevede inoltre un intervento di adeguamenti dei fondali per consentire il passaggio delle piccole imbarcazioni sotto il ponte di collegamento con l'isola di S. Andrea. Proseguendo verso sud-ovest nell'area adiacente, che nel piano vigente è individuata come "Area Sedime Aeroportuale", nella fascia demaniale è prevista la realizzazione di un attracco da utilizzare per i mezzi navali dedicati al trasferimento di merci e persone da/per l'area Porto Franco di Capo Bianco e con il terminal crociere che quindi potranno avvenire senza transitare attraverso i varchi doganali con evidenti vantaggi sia in termini di tempo che di costi. La parte sud del Porto medio tra S. Apollinare e Costa Morena Ovest ospita una funzione mista tra passeggeri e commerciale, mentre il resto di Costa Morena è interamente dedicato prevalentemente alla funzione commerciale e logistica. A tergo delle aree di Costa Morena è inoltre prevista un'ampia area retroportuale da destinare alla logistica dei traffici portuali. Presso la radice est di Costa Morena Est è prevista la realizzazione di un piazzale con banchina operativa che si estende sull'area attualmente occupata dall'opera di presa a mare che a seguito della dismissione della centrale non sarà più necessaria.

Porto esterno: il porto esterno nel settore meridionale ospita il principale intervento di ampliamento del porto, ovvero la realizzazione della colmata di Capo Bianco, destinata ad accogliere la funzione industriale che si sviluppa fino al pontile Polimeri del quale è compreso un consistente ampliamento sia in termini di lunghezza che di larghezza. Capo Bianco ospita una Zona Franca Doganale Interclusa (Zfd), denominata "Capo Bianco". La volontà di cercare nuovi piazzali operativi all'interno del Porto esterno è strettamente connessa alla crescente domanda di aree per la logistica avanzata che rappresenta un elemento cruciale per gli operatori portuali in quanto fornisce servizi per lo stoccaggio, la movimentazione a magazzino, l'assemblaggio ed altri servizi ad esso connessi. Nell'area di Costa Morena est, che il vigente PRP destinava a "Depositi Costieri", il piazzale ottenuto attraverso la costruzione della cassa di colmata già programmata dalla AdSP e la relativa banchina operativa sono stati destinati ad una funzione mista cantieristica navale e Autorità Militari che comprende anche gli ormeggi per i rimorchiatori, così da fornire al settore della cantieristica navale una ulteriore opportunità di sviluppo e fornire allo stesso tempo una banchina idonea per l'ormeggio delle unità di maggiori dimensioni della Marina Militare che attualmente ormeggiano, con notevoli difficoltà, all'interno del seno di ponente.

Infine in corrispondenza del radicamento della diga di Punta Riso all'Isola S. Andrea, sul lato interno, è prevista la realizzazione di un ulteriore terminal crociere a sussidio di quello di S. Apollinare in previsione di una auspicata crescita dei traffici di questo settore.

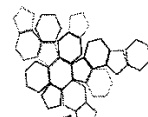
- 1) Occorre che nel "Rapporto Ambientale" siano specificati in maniera puntuale per quanto riguarda gli "OBIETTIVI E AZIONI DEL PIANO" e le linee di sviluppo per i tre porti in cui è suddiviso il porto (interno, medio e esterno):
 - a) i possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

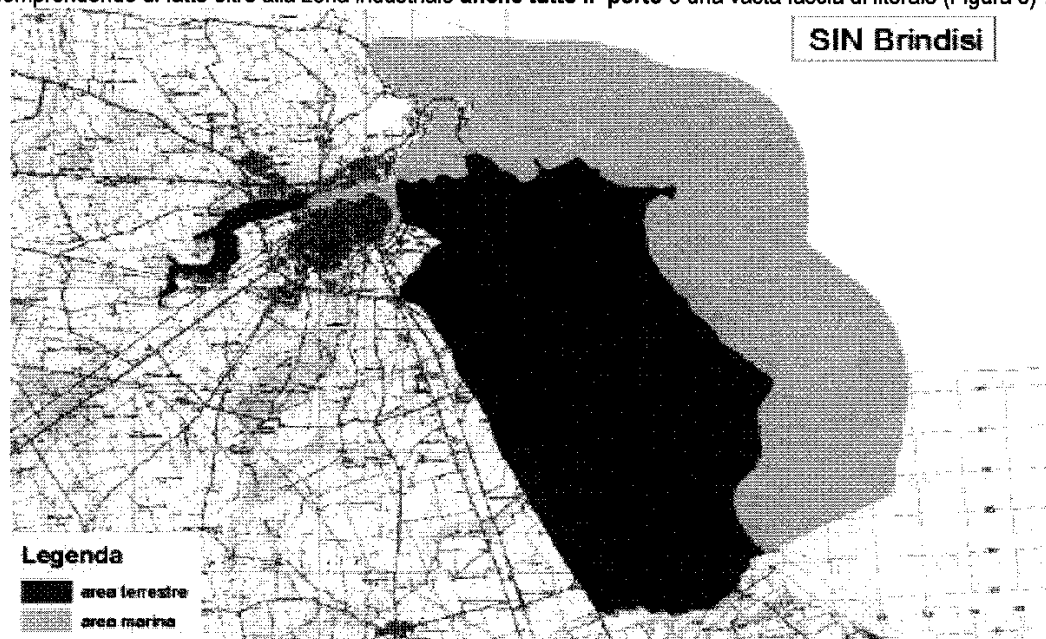
DAP Brindisi
Via Giuseppe Maria Galanti n. 16 - Brindisi
tel. 0831 099501 fax 0831 099599
e-mail: dap.br@arpa.puglia.it
PEC: dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it



ARPA PUGLIA

Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

- b) le misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;
- c) la descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione dei piani o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare;
- 2) Occorre che nel "Rapporto Ambientale" siano specificati in maniera puntuale le azioni di controllo e monitoraggio ambientale derivanti dalla "Gestione dei materiali di dragaggio del Porto di Brindisi", si fa presente che così come dichiarato dal proponente a pag.48 di 154 nel "Rapporto preliminare di orientamento" che "La perimetrazione del sito d'interesse nazionale di Brindisi, avvenuta con decreto del Ministro dell'ambiente 10 gennaio 2000, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 43 del 22 febbraio 2000, in esecuzione dell'articolo 1, comma 4, della legge n. 426 del 1998, che individuava l'area industriale di Brindisi quale sito da bonificare d'interesse nazionale, ricomprende un territorio con una estensione complessiva di aree private pari a circa 21 km², aree pubbliche pari a circa 93 km² ed un'area interessata allo sviluppo costiero di circa 30 km², comprendendo di fatto oltre alla zona industriale anche tutto il porto e una vasta fascia di litorale (Figura 8)".



Fonte: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Qualità della Vita.

Figura 16-Perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale di Brindisi. Fonte: Regione Puglia, Rapporto sullo stato dell'ambiente-2006.

- 3) Occorre che nel "Rapporto Ambientale" siano specificati in maniera puntuale le azioni da mettere in atto per la presenza di insediamenti che comportano rischi di incidenti rilevanti (vedasi Società Versalis, EuroApi, IPEM, HUB di distribuzione di GNL) mediante la valutazione del rispetto dei Piani di Emergenza (art.22 comma 10 del D.Lgs. 105/2015), delle distanze di sicurezza, delle vie di esodo, e l'adozione di tutte le misure per la mitigazione dei rischi e dei relativi danni ipotizzabili sulla base delle specifiche sostanze pericolose che vengono trattate, movimentate e stoccate;

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Brindisi
Via Giuseppe Maria Galanti n. 16 - Brindisi
tel. 0831 099501 fax 0831 099599
e-mail: dap.br@arpa.puglia.it
PEC: dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it



- 4) Occorre che nel "Rapporto Ambientale" siano specificati in maniera puntuale le azioni da mettere in atto per la tutela della regolazione dei corsi d'acqua (PAI) che ricadono nelle aree portuali, al fine di ridurre/contenere il rischio idraulico ed idrogeologico;
- 5) Occorre che nel "Rapporto Ambientale" siano specificati in maniera puntuale le azioni da mettere in atto per la pressione antropica sulle aree naturali causa di perdita di biodiversità;
- 6) Occorre che nel "Rapporto Ambientale" siano specificati in maniera puntuale le azioni da mettere in atto per la perdita di suolo;
- 7) Occorre che nel "Rapporto Ambientale" siano specificati in maniera puntuale le azioni da mettere in atto per la gestione dei rifiuti.

Per quanto di competenza di questa Agenzia per quanto riguarda la procedura di VAS, occorre integrare la documentazione con quanto sopra elencato.

Cordiali saluti

Il Titolare di Incarico di Funzione
Dott. Giovanni Taveri

IL DIRETTORE DEI SERVIZI TERRITORIALI
IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO
Dott.ssa Anna Maria D'Agnano

16

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Brindisi
Via Giuseppe Maria Galanti n. 16 - Brindisi
tel. 0831 099501 fax 0831 099599
e-mail: dap.br@arpa.puglia.it
PEC : dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it