



Comune di Brindisi
Settore Urbanistica e Assetto del territorio

c.f. 80000250748 — p. I.V.A. 00268880747
 Via Casimiro n. 36, Brindisi 72100
ufficioprotocollo@pec.comune.brindisi.it
<http://www.comune.brindisi.it>

Spett.le **Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica**
 Direzione Generale Valutazioni Ambientali
 Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS

VA@pec.mite.gov.it

U
 COMUNE DI BRINDISI
 COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
 Protocollo N. 0137072/2022 del 23/12/2022
 Firmatario: MARINA CARROZZO, MARINA CARROZZO

N. prot. (rif. PEC stampigliatura laterale)

RESPONSABILE ISTRUTTORIA	nr. allegati	mod. invio	Pec	
Riferimento	Nota Adsp_MAM prot. N. 12580/2022			
Oggetto	[ID:9132] Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale del porto di Brindisi. Osservazioni del Comune di Brindisi			

In riferimento all’avvio del procedimento di consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale per la fase di *Scoping* della Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale dello specchio marittimo di Brindisi, di seguito si illustrano le osservazioni del Comune di Brindisi, redatte per il tramite della propria struttura tecnica competente in materia urbanistica e ambientale, quest’ultima con specifico riferimento all’ambito portuale (giusto d.s. n. 2/2022 e disposizione del segretario generale prot. n. 105378/2022 del 06/10/2022).

VAS (Rapporto Preliminare di Orientamento) [da ora in poi per chi ci legge Vasrpo] redatta nel Luglio 2022 da Sogesid spa

Introduzione

La Vasrpo per il nuovo Prp di Brindisi è stata redatta dallo stesso soggetto che ha redatto il Prp, Sogesid spa, su incarico di Adsp_mam. La detta Vasrpo unitamente agli elaborati allegati, è stata pubblicata dall’Autorità Competente **Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica** - Direzione Generale Valutazioni Ambientali - Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS in data 23.11.2022, circa un mese dopo l’invio del nuovo Prp di Brindisi adottato dal Comitato di Gestione Portuale al Comune di Brindisi, in uno con la richiesta di parere che questa Amministrazione Comunale ha espresso ed inviato lo scorso 05.12.2022, in forma di Delibera di Consiglio Comunale.

La Vasrpo riguarda, pertanto, il Prp adottato dal comitato di gestione di Adsp_mam in data 10/10/2022 e per il quale è stato avviato l'iter per l'approvazione definitiva.

E' da premettere anche che il Dpss del Prp, la cui rilevanza procedurale nel quadro della legge 84/1994 si è accresciuta a seguito della modifica dell'art. 5 di questa recata dal decreto legislativo 121/2021, convertito con modificazione nella L. 156/2021, fu adottato dal comitato di gestione di Adsp_mam nel gennaio 2020, assumendosi da Adsp_mam il silenzio-assenso del Comune di Brindisi, che aveva inviato il proprio parere, invece, con pochi giorni di ritardo rispetto ai termini indicati dalla legge, a causa dei particolari impegni istituzionali avutisi in fine anno 2019 dall'ente. L'adozione del Dpss avutasi da Adsp_mam nel gennaio 2020 fu, dunque, di molto antecedente all'anno 2021 di promulgazione del d. lgs 121/2021 e della successiva conversione con modificazione nella L. 156/2021, recante, tra l'altro, significativi mutamenti di procedura e sostanza in materia di pianificazione dei porti (basti dire che le modifiche fanno rilevante chiarezza procedurale su due temi fondamentali di interazione tra città e porti, quali sono le "aree di interazione città-porto" e i "corridoi viari e ferroviari di ultimo miglio"), così che può presumersi che una verifica di coerenza formale tra i contenuti del Dpss di Adsp_mam adottato nel 2020 e quelli prescritti dalle modifiche recate dal d. lgs 121/2021 e dalla L. 156/2021, avesse dovuto precedere la fase di formazione del Prp adottato da Adsp_mam e del contestuale Vasrpo.

E' da rilevare, inoltre, con riguardo al procedimento di approvazione dei piani regolatori portuali stabilito per legge, l'importanza della fase di consultazione pubblica della VAS del PRP, che riconosce, a una pluralità di soggetti competenti in materia ambientale, la possibilità di partecipare e contribuire alla formazione del piano, possibilità che, per quanto riguarda il PRP adottato dal Comitato di gestione di Adsp_mam non è stata data neanche all'ente territoriale competente in materia di pianificazione. Tanto perché dalla fase di VAS potrebbero scaturire consistenti modifiche al Prp adottato prima che, in fine, il comitato di gestione di Adspdmam approvi definitivamente il piano in piena legittimità e operatività procedurale e sostanziale.

Premesso tutto ciò, è bene aver presente che la Vas è una valutazione tecnico-sociale *on going, in itinere*, di processo più che *ex ante* o *ex post* relativa, in questo caso, a un piano (il nuovo piano regolatore del porto di Brindisi); il processo che ne deriva è destinato a accompagnare il piano in modo riflessivo, di riflessione-nella-azione, consentendo modifiche che via via si ritengano necessarie o opportune, dalla comunità sociale di riferimento che ne abbia responsabilità, ai fini di migliorare efficacia e/o efficienza del piano per la sua durata (l'orizzonte temporale del nuovo Prp di Brindisi è dichiarato pari a 25 anni). Occorre che il processo segua metodologie integrate adeguate al dominio di complessità ambientale traguardato, anche nel senso della loro rendicontabilità dal punto di vista scientifico e comprensibilità innanzi a scene sociali animate da esperti come da non-esperti. La Vas, come ogni valutazione, dovrà impiegare uno o più d'uno dei metodi disponibili per scegliere i dati da considerare, per poi raccogliarli e elaborarli ai fini della modellazione delle scene di impatto. Si tratta di metodi di tipo multicriteriale quantitativi e qualitativi, supportati da modellazioni numeriche ovunque sia possibile, in un ambiente organizzativo che integri conoscenza esperta a conoscenza diffusa, conoscenza esperta a conoscenza esperienziale in ambienti sociotecnici avanzati di pianificazione.

Stando a quanto si può desumere dalla Vasrpo (nella quale non vi è esplicita considerazione di simili modelli e tecniche di valutazione), forse il peso dato alla definizione di obiettivi di azioni e a quanto viene definita come una analisi di coerenza interna e di coerenza esterna di questi, pur muovendosi in un ambiente di pianificazione razionale tradizionale di tipo dirigitico, intende introdurre una sorta di valutazione speditiva rendicontabile all'interno e all'esterno della organizzazione che agisce,

anche se ciò non appare sufficientemente chiaro a livello di intendimenti e di operatività. L'unico tipo di analisi prospettato nella Vaspo è la cosiddetta "Swot", che però è un'analisi sintetica e speditiva di ambito sociologico, solitamente non usata per le valutazioni da sottoporre a verifiche di argomentabilità e rendicontabilità.

Osservazioni

Si deve premettere anzitutto che **la Vaspo non riserva un'adeguata attenzione al contesto ambientale del Prp**, vista, tra l'altro, la rilevanza della crisi ambientale in Brindisi, come chiaramente segnalata dall'ampia area Sin terrestre e marina istituita nel 2000 a fini di bonifica dal governo italiano. Sono infatti molto sintetici i contenuti dedicati al contesto ambientale, agli impatti, alla consultazione e partecipazione. Si rileva, invece, la dominante attenzione riservata alla impostazione e al metodo di valutazione e alle "caratteristiche dell'area di influenza del PRP e quadro di riferimento programmatico". Si tratta, evidentemente, di un rapporto preliminare, nel quale si indicano alcuni temi di analisi e di intervento rinviandone approfondimenti e sviluppi e modello di gestione organizzativa a una elaborazione successiva più dettagliata ma non ben precisata per modi e tempi.

Nel capitolo 1 si tratta genericamente e sinteticamente di concetti giuridici e tecnici e delle relative procedure attinenti al Prp e alla Vas.

Nel capitolo 2 si tratta dell'evoluzione pianificatoria del porto di Brindisi, di obiettivi e azioni del piano, di interventi previsti dal PRP tra i quali quelli riguardanti i fondali, di cantieristica, di estensione dell'uso del GNL, delle reti ferroviarie, dell'elettrificazione delle banchine a mezzo di *cold ironing* via cavo, di valorizzazione dei corridoi ecologici esistenti a nord. **Il tutto viene trattato in modo descrittivo-progettuale con modesta o quasi nulla attenzione agli impatti che gli obiettivi e le azioni del piano potrebbero determinare.**

Si tratta pure estesamente di trasformazioni urbanistiche della città antica affacciata sul mare, parlando di attrezzature a verde delle strade, di un "triangolo" a collegamento del lungomare della città antica con l'opposta sponda dov'è il capannone Montecatini, inserendo la proposta di un ponte pedonale dedicato a tal collegamento. Fermo restando il carattere controverso che dette previsioni rivestono (nelle città antiche le visuali urbanistiche e architettoniche dovrebbero restar libere), **si tratta, comunque di contenuti non appropriati alla pianificazione portuale e alla sua Vas.**

Va aggiunto che il capitolo 2 richiama, con aggiunta di proprie ulteriori argomentazioni e visioni, il Prp nella parte in cui quest'ultimo fuoriesce dalle proprie competenze istituzionali (quelle previste nella L. 84/94 e smi) in particolare riguardo alla Aree di Interazione Città-Porto e ai Corridoi Viari e Ferroviari di Ultimo Miglio. Vengono presi in considerazione (senza peraltro stimarne gli impatti ambientali oggetto della Vas) schemi progettuali futuri relativi a spazi urbani aperti e edificati che non riguardano le competenze di una Autorità Portuale che voglia assumere il quadro tecnico-giuridico a essa assegnato dalla legislazione e entro la propria missione istituzionale. Come già espresso nel parere del Comune di Brindisi sul PRP, **tali sconfinamenti dovranno essere eliminati** (si tratta soprattutto delle pp 17-30 in cui argomentazioni urbane non istituzionalmente possibili per un Prp e per la relativa Vas si infiltrano in argomentazioni portuali).

Peraltro si osserva che la Vas, nel richiamarsi al Prp adottato, ne riporta gli stessi limiti dettati dalla scelta di voler adottare, non una visione di sviluppo strategico, ma una visione di completamento del Prp del 1975 integrato dalla variante del 2006 con quanto di già pianificato resta ancora da fare, nell'orizzonte temporale di 25 anni tragguardato dal nuovo Prp.

Nel capitolo 3 si tratta di elementi basici e convenzionali di inquadramento di area vasta e di area urbana di Brindisi, di storia, di socio-economia della realtà locale, di popolazione, di infrastrutture e caratteristiche di sito del porto e soprattutto di aspetti meteomarini (forse la parte più approfondita dell'intero rapporto, anche se mancante di considerazioni degli impatti ambientali), di gestione dei materiali di dragaggio. Su quest'ultimo punto il rapporto, dopo aver citato il Sin a mare istituito dal Ministro Ambiente con decreto del 12.1.2000, riporta le considerazioni del Prp in cui si dice: che i sondaggi in mare sono stati fatti tra 2004 e 2009 in tre riprese nelle aree Costa Morena Est, S. Apollinare, genericamente Bacino Porto Interno-Porto-Medio-Porto Esterno, Costa SIN [una striscia costiera terrestre che va dal confine a nord a quello a sud del SIN]; che si tratta di 211 campioni prelevati da 51 carote [la sola parte a mare del SIN è ampia oltre 5mila ettari: in media 1 carota ogni 100 ettari]; che degli stessi è stata fatta una valutazione da Icram e Ispra "nell'ambito di accordi di programma definiti tra detti enti e l'autorità portuale di Brindisi" (p. 51) e che la Vas "rappresenta una complessiva attività di valutazione" (p. 51), per concludere, sulla scorta di conferme che sarebbero derivate da una campagna di verifica condotta nel 2020, che in nessun punto sono stati individuati "sedimenti pericolosi" che, pertanto, potranno impiegarsi "in casse di colmate, vasche di raccolta o comunque in strutture di contenimento", "terrapieni a uso industriale" e "piazzali portuali", ai sensi dell'art. 5 bis co. 2 lett. c della L 84/94 e smi.

Se si considera la peculiarità idrogeologica del territorio costiero di Brindisi, percorso da numerose aste idrologiche correnti in rocce ampiamente calcaree e quindi solubili e porose che hanno sul fronte a mare sbocchi stratificati in superficie e in profondità e, inoltre, che, in relazione al regime chimico e di pressione, vi sono complessi interscambi tra le acque marine e quelle dolci che risalgono variabilmente i percorsi terrestri (non importa se si tratta di terre naturali o di terre artificiali come quelle che il nuovo Prp definisce "piazzali portuali" o "terrapieni a uso industriale", dove tra l'altro si registra permanenza temporalmente rilevante di viventi), si comprende quanto possa essere rilevante, problematica e da meglio documentare l'asserzione relativa alla non pericolosità dei sedimenti.

Il cap. 3 prosegue con la "Definizione del volume dei sedimenti da dragare", importante per l'ambiente di Brindisi visto l'uso che di tali sedimenti l'AP intende fare, partendo dai rilievi batimetrici fatti nel porto nel 2009. Si premette che 700mila mc di sedimenti derivanti dai dragaggi di approfondimento delle aree di S. Apollinare e Costa Morena non sono computati in VASRPO "in quanto già programmati dalla AdSP e inseriti in un progetto già approvato [omissis]" destinato a riempire la colmata tra Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est. Il quadro dei dragaggi da effettuare è così programmato:

- -16 m per "il canale di accesso e il cerchio di evoluzione",
- -15 m per "l'area prospiciente Capo Bianco, il Pontile Polimeri e la banchina di levante di Costa Morena est",
- -14 m per "le aree prospicienti le altre banchine di Costa Morena",
- -12 m per "gli accosti di S. Apollinare",
- -10 m per "l'area cantieristica [profondità che si ritiene ridotta rispetto alle scelte del nuovo Prp e dell'area di interazione città-porto costituita dai cantieri esistenti nel Porto Medio che si destinerebbe anche a industria cantieristica per grandi navi ...] e per il canale di accesso alla banchina operativa del piazzale che si otterrà dalla Colmata di costa Morena Est",

prospettando 1.985.000 mc risultanti dai dragaggi che s'impiegherebbero per "nuovi ampi piazzali tra i quali emergono quelli dell'area di Capo Bianco, nuovo pontile Polimeri e il nuovo Terminal Crociere di Punta Riso". **Il Rapporto non tratta degli esiti di pericolosità ambientale per i soggetti che opereranno in tali aree di colmata riempite da sedimenti probabilmente insufficientemente distribuiti per caratterizzazione nel bacino portuale e eseguiti in un tempo assumibile quale remoto (una cinquantina di carotaggi su oltre 5mila ettari di mare, fatti tra 2004 e 2009) rispetto**

alle dinamiche industriali che portarono al Sin (2000) e rispetto al nuovo Prp in approvazione. Inoltre in fine di p. 55 di Vsrpo si parla di 2.165.000 mc (tabella “Quantificazione dei materiali di scavo”).

Il capitolo 3 prosegue con il paragrafo 3.7 “Studio della penetrazione del moto ondoso ed agitazione interna” in cui si verificano sostanzialmente in termini modellistici le possibilità di accesso, manovra, e stazionamento in porto al riparo dal moto ondoso, in queste trovando “limitatissimi periodi di non operatività, prevalentemente rilevabili per le banchine situate nella zona occidentale del porto” (p. 59). **Sul punto si osserva che il nuovo PRP non prevede di attrezzarsi con opere di rimedio per i prossimi 25 anni di sua durata e in particolare che si prevede la nuova stazione crocieristica per accosto di navi lunghe 300 metri e con adiacente area di servizio a terra ampia 35 ettari alla radice della diga di Punta Riso situata proprio a occidente del Porto Esterno.**

Nel paragrafo 3.8 “Circolazione Idrica Portuale e della Qualità delle Acque Portuali”, si sostiene che negli specchi acquei adiacenti all’imboccatura portuale il modello di calcolo del nuovo PRP generi ristagni sensibilmente poco ossigenati ma *“del tutto equivalenti a quelle simulate nelle condizioni attuali dello specchio acqueo portuale. Si può quindi concludere che la nuova configurazione delle opere non induca un peggioramento della qualità delle acque.”* (p. 61). **Si osserva che il nuovo PRP potrebbe prevedere di ridurre le situazioni a bassa ossigenazione visto che l’imboccatura del Porto Esterno, caratterizzata da bassa ossigenazione almeno sul versante sud, è interessata dal SIN marino la cui bonifica negli anni futuri è cruciale per l’ambiente di Brindisi e dipenderà anche dalle condizioni di ossigenazione delle acque, sia per le ossidazioni contaminanti chimici che per le catene trofiche delle specie marine. La figura 26 evidenzia, peraltro, come la diga artificiale prevista per estendere verso nordovest la barriera naturale delle Isole Pedagne sia direttamente interessata da questa rilevante criticità, una criticità che, sebbene per differenti ragioni, connesse alla manovra delle navi in entrata in porto, è stata evidenziata dalla Capitaneria di Porto con nota n. 02.02.31 del 26.9.2022, come si dice a p. 65 della Vsrpo e si raffigura nella fig. 27 della stessa pagina.**

Nel paragrafo 3.9 “Studio della Navigabilità” si fa la ricognizione delle dimensioni delle navi che avranno operatività nel porto con il nuovo PRP. **La ricognizione riguarda “le navi che attualmente entrano nel Porto Interno, RoRo, traghetto, e crociera” (p. 66), e non contiene previsioni per le potenzialità di sviluppo economico del grande e storico porto di Brindisi.**

Il paragrafo 3.10 “Studio della Sicurezza del Porto” tratta di *security* e di *safety*, di stima delle frequenze di collisione in mare e infine di stima delle conseguenze degli effetti incidentali di un incendio a seguito di rilascio con innesco, **in maniera generica, con poca o nulla attenzione al caso specifico di Brindisi**, come pure per il paragrafo di chiusura del capitolo 3 “Quadro di Riferimento Programmatico”.

Il capitolo 4 tratta del contesto ambientale di riferimento del PRP, premettendo che si tratterà del “contesto ambientale regionale su cui il Piano potrà avere degli effetti nel corso della sua attuazione” (p. 72), indicando quali fonti per la propria analisi il Pptr. **Si osserva che il PPTR è piano paesaggistico territoriale – approvato nel 2015 da Regione Puglia e da Ministero Cultura – per ciò stesso estraneo al dominio delle conoscenze ambientali, anche se poi Vsrpo aggiunge Arpa e Ispra alle proprie fonti territoriali e paesaggistico-territoriali.**

Il capitolo 4 prosegue genericamente e sinteticamente con il clima, parlando di pianificazione territoriale come *“[omissis] classico esempio di quella interazione tra dinamiche globali e fenomeni locali che caratterizza i sistemi socio-ecologici [omissis]”* (p. 72). **Si osserva che Vsrpo potrebbe citare, più pertinentemente dell’impatto indiretto della pianificazione territoriale sul clima: il carburante delle navi, nel quadro del rapporto tra Prp e sviluppo dei traffici del e nel porto riguardo alla matrice ambientale atmosfera; la sostituzione alle superfici acquee marine**

(importanti per il riciclo del diossido di carbonio CO₂) di pavimentazioni di colmate e piazzali incapaci di assorbire CO₂ e anzi produttrici di CO₂ per le macchine in essi operanti; l'uso dei sedimenti contaminati del SIN-Mare rivenienti dai dragaggi per farne colmate e piazzali implicanti presenze stabili di agenti viventi con particolare accentuazione per gli usi industriali dei piazzali.

Il capitolo 4 prosegue in modo generico e sintetico a trattare della qualità dell'aria e la sua relazione con la "salute umana"; delle risorse idriche; di suolo e rischi naturali. **Si rileva, sul punto, la non menzione: degli impatti derivanti dai suoli in ambito portuale e in particolare dalle nuove colmate e dai nuovi piazzali del Prp, laddove invece si menzionano suoli agricoli, suoli urbanizzati, erosioni costiere, alluvioni e frane, deflussi idrici superficiali; delle aste idrologiche attraversanti l'ambito portuale (si pensi in particolare a Cillarese, Patri, Fiume Piccolo, e Fiume Grande).**

Altrettanto generica, sintetica e priva di riferimenti al porto e al Prp è la trattazione del tema sulla biodiversità" (p. 73), riferendosi alla *"frammentazione degli habitat dovuta all'urbanizzazione e all'agricoltura"*, all'inquinamento e alla *"intensificazione del reticolo infrastrutturale"*, se si eccettua il riferimento alle "aree protette" (inevitabile perché il porto ha all'interno Stagni e Saline di Punta della Contessa che è area protetta regionale contenente al proprio interno il quasi omonimo Sic), che però il rapporto demanda alla Valutazione di Incidenza. Come pure per il tema dell'"ambiente marino costiero" (pp. 73-74), per il quale si cita il Pta, il Piano regionale delle coste senza chiarire la natura specifica di tale relazione e facendo confusione tra paesaggio e ambiente, cui non si fa alcun riferimento se non per sottolineare il fatto che l'Agenzia europea per l'ambiente (Eea) ritiene importanti gli ecosistemi costieri per la loro elevata produttività e al contempo per le forti minacce su essi gravanti.

Scarsamente trattati sono pure i temi: paesaggio e patrimonio culturale; rifiuti (si parla genericamente di "rifiuti urbani" e "rifiuti speciali", accantonando importanti considerazioni che potrebbero farsi per il porto: rifiuti dal traffico navale, dalle installazioni portuali, dai dragaggi ecc.); inquinamento acustico (si cita la legge quadro 447/1995, dicendo: *"in considerazione della disponibilità di dati e della tipologia di interventi previsti dal Piano, l'analisi sarà limitata alla descrizione dell'esposizione globale al rumore indotto dalle azioni e dagli interventi previsti dal Piano."*, senza per es. citare alcunché dei movimenti di mezzi meccanici indotti dal riempimento del mare per colmate e piazzali implicanti oltre 3 milioni di mc di sedimenti da dragaggi); energia; "popolazione e salute" (si citando genericamente la vasta area a rischio e si rinvia a ipotetici studi in particolare epidemiologici ma senza citarne alcuno da consultare su popolazione residente, mortalità, e incidenza tumori, senza previsioni di scenari di disinquinamento e della decontaminazione del mare e dei fondali nell'area-mare del Sin di Brindisi).

Il capitolo 5 tratta della "Impostazione del Rapporto Ambientale e della Metodologia di Valutazione": trattasi di una serie casuale di considerazioni metodologiche, cui si fanno seguire, nel paragrafo "piani e programmi nazionali/interregionali" ampie parti descrittive e testualmente riprese dai documenti di riferimento di pianificazioni ufficiali note nei loro campi di applicazione, come il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica Psnpl del 2015, il "Piano sud 2030", il Piano di gestione del rischio alluvioni Pgra del distretto dell'Appennino meridionale, la cosiddetta "Green Deal Europeo-Strategia Europea di Adattamento al Cambiamento Climatico", il "Piano regionale dei trasporti" approvato con LR 16/2008, e del connesso piano attuativo settoriale denominato "piano regionale delle merci e della logistica", il "Piano regionale delle coste", il "Piano paesaggistico territoriale regionale", per passare al "Piano attuativo del Prt della Regione Puglia 2021-2027", al "Piano di tutela delle acque", al "Piano di bacino stralcio per l'assetto idrogeologico ex AdbPuglia-Pai Puglia", al "Piano regionale per la qualità dell'aria" di cui alle Dgr Puglia 328/2008 e 686/2008, al "Piano energetico ambientale regionale", al "Piano regionale di gestione dei rifiuti speciali", al "Documento regionale di assetto generale" di cui alla Lr Puglia 20/2001, al "Piano

territoriale di coordinamento provinciale” della provincia di Brindisi adottato ai sensi della Lr 20/2001, al “Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Brindisi”, al “Piano di gestione del Sic/Zps ‘Stagni e Saline di Punta della Contessa’ IT9140003 **[in proposito per quest’ultimo va osservato da questo Comune, ente gestore dell’intera area protetta omonima, che la lista a p. 126 degli “Obiettivi specifici” considerati nell’analisi di coerenza pare contenere obiettivi e azioni non compatibili con il regime tecnico-giuridico del Sic/Zps implicato].**

Il capitolo 5 continua con paragrafi descrittivi di intenzionalità di lavoro ulteriore riferibili al rapporto definitivo:

5.3 “Analisi dello Stato dell’Ambiente” **[si osserva la genericità e sinteticità della “descrizione del contesto dell’area vasta di applicazione del Piano” e delle “criticità e minacce in relazione allo stato della componente e alle principali pressioni che ne determinano un peggioramento dello stato ambientale”];**

5.4 “Analisi dell’integrazione della componente ambientale nel piano” **[si osserva la genericità e sinteticità e insufficienza del rinvio al D. Lgs 152/2006 e smi e a una non precisata “metodologia basata sulla valutazione della capacità degli Obiettivi specifici del Piano di perseguire (effetti positivi) o di essere in contrasto (effetti negativi) con gli OSA”];**

5.5 “Definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale rivenienti da strategie sovraordinate e dall’analisi del contesto”, con citazione: di Strategia UE per lo Sviluppo Sostenibile, di alcuni obiettivi chiave al 2030 e di alcune sue implicazioni per il settore marittimo; di Quadro Clima e Energia UE; di Libro Bianco Trasporti con Tabella di Marcia Spazio Unico UE Trasporti per Politica Trasporti Competitiva e Sostenibile; di Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile; di Identificazione di Obiettivi di Sostenibilità con allegate tabelle di incrocio obiettivo/componente ambientale, e di una Analisi Swot. **[Si osserva che trattasi di analisi speditiva, soggettiva, di tipo sociologico, non tecnico né economico, non adeguata per documentazioni istituzionali implicanti interessi pubblici rilevanti, a base adeguatamente argomentata e rendicontabile].**

Per le Analisi delle Alternative di Piano si osserva che non si tratta di alternative funzionali equivalenti di progetto, com’è nella teoria della valutazione ambientale, ma di alternative costituenti differenti progetti di piano: si vedano sul punto la figura 33 “Alternativa A” e la figura 34 “Alternativa B”, a p. 145, in cui la colmata del piazzale di Capo Bianco viene fortemente aumentata in superficie nell’Alternativa B e in cui la valutazione si esprime – com’era da attendersi sulla base di questa errata metodologia valutativa – a favore della scelta Alternativa B in quanto di maggiore interesse tecnico e procedurale per l’Autorità portuale anzitutto perché incrementativa della superficie della colmata].

Nel capitolo 8, contenente il processo di consultazione e di partecipazione, non sono precisate le consultazioni e partecipazioni attivate né elencate le eventuali risultanze.

Conclusioni

In conclusione, la Valutazione ambientale strategica Rapporto Preliminare di Orientamento (Vasrpo) del nuovo Piano regolatore portuale (Prp) di Brindisi fornisce un quadro generale d’introduzione agli aspetti di procedura e contenuto del nuovo Prp, dedicando attenzione al rispetto di procedure e coerenze interne e esterne di obiettivi del piano e rinviando per la valutazione degli impatti a ulteriori approfondimenti basati su analisi future. Le trasformazioni fisiche tra fase ex ante e fase ex post (gli impatti) generati dalle azioni di piano nel bacino portuale, dragaggi inclusi, sono modellate in modo preliminare rilevandone la loro limitata significatività, peraltro connessa al carattere del nuovo Prp prevalentemente attuativo delle previsioni ancora non attuale del Prp del 1975 e della sua variante 2006. Il carattere *on going* della Vas è affidato a una verifica progressiva di coerenza di obiettivi interni e esterni.

Può osservarsi dal Comune di Brindisi, maggiore istituzione pubblica esprime gli interessi fondamentali della comunità locale ma anche della comunità transnazionale di una storica e antichissima città-porto dell'area dell'Adriatico meridionale, a partire da quelli ambientali per giungere a quelli sociali e a quelli economici, a quelli culturali, e a quelli politici, che il rapporto ambientale nella versione definitiva dovrà ampliare la sfera della valutazione ambientale strategica orientata all'ambiente, alla misurazione degli impatti, alla partecipazione e alla conoscenza sociale. Dovrà meglio definirsi e focalizzarsi l'ampia e generica parte presentata come metodologica, espressiva di intenzionalità di analisi esperta non sufficientemente chiare e tradotte in concreta operatività analitica e valutativa, al contempo meglio definendo e qualificando anche la conoscenza dell'area di influenza del porto di Brindisi e rendendo meno descrittivo e più analitico il contesto programmatico dedicato dal rapporto preliminare a una moltitudine di piani e programmi non sempre applicabili e pertinenti al caso di Brindisi.

Il Dirigente
del Settore Urbanistica ed Assetto del Territorio
arch. Marina CARROZZO