

SOMMARIO

1	PREMESSE.....	2
2	RICHIESTE E CHIARIMENTI	2
2.1	Richiesta n.1	2
2.2	Richiesta n.2	2
2.3	Richiesta n.3	2
2.4	Richiesta n.4	2
2.5	Richiesta n.5	3
2.6	Richiesta n.6	3
2.7	Richiesta n.7	3
2.8	Richiesta n.8.	6
2.9	Richiesta n.9	7
2.10	Richiesta n.10	7

1 PREMESSE

Con nota prot. n. 20220031803 del 20.10.2022 l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha richiesto il parere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) sulla proposta di formazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Brindisi.

A seguito della nota del 21/11/2022 Registro Ufficiale 0011038 emessa dal CSLLPP è emersa necessità di procedere con l'integrazione di taluni elaborati e con approfondimenti utili ai fini di una compiuta e corretta formulazione della proposta di parere. A tal fine, per rispondere puntualmente a quanto chiesto dalla Commissione, di seguito, si riportano le richieste sopracitate ed i relativi chiarimenti forniti dal proponente.

2 RICHIESTE E CHIARIMENTI

2.1 Richiesta n.1

“Al fine di individuare eventuali elementi condizionanti le future soluzioni tecniche per lo sviluppo delle infrastrutture portuali, si ritiene utile acquisire un quadro geotecnico generale, utilizzando le indagini esistenti eseguite nel tempo nell'area portuale, riportante la successione stratigrafica, le principali unità geotecniche e le relative caratteristiche meccaniche”.

Si rimanda all'elaborato 21_21_P_R_06a_0_GEO_Relazione geologica idrogeologica sismica.

2.2 Richiesta n.2

“Occorre acquisire elementi conoscitivi sullo stato di consistenza degli attuali banchinamenti, possibilmente producendo un quaderno delle sezioni tipologiche delle opere portuali esistenti (marginamenti, opere foranee...)”.

Al fine di rispondere a quanto richiesto è stato elaborato un abaco delle principali banchine del porto al quale si rimanda per gli opportuni approfondimenti (21 21 P T 01° 0 PLA Abaco delle principali banchine del Porto di Brindisi)

2.3 Richiesta n.3

“Occorre analizzare le interferenze tra il bacino portuale e i corsi d'acqua afferenti”.

Si rimanda all'approfondimento fornito al paragrafo 4.3 dell'elaborato 21 21 PR 0012 GEN Relazione generale.

2.4 Richiesta n.4

“Si osserva che la relazione geologica in atti ha un carattere estremamente generale in quanto riporta solo stralci della carta geologica storica degli anni 50-60 e risulta del tutto inadeguata. Pertanto, si richiede di predisporre una relazione geologica specifica per il PRP. Detta relazione dovrà inquadrare, anche sulla base delle indagini esistenti, le caratteristiche geologiche e stratigrafiche delle successioni presenti nelle diverse aree coinvolte nel PRP anche attraverso sezioni geologiche che evidenziano le interazioni fra il substrato e le aree interessate, evidenziando anche eventuali problematiche di natura gestionale delle aree del PRP”.

Si rimanda all'elaborato 21_21_P_R_06a_0_GEO_Relazione geologica idrogeologica sismica.

2.5 Richiesta n.5

“Si ritiene necessario approfondire le caratteristiche idrogeologiche, anche in relazione alle destinazioni d’uso delle aree portuali ed alle criticità relative alla presenza di inquinanti e del SIN di Brindisi”.

Si rimanda all’elaborato **21_21_P_R_06a_0_GEO_Relazione geologica idrogeologica sismica.**

2.6 Richiesta n.6

“Nella relazione geologica o in quella geotecnica occorre effettuare una valutazione, sia pur preliminare, degli effetti di amplificazione sismica locale che possono interessare le opere, specialmente con riguardo alle colmate”.

Si rimanda all’elaborato **21_21_P_R_06a_0_GEO_Relazione geologica idrogeologica sismica.**

2.7 Richiesta n.7

“Si ritiene necessario che la relazione generale del piano del PRP sia integrata ed approfondita, anche con l’aggiunta di tavole grafiche, in relazione ai seguenti punti:

- *per facilità di lettura, è opportuno anticipare la definizione di “porto interno”, “porto medio” e “porto esterno”. Richiesta ottemperata al Capitolo 2 dell’elaborato 21 21 PR 001 2 GEN Relazione generale.*
- *occorre rendere conto del recente ampliamento dalla giurisdizione dell’AdSP al porto di Termoli. Al paragrafo 1.1 dell’elaborato 21 21 PR 0012 GEN Relazione generale è stato specificato che “Il Sistema Portuale comprende i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli, così come stabilito dal D.L. 16 giugno 2022 n.68 in cui all’art.9, comma 10, in cui il porto di Termoli è stato inserito nella Circostrizione territoriale dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale”.*
- *per il PRP 1975 e per la variante del 2002, occorre integrare le tavole con i riferimenti dei redattori dello stesso”. La specifica richiesta è stata riportata al Capitolo 2 dell’elaborato 21 21 PR 001 2 GEN Relazione generale. Il Piano Regolatore Portuale di Brindisi è stato redatto dall’ufficio del genio Civile OO MM di Bari, mentre la Variante al Piano Regolatore Portuale di Brindisi è stata redatta dall’Area Tecnica dell’Autorità portuale di Brindisi (dirigente ing. Donato Caiulo).*
- *occorre introdurre le informazioni ed i riferimenti (prezzario) assunti per i prezzi unitari alla base delle valutazioni economiche prodotte. Per la valutazione dei costi unitari dei dragaggi, delle pavimentazioni e dei riempimenti si è fatto riferimento al Prezzario della Regione Puglia aggiornato al luglio 2022. Per alcune lavorazioni specialistiche (ad es. gestione dei sedimenti e consolidamento delle colmate) si è fatto riferimento a prezzi desunti da progetti predisposti dalla AdSP ed in fase di approvazione che a loro volta fanno riferimento al medesimo Prezzario (v. Colmata di Costa Morena Est). Si rimanda all’elaborato 21 21 P R 012 2 GEN Stima economica degli interventi pianificati per i relativi approfondimenti.*
- *è necessario acquisire una tavola del layout attuale, riportante anche la batimetria esistente estesa, sino all’imboccatura portuale ed al canale di ingresso. La richiesta è stata ottemperata nell’elaborato 21 21 P T 001 2 PLA Planimetria stato attuale.*
- *occorre fornire una tavola che illustri la separazione del sistema in due sotto-ambiti:
a) porto operativo; b) interazione città-porto. La richiesta è stata ottemperata nell’elaborato 21 21 P T 11° 1 PLA _ Nuovo PRP - aree di interazione porto città e aree portuali planimetria generale.*
- *occorre approfondire le ragioni per cui il proposto PRP limita, di fatto, la propria azione alle aree “molo polimeri” e “nuovo piazzale di Capo Bianco”. Il PRP vigente del porto di Brindisi risale al 1975 e a meno di alcuni interventi introdotti attraverso alcuni ATF ancora ne conserva l’impostazione originale. Il primo scopo del nuovo PRP è stato quindi quello di aggiornare lo*

strumento urbanistico definendo le funzioni delle diverse aree operative del porto esistente così da razionalizzarne ed ottimizzarne l'utilizzo delle risorse disponibili e creare le condizioni per lo sviluppo del porto. Oltre alla razionalizzazione dell'uso delle risorse disponibili l'obiettivo del nuovo PRP è stato anche quello di introdurre delle nuove infrastrutture in modo da consentirne l'ulteriore sviluppo atteso. Occorre evidenziare che il Nuovo PRP di Brindisi interviene su un Porto che relativamente al porto interno ed al porto medio risulta già dotato di adeguate infrastrutture portuali che non possono essere ulteriormente potenziate oltre quelle già previste e pianificate; mentre l'unica possibilità di sviluppo è rappresentata dal bacino del porto esterno, ancora non completamente infrastrutturato, dove le opere esistenti non sono più idonee a consentire lo svolgimento dei traffici del porto di Brindisi (v. Pontile Polimeri) e dove la presenza di un'ampia area industriale dotata di ottimi collegamenti sia con la rete stradale che con la rete ferroviaria, può generare le condizioni per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo già delineati nel DPSS. Per tale motivo le azioni del Nuovo PRP si sono concentrate sul potenziamento del molo Polimeri, in modo da realizzare una infrastruttura in grado di coprire le esigenze attuali e future dei traffici delle rinfuse liquide, e realizzare un nuovo terminal con caratteristiche (lunghezza della banchina operativa e superficie del piazzale operativo) in grado di favorire lo sviluppo dei nuovi traffici portuali anche in considerazione della presenza in tali aree di una Zona Franca Doganale e di Zone Economiche Speciali.

- *il processo di scelta tra Scenario A e Scenario B va ulteriormente integrato ed approfondito; Richiesta ottemperata al paragrafo 5.2 dell'elaborato 21 21 PR 0012 GEN Relazione generale.*
- *si ritiene debba essere valutata l'opportunità di rendere maggiormente flessibili le previsioni funzionali assegnate alle aree o sotto-ambiti. In altri termini, occorre individuare un assetto planobatimetrico del porto operativo intrinsecamente flessibile (opere esterne, specchi acquei interni, contorno banchinato ed aree portuali retrostanti) conseguente ad una previsione temporale definita (10÷15 anni), assetto suscettibile di modifiche purché contenute entro opportuni margini (c.d. "modifiche non sostanziali"). Richiesta ottemperata al paragrafo 6.4 dell'elaborato 21 21 PR 001 2 GEN Relazione generale.*
- *il campione temporale di valori del livello mare appare estremamente ridotto ed è opportuno valutarne una sua integrazione; Richiesta ottemperata nell'elaborato 21 21 PR 003 1 MAR Studio meteomarinario. La serie della stazione mareografica di Brindisi è stata integrata con i dati misurati presso la stazione mareografica di Bari (rif. Cap 9 dell'elaborato).*
- *occorre integrare gli atti con una attenta verifica della traccimazione in corrispondenza della diga di Punta Riso, lungo il tratto in utilizzo. L'elaborato 21 21 P R 05b 0 MAR Studio sulla traccimazione della diga di Punta Riso specifica che si raccomanda una attenta gestione della diga in esame, per la quale l'accesso e lo stazionamento di imbarcazioni a tergo va regolamentato e valutato in funzione delle condizioni di moto ondoso previste. Si rimanda all'elaborato i necessari approfondimenti.*
- *trattandosi di un PRP con orizzonte temporale ampio, occorre tenere conto degli effetti del cambiamento climatico. Oltre a quelli di natura pluviometrica ed anemometrica, occorre corredare la proposta di valutazione in merito alle predizioni di innalzamento del livello medio mare. Richiesta ottemperata nell'elaborato 21 21 PR 003 1 MAR Studio meteomarinario al paragrafo 9.5.*
- *occorre esplicitare quali siano i motivi per cui è stata proposta la suddivisione dello specchio acqueo (soprattutto nel porto esterno) in una numerosa serie di figure geometriche contigue caratterizzate da diverse, ma prossime profondità del fondale. Tali motivazioni è opportuno siano legate anche alla "nave di progetto", per ciascun ambito portuale, viste le funzioni assegnate; L'elaborato grafico 21 21 PT 006a 2 PLA Nuovo PRP - Aree funzionali e destinazioni d'uso – Planimetria generale individua i limiti di dragaggio previsti nell'ambito pianificati sulla base dello sviluppo delle colmate previste e della nave di progetto.*
- *occorre motivare la scelta dell'assetto geometrico dell'area Capo Bianco, in particolare dello sviluppo del fronte banchina con sviluppo rettilineo, anche alla luce delle previsioni sulla nave/i di cui si prevede l'ormeggio; Le caratteristiche del nuovo terminal di Capo Bianco sono state definite seguendo un duplice percorso: il primo di tipo ambientale è stato quello di prevedere una nuovo piazzale di dimensioni tali da garantire il bilancio tra dragaggi e riporti, il secondo di*

tipo funzionale operativo è stato quello di pianificare una infrastruttura in grado di garantire gli attesi incrementi di traffici marittimi del porto di Brindisi aprendo lo scalo anche a tipologie di traffici che allo stato attuale lo interessano solo in via marginale. In particolare la banchina operativa del terminal ha una lunghezza di circa 730 m. A questa banchina potranno ormeggiare tutte le navi di maggiori dimensioni che per le diverse tipologie merceologiche che si prevede potranno utilizzare il terminal. In particolare alla banchina operativa del nuovo terminal potranno ormeggiare contemporaneamente due navi portacontainer di cui una da 9.000 TEU (LMAX=352 m) e una da 6.000 TEU (LMAX=280 m), oppure due bulk carrier da 90.000 t (LMAX=250 m) e una bulk carrier da 15.000 t (LMAX=140 m), oppure due tankers da 90.000 t (LMAX=240 m) e una tankers da 20.000 t (LMAX=140 m), oppure tre general cargo da 40.000 t (LMAX=210 m) oppure due ro-ro da 30.000 t e una ro-ro da 6.000 t.

- *in merito alla larghezza dell'imboccatura, al fine di rimuovere qualsiasi remora, si evidenzia l'opportunità che, acquisito lo studio di agitazione mirato ad ottimizzare la lunghezza del molo di sottoflutto, si integri l'elaborato "Studio della Navigabilità" basato sulle Linee Guida PIANC e su metodi analitici, con uno studio di simulazione di manovra del tipo Real Time Full Mission, da condursi per le navi in "flotta di progetto" e per le condizioni estreme di moto ondoso, che tenga conto della geometria scaturita dalle integrazioni allo studio di agitazione. In ottemperanza a tale prescrizione/osservazione nel corso del mese di febbraio 2023 presso il laboratorio THESI di Mola di Bari è stato eseguito uno studio di simulazione di manovra Real Time che utilizzando le navi della flotta di progetto ha analizzato la fattibilità delle manovre di ingresso e di uscita nel/dal porto di Brindisi nelle due configurazioni alternative della nuova diga di sottoflutto. Per i dettagli si rimanda al report delle prove di laboratorio.*
- *la previsione di un intervento al piede del canale Pigonati non è oggetto di PRP; Come chiarito al paragrafo 6.6.3 della Relazione l'intervento al piede del Canale Pigonati è funzionale alla esecuzione del dragaggio necessario per allargare il canale navigabile dragato a quota -10 m s.l.m.m. necessario per migliorare le condizioni di agibilità del porto interno di Brindisi. Trattandosi di un'opera funzionale alla esecuzione di un intervento previsto nel nuovo PRP anch'essa di fatto deve essere inserita tra le opere previste nel nuovo PRP.*
- *in linea con quanto indicato nell'allegato "Studi di settore" delle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali" sarebbe opportuno ampliare le considerazioni specialistiche di ingegneria costiera fornendo elementi conoscitivi sui possibili effetti delle opere portuali sul regime litoraneo e sugli arenili; Rin ottemperanza a questa prescrizione/osservazione è stato redatto uno studio specifico sugli effetti delle opere portuali sul regime litoraneo e sugli arenili esistenti all'interno del porto di Brindisi. Per i dettagli si rimanda all'elaborato 21 21 PR 003 1 MAR 005c 0 Studio sugli effetti delle opere portuali sul regime litoraneo e sugli arenili*
- *occorre individuare le criticità all'ormeggio delle navi da crociera in corrispondenza dei venti da nord (esposizione murate e transitabilità dell'Isola di Sant'Andrea) e del cono d'ombra generato ai fini della manovrabilità aeroportuale. Come specificato al paragrafo 6.6.4 della Relazione Generale per quanto riguarda la compatibilità della nave presso la Diga di Punta Riso con i vincoli del cono di atterraggio imposto dall'ENAC si precisa che la posizione prevista risulta esterna ai limiti del suddetto cono.*
- *si osserva che lo stato di attuazione del PRP vigente, le motivazioni che hanno portato alla redazione nel nuovo PRP e quali siano le effettive previsioni e le relative implicazioni in termini di nuove opere e nuove destinazioni d'uso, non sono chiaramente evidenziate e precisate. Sembrerebbe si dia per scontata una approfondita conoscenza di nomi, di località, di problemi ed interazioni. Si ritiene utile che la suddetta relazione sia maggiormente indirizzata a chiarire meglio le specifiche scelte proposte ed i vantaggi che si intendono raggiungere, supportando l'elaborato con opportuni approfondimenti. A tal riguardo, si osserva che il paragrafo relativo al PRP vigente ed al suo stato di attuazione, riporta copie di tavole e denominazioni non immediatamente comprensibili. Gli elaborati grafici sono stati revisionati aggiungendo i nomi delle banchine e degli accosti.*
- *si segnala, altresì, che nella illustrazione dell'interazione con il SIN è riportato che l'area complessiva, probabilmente del SIN, è suddivisa in: Polo chimico, Polo energetico, Agglomerato industriale, Aree agricole ed Aree marine. Non è evidenziata né una suddivisione, né le interazioni*

con l'area oggetto del PRP e le relative implicazioni pianificatorie. Sarebbe utile una integrazione in tal senso. Il paragrafo 2.2 della relazione Generale è stato modificato ed è stata l'immagine relativa alla sovrapposizione tra le due aree. Si rimanda al Rapporto Ambientale l'approfondimento dell'analisi dell'interazione tra le due aree.

- il paragrafo relativo al "Collegamento con la rete stradale/ferroviaria a livello locale e nazionale" illustra la situazione generale senza entrare nel merito delle implicazioni e condizionamenti sul nuovo PRP, in relazione anche a quanto previsto nel vecchio. **Osservazione ottemperata nell'elaborato 21 21 P R 011 1 GEN Compatibilità dell'infrastruttura portuale con il sistema infrastrutturale stradale e ferroviario.**
- inoltre il capitolo relativo all'interazione con la città, pur contenendo una interessante parte di carattere storico, non chiarisce come il PRP proposto contribuisca a risolvere le problematiche connesse alla definizione del rapporto funzionale con la città e la pianificazione urbanistica cittadina. **La richiesta è stata ottemperata integrando i paragrafi 3.3 e 3.4 dell'elaborato 21 21 PR 001 2 GEN Relazione generale.**
- si osserva che nel paragrafo relativo alle caratteristiche dei fondali (4.2) sono delineate quattro macro aree che sarebbe opportuno meglio evidenziare anche graficamente. **La richiesta è stata ottemperata integrando il paragrafo 4.2 con un'immagine che favorisce l'individuazione delle aree citate.**
- i collegamenti di ultimo miglio (4.4) riportano una serie di elementi con nomi di strade ed informazioni prive di adeguati riferimenti grafici e rappresentazione dei flussi. **La richiesta è stata ottemperata integrando l'elaborato 21 21 P T 019 2 PLA Interconnessioni stradali – Inquadramento territoriale– Ambito portuale/soluzione di Piano.**
- Anche la parte relativa all'illustrazione delle alternative progettuali non è sufficientemente supportata da indicazioni grafiche che diano chiara evidenza delle alternative a confronto. Nel paragrafo 6.3 di Descrizione generale del lay-out e 6.4, potrebbero vantaggiosamente essere inserite illustrazioni che aiutino a capire la situazione che si intende raggiungere". **Il paragrafo 5.2 della Relazione Generale approfondisce le alternative studiate per giungere alla soluzione di Piano. Non sono stati considerati aspetti relativi alle manovre di ingresso e di uscita, di interferenza con i traffici portuali, di sicurezza della navigazione e di orientamento degli ormeggi in quanto per tali aspetti le due soluzioni sono equivalenti. Alla base di tale valutazione il bilanciamento dei volumi di scavo è un criterio strategico per un progetto di pianificazione di un porto ricadente in area SIN (si pensi ai porti di Taranto e di Piombino). Si rimanda al citato paragrafo per un approfondimento dei criteri posti a confronto.**

2.8 Richiesta n.8.

"Si segnala, ancora, che nei seguenti elaborati:

1. 21 21 P T 006a 1 PLA Nuovo PRP - Aree funzionali e destinazioni d'uso –Planimetria generale
2. 21 21 P T 011 1 PLA Aree di Interazione tra il porto e la città
3. 21 21 P T 11A 0 PLA Aree di Interazione porto-città e aree portuali - Planimetria generale
4. 21 21 P T 012 1 VAR Aree di Interazione tra il porto e la città Individuazione delle aree e delle loro vocazioni funzionali (nella testatina elaborato è 21 21 PT 012 1 PLA)

non si riscontra una chiara corrispondenza tra le voci in legenda e le indicazioni planimetriche. Ad esempio nella tavola 21 21 P T 006a 1 PLA, la "Funzione area a verde" in legenda non sembra trovare collocazione nell'elaborato grafico, oppure nell'elaborato 21 21 PT 012 1 PLA VAR la legenda non dà indicazioni su tutte le campiture degli ambiti in planimetria. Inoltre, nell'elaborato 21 21 PT 011 1 PLA, un'area indicata come di interazione porto-città, nell'elaborato 21 21 PT 012 1 VAR risulta area di interessa naturalistico". **Sono stati revisionati gli elaborati grafici 21 21 P T 011 2 PLA Aree di Interazione tra il porto e la città e 21 21 P T 012 2 VAR Aree di Interazione tra il porto e la città Individuazione delle aree e delle loro vocazioni funzionali.**

2.9 Richiesta n.9

“Si segnala la necessità di fornire adeguati informazioni sulla interazione delle previsioni pianificatorie con il sedime aeroportuale indicando il superamento di eventuali criticità a riguardo”. **Si rimanda agli elaborati allegati al Rapporto preliminare di orientamento, mentre per l’analisi delle criticità e della coerenza di rimanda al documento di Rapporto stesso.**

2.10 Richiesta n.10

“Infine, si osserva che in linea ipotetica, per ragioni ambientali/paesaggistiche, potrebbero essere apportate modifiche anche di una certa entità riguardo alla proposta di PRP ora in esame; in primis proprio sulla indicazione delle opere di grande infrastrutturazione. Pertanto, si ritiene necessario che codesta AdSP fornisca le proprie motivazioni in merito alla scelta di anteporre la richiesta di parere a questo Consesso alla fase di valutazione del rapporto ambientale”. **La procedura di VAS è stata correttamente avviata a seguito dell’adozione del PRP da parte del AdSP di Brindisi ai sensi degli artt.11 e 13 del D.Lgs.152/2006 con la trasmissione all’ente competente del PRP e del Rapporto Preliminare.**

In particolare l’art.11 del D.Lgs.152/2006 al comma 1 prevede infatti che

“La valutazione ambientale strategica è avviata dall’autorità procedente contestualmente al processo di formazione del piano o programma”.

In oltre al comma 3 lo stesso articolo recita che

“La fase di valutazione è effettuata anteriormente all’approvazione del piano o del programma, ovvero all’avvio della relativa procedura legislativa, e comunque durante la fase di predisposizione dello stesso.”

Pertanto la procedura di VAS deve concludersi prima dell’approvazione finale del PRP, che si ricorda rimane in capo all’AdSP ai sensi dell’art.5 comma 1-quinquies della L.n.84 del 20.01.1994 e ss.mm.ii.