

# Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

\* \* \*

# Parere n. 51 del 09/01/2023

Piano:	Valutazione Ambientale Strategica  Piano Regolatore Portuale del Porto di Brindisi  Rapporto Preliminare Ambientale  ID_VIP: 9132		
Proponente:	Autorità di Sistema Portuale del Porto di Brindisi		
Autorità Procedente:	Autorità di Sistema Portuale del Porto di Brindisi		

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

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

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. (d'ora innanzi D.Lgs. n. 152/2006) ed in particolare l'art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS);
- i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 e n. 238 del 24/11/2020 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;

# RICHIAMATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare:

- la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente (VAS);
- il D.Lgs. n. 152/2006 e in particolare:
  - l'art. 6, recante "Oggetto della disciplina" e, in particolare:
    - il comma 2 ai sensi del quale "Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:
    - a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del presente decreto;
    - b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni";
  - l'art. 11, recante "Modalità di svolgimento" e, in particolare, il comma 2 lett. c ai sensi del quale l'autorità competente "esprime, tenendo conto della consultazione pubblica, dei pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, un proprio parere motivato sulla proposta di piano e di programma e sul rapporto ambientale nonché sull'adeguatezza del piano di monitoraggio e con riferimento alla sussistenza delle risorse finanziarie";
  - l'art. 13, recante *Redazione del rapporto ambientale* e, in particolare:

- il comma 1 ai sensi del quale "Sulla base di un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano o programma, il proponente e/o l'autorità procedente entrano in consultazione, sin dai momenti preliminari delle attività di elaborazione di piani e programmi, con l'autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale";
- il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114", in considerazione degli aspetti di modifica e integrazione della disciplina VIA e VAS;
- il Decreto Legge del 6/11/2021, n. 152 recante "Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose" in considerazione degli aspetti di modifica e integrazione della disciplina VAS;
- il Decreto Legislativo 22/01/2004 n. 42 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della Legge 6 luglio 2002 n. 137";
- la Legge 9 gennaio 2006, n. 14 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea sul paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000";
- la Legge 29 aprile 2015, n. 57 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea per la del patrimonio archeologico, fatta alla Valletta il 16 gennaio 1992" fatta alla Valletta il 16 gennaio 1992";
- le Linee Guida Commissione Europea "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC";
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 357/1997 recante "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche";
- Linee Guida Nazionali per la Valutazione di incidenza (VIncA) Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4 (Rep. atti n. 195/CSR) "Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano";
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2003 "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche";
- la Legge 28/01/1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale" e successive modifiche Pubblicata nella Gazz. Uff. 4 febbraio 1994, n. 28, S.O. e, in particolare:
  - Art. 5 "Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore di sistema portuale e piano regolatore portuale" comma 3-ter che stabilisce che "I piani regolatori portuali sono sottoposti, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di VAS.";
- le Linee Guida ISPRA per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA) n.133/2016;

- le Linee Guida per l'Integrazione dei Cambiamenti Climatici e della Biodiversità nella VAS della Commissione Europea-2013 (*Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment*);
- le Linee Guida "Attuazione della Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente- Commissione Europe-2003";
- la "Carta Nazionale del Paesaggio Elementi per una Strategia per il paesaggio Italiano" MIBACT-2018;

#### PRESO ATTO che

- il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Direzione Generale Valutazioni Ambientali è l'Autorità Competente per la VAS;
- L'Autorità di Sistema Portuale del Porto di Brindisi (d'ora innanzi Proponente) con nota acquisita al prot. con n. 142275/MITE del 15/11/2022 ha presentato, per competenza, alla Divisione V Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione Generale Valutazioni Ambientali (d'ora innanzi Divisione) la domanda per l'avvio della procedura di VAS Fase di Scoping, ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006, sul "Piano Regolatore Portuale del Porto di Brindisi" (d'ora innanzi "Piano" o PRP);
- la suddetta nota è stata acquisita dalla Divisione con prot. n. 142275/MITE del 15/11/2022;
- la Divisione con nota prot. n. 146056 in data 22/11/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. n. 9083 in data 22/11/2022, ha trasmesso per l'avvio della procedura di VAS Fase di Scoping la domanda sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata e comunicato:
  - il proprio "accordo sull'elenco proposto dei Soggetti competenti in materia ambientale (SCA), individuati e selezionati congiuntamente tra questa Autorità competente e il Proponente";
  - che "il Proponente provvederà, altresì, a trasmettere ai SCA il Rapporto preliminare, ai fini della consultazione, ai sensi dell'art. 13 del d.lgs. 152/2006";
  - che "come previsto dall'art. 13 comma 1, i contributi dovranno pervenire entro 30 gg. a partire dalla data di comunicazione di avvio della consultazione da parte dell'Autorità procedente/proponente";
  - l'avvenuta pubblicazione della documentazione relativa al Rapporto preliminare sul sito internet istituzionale dell'autorità competente;
  - La designazione, prendendo atto della proposta di assegnazione trasmessa dal Presidente della Commissione, del Referente Istruttore della presente procedura;
- con nota acquisita al prot. 9176/CTVA del 24/11/2022 l'Autorità Proponente ha inviato notifica di avvio della consultazione sul Rapporto Preliminare ai Soggetti Competenti in materia Ambientale;
- che i soggetti competenti in materia ambientale (SCA) di seguito elencati hanno inviato le proprie osservazioni sulla portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale (in seguito "RA") (il testo integrale delle osservazioni è pubblicato sul sito del MITE al seguente indirizzo: https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9269/13603?Testo=&RaggruppamentoID=1022#form-cercaDocumentazione).

N .	SCA	Rif. Prot. MITE	Contenuti
1	Autorità Idrica Pugliese	155611 del 12/12/22	L' Autorità Idrica Pugliese chiede che l'analisi di coerenza del PRP consideri il Piano d' Ambito (https://www.autoritaidrica.puglia.it/aip/po/mostra_news.php?id= 6) e che il PRP consideri la realizzazione dell'impianto di dissalazione di Brindisi per il quale l' Autorità Idrica Pugliese sta procedendo ad una valutazione di fattibilità.
2	ARPA PUGLIA	155684 del 12/12/22	ARPA PUGLIA, in relazione agli "OBIETTIVI E AZIONI DEL PIANO" e le linee di sviluppo, chiede di specificare nel RA: i possibili impatti significativi sull'ambiente; le misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi; la descrizione del monitoraggio e controllo degli impatti ambientali derivanti dall'attuazione del PRP definendo le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori; le azioni di controllo e monitoraggio ambientale derivanti dalla "Gestione dei materiali di dragaggio del Porto di Brindisi"; le azioni da mettere in atto per la presenza di insediamenti RIR 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; 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; le azioni da mettere in atto per la pressione antropica sulle aree naturali causa di perdita di biodiversità; le azioni da mettere in atto per la gestione dei rifiuti.
3	Comune di Brindisi Settore Urbanistica e Assetto del territorio	163614 del 27/12/22	Il rapporto preliminare non riserva un'adeguata attenzione al contesto ambientale del PRP, anche considerata la rilevanza della crisi ambientale in Brindisi, con l'area Sin terrestre e marina istituita nel 2000 a fini di bonifica. Sono infatti molto sintetici i contenuti dedicati al contesto ambientale, agli impatti, alla consultazione e partecipazione. È dominante l'attenzione riservata alla impostazione e al metodo di valutazione e alle "caratteristiche dell'area di influenza del PRP e quadro di riferimento programmatico". I temi di analisi sono indicati ma le analisi sono rinviate a una elaborazione successiva più dettagliata ma non ben precisata per modi e tempi.  Alcuni contenuti di PRP non sono appropriati alla pianificazione portuale andando oltre le competenze previste dalla L. 84/94 (aree di interazione Città-Porto, Corridoi Viari e

Ferroviari di Ultimo Miglio, schemi progettuali futuri relativi a spazi urbani aperti e edificati. Si tratta di sconfinamenti che dovranno essere eliminati.

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 traguardato dal nuovo Prp.

Gestione materiali di dragaggio: citando il SIN a mare e i sondaggi condotti tra il 2004 e il 2009, nonché una campagna di verifica del 2020, il RP evidenzia l'assenza di sedimenti pericolosi che pertanto possono essere impiegati nelle casse di colmata, vasche di raccolta o comunque in strutture di contenimento ecc. ai sensi dell'art. 5 bis co. 2 lett. c della L. 84/94. Considerata 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'affermazione relativa alla non pericolosità dei sedimenti.

**Volume sedimenti**: nel volume riportato non sono computati 700.000 mc di sedimenti derivanti dai dragaggi di approfondimento delle aree di S. Apollinare e Costa Morena "in quanto già programmati dalla ADSP e inseriti in un progetto già approvato".

Non sono trattati gli 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.

Studio di penetrazione del moto ondoso e agitazione interna: il nuovo PRP non prevede di attrezzarsi con opere di rimedio per i prossimi 25 anni di sua durata; inoltre, 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.

Circolazione Idrica Portuale e della Qualità delle Acque Portuali: 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 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 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 del RP e si raffigura nella fig. 27 della stessa pagina.

Studio della Navigabilità: la ricognizione delle dimensioni delle navi che avranno operatività nel porto con il nuovo PRP riguarda "le navi che attualmente entrano nel Porto interno, RoRo, traghetto e crociera" e non contiene previsioni per le potenzialità di sviluppo economico del grande e storico porto di Brindisi.

Studio della Sicurezza del Porto: generico con poca attenzione al caso specifico.

Clima: il RP potrebbe citare il carburante delle navi, nel quadro del rapporto tra Prp e sviluppo dei traffici portuali 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.

**Biodiversità**: trattazione generica e priva di riferimenti al porto e al PRP. Le aree protette sono trattate anche perché il porto ha all'interno Stagni e Saline di Punta della Contessa che è area protetta regionale contenente al proprio interno il Sic), che però il rapporto demanda alla Valutazione di Incidenza.

**Rifiuti**: si parla 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 senza 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).

Popolazione e salute: citazioni generiche della vasta area a

			rischio e rinvio 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).		
			Nel cap. 8 non sono precisate le consultazioni e partecipazioni		
			attivate né elencate le eventuali risultanze.		
4	Regione	161096 del	Sulla base della documentazione esaminata, emerge la sostanziale		
	Puglia -	21/12/202	coerenza e compatibilità tra quanto previsto nel nuovo PRP di		
	Dipartiment	2	Brindisi e la proposta di Piano Attuativo del Piano Regionale dei		
	o mobilità		Trasporto 2021-2030. Si chiede tuttavia che nella Relazione		
	Sezione		Generale di Piano e qualora opportuno negli elaborati di Piano,		
	infrastrutture		una riflessione sulla coerenza e sulla relazione tra il PRP di		
	per la		Brindisi, strumento urbanistico di scala locale e il sovraordinato		
	mobilità		PA PRT 2021-2030, strumento di pianificazione di scala regionale		
			previsto dalla LR 16/2008, di cui non viene fatta menzione in		
			nessun elaborato del nuovo PRP.		

- Inoltre, sono arrivate oltre i termini le seguenti osservazioni:

_	Osservazion	Rif. Prot.	Contenuti		
n.	i pervenute	MITE	Contenuti		
1	Regione Puglia - Dipartiment o mobilità Sezione trasporto pubblico locale e intermodalit à	0878 del 04/01/2023	Emerge la sostanziale coerenza con gli obiettivi e le strategie dei documenti programmatici in materia di trasporto pubblico locale e logistica ed invita il Proponente ad approfondire la coerenza con il PMLR ed il PTS.		

- Si fa anche presente che i seguenti soggetti (non inclusi nell'elenco dei Soggetti Competenti in materia ambientale individuati) hanno fatto pervenire le proprie osservazioni:

N.	Osservazioni pervenute	Prot. MITE
1	Per il tramite di ITALIA NOSTRA:	152225 del 05/12/22
	Forum Ambiente Salute e Sviluppo Brindisi	
	Italia Nostra Brindisi	
	Legambiente Brindisi	
	WWF Brindisi	
	NAC Brindisi	
	No Tap/Snam Brindisi	

- Si precisa che, nel rispetto dell'art. 13, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006, in questa fase non si tiene conto delle osservazioni pervenute da soggetti non SCA rimandando alla successiva fase di consultazione nella quale gli stessi soggetti potranno far pervenire le proprie osservazioni in coerenza con il RA messo a disposizione per le consultazioni; si sottolinea, infatti, che nell'accogliere le indicazioni contenute nel presente parere di scoping, il RA potrà discostarsi significativamente dal RP rispetto al quale tali soggetti hanno formulato le proprie osservazioni

# **CONSIDERATO** che i riferimenti normativi per il mare sono:

- la Direttiva 2008/56/CE sulla strategia per l'ambiente marino che stabilisce il riferimento ambientale della politica marittima integrata dell'Unione europea (PMI), stabilendo principi comuni per gli Stati membri al fine di favorire lo sviluppo sostenibile dei mari e delle economie marittime e costiere e sviluppando un processo decisionale coordinato per raggiungere un buono stato ecologico delle acque marine;
- il **Decreto legislativo 13 ottobre 2010, n. 190** recante "*Attuazione della direttiva 2008/56/CE*" (in G.U. n. 270 del 18 novembre 2010) e successive modificazioni;
- la **Direttiva 2014/89/UE** che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo con l'intento di promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime (c.d. economia blu), lo sviluppo sostenibile delle zone marine e l'uso sostenibile delle risorse marine;
- il **Decreto legislativo n. 201 del 17 ottobre 2016** recante "Attuazione della direttiva 2014/89/UE" (GU Serie Generale n.260 del 07-11-2016);
- il **DPCM 1/12/2017** recante "Approvazione delle linee guida contenenti gli indirizzi e i criteri per la predisposizione dei piani di gestione dello spazio marittimo" (GU n. 19 del 24 gennaio 2018) (d'ora innanzi Linee Guida); tali Linee Guida contengono gli indirizzi e i criteri per la predisposizione dei piani di gestione dello spazio marittimo e l'individuazione delle aree marittime di riferimento.

#### **CONSIDERATO** che

- il Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibile - Dipartimento per la Mobilità, ai sensi degli Artt.13 comma 5 e 14 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i., ha presentato alla Divisione V della Direzione Generale Valutazioni Ambientali del MASE, istanza di avvio della consultazione sulla proposta di "*Piano di Gestione dello Spazio Marittimo Italiano – Area marittima Adriatico*" e sul relativo Rapporto Ambientale con nota acquisita al prot. con n. 7131/CTVA del 27/09/2022;

#### **CONSIDERATO** che

- i riferimenti normativi del Piano Regolatore Portuale (PRP) sono:
  - Legge 28 gennaio 1994, n. 84 (*GU n.28 del 04-02-1994 Suppl. Ordinario n. 21*) "Riordino della legislazione in materia portuale" e successive modifiche, che disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti" (art. 1). Inoltre, disciplina i compiti e le funzioni delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP), aggiornati dal D.lgs. 13 dicembre 2017 n. 232.

- **D. Lgs. 4 agosto 2016, n. 169** "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124";
- **D. Lgs. 13 dicembre 2017, n. 232** "Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016 n. 169 concernente le Autorità Portuali".
- Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori del Portuali emanate nel 2004 dal Ministero delle Infrastrutture, tramite il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (d'ora innanzi *Linee Guida*).

# CONSIDERATO che, In relazione al principio DNSH "do no significant harm"

- il **Regolamento (Ue) 2020/852** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 (Regolamento Tassonomia), relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088, è una delle misure adottate dal Parlamento Europeo per attuare il "Piano d'azione per la finanza sostenibile" del 2018 della Commissione Europea;
- l'articolo 17 del Reg. UE 2020/852 prevede il **principio "non arrecare un danno significativo"** (**DNSH**, "*do no significant harm*"). Tale articolo definisce il "danno significativo" per i sei obiettivi ambientali contemplati dal regolamento;

#### PREMESSO che

- Il porto di Brindisi fa parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (nel seguito AdSPMAM) insieme ai porti di Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli. I principali compiti della Autorità di Sistema Portuale sono sanciti dall'art. 6, c.4, Legge 84/94.
- Ai sensi del L. 84/1994, art. 5, comma 1, l'AdSP ha il compito di redigere un Documento di Pianificazione Strategica di Sistema - DPSS coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica; il DPSS non deve essere assoggettato alla procedura di VAS (L. 84/1994, art. 5, comma 1-bis).
- I contenuti operativi e la disciplina attuativa competono al PRP di ciascuno scalo, che delimita e disegna l'ambito e l'assetto complessivo delle aree strettamente correlate alle funzioni portuali e ne definisce la disciplina.
- Le finalità del DPSS e PRP, vengono delineate dall'Art. 5 della L. n. 84/1994. Il PRP ha una durata non fissata per norma, ma il suo orizzonte temporale efficace è concordemente individuato in 10-15 anni. Esso costituisce lo strumento di pianificazione del territorio demaniale marittimo e degli specchi acquei individuati come "Ambito Portuale", normando le destinazioni differenziate del territorio medesimo per la tutela del diritto di pianificazione da parte dell'Autorità proponente.
- La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale.
- Ai sensi dell'art. 5, c.2-bis, della L. n. 84/94 "il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:
  - a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;

- b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;
- c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS".

#### **CONSIDERATO** che

- la documentazione acquisita a seguito dell'attivazione della fase di verifica preliminare (*scoping*) sul *Piano Regolatore Portuale del Porto di Brindisi* consiste nel:
  - Rapporto Preliminare Ambientale ai sensi dell'art. 13, comma 1, del D.Lgs. n. 152/2006.

#### CONSIDERATO che il Rapporto preliminare (in seguito RP) è articolato come segue:

- 1 PROCESSO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
- 2 IL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI BRINDISI
- 3 CARATTERISTICHE DELL'AREA DI INFLUENZA DEL PRP E IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
- 4 IL CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO DEL PRP
- 5 IMPOSTAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE E DELLA METODOLOGIA DI VALUTAZIONE
- 6 PROPOSTA DI INDICE DEL RAPPORTO AMBIENTALE
- 7 INDIVIDUAZIONE PRELIMINARE DEI POSSIBILI IMPATTI DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DEL PRP
- 8 PROCESSO DI CONSULTAZIONE E DI PARTECIPAZIONE
- 9 CONCLUSIONI

#### **CONSIDERATO** che

- ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della L. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

### **VALUTATO CHE**

- Sono state presentate osservazioni espresse ai sensi dell'art. 13, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006, di cui si riporta una sintesi in Allegato al presente parere con le principali questioni sollevate,

rimandando il Proponente ad una puntuale valutazione di quanto le singole amministrazioni hanno espresso.

- Si condividono tali osservazioni e le stesse concorrono alla formulazione del presente parere.

# **CONSIDERATO E VALUTATO il Rapporto Preliminare e, in particolare i seguenti paragrafi:**

# "2.1 Inquadramento dell'evoluzione pianificatoria del Porto di Brindisi",

- dove è descritta l'evoluzione storica del porto di Brindisi. Il PRP è stato approvato il 21/10/1975 con D.M. LL. PP. n. 37, con le modifiche apportate dalla variante di ampliamento adottata nel 2002 e definitivamente approvata nel 2006 con Dgr n. 1190/2006, tuttora vigente in forza dell'art. 27, comma 3 della legge 84/94, per il quale i piani regolatori portuali vigenti all'entrata in vigore della stessa conservano la loro efficacia a tempo indeterminato fino al loro aggiornamento. Con Delibera di Giunta Regionale n. 1190 il 04.08.2006 è stata approvata una Variante al PRP riguardante i nuovi accosti per navi traghetto e Ro-Ro di S. Apollinare. Successivamente, al fine di adeguare il PRP alla nuova configurazione dei suddetti accosti, è stato avviato un procedimento per l'Adeguamento Tecnico Funzionale (A.T.F.) delle opere previste che si è concluso con l'approvazione con Delibera di Giunta Regionale n. 40 del 29/01/2013. Nel 2020 è stato avviato un ulteriore procedimento di A.T.F. per la realizzazione di un pontile su briccole presso Costa Morena Ovest volto al potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro. Tale procedimento di A.T.F., si è concluso con l'acquisizione del parere positivo espresso dalla II Sezione del C.S. dei LL. PP. con voto n. 80/2020 reso nel corso dell'adunanza del 25/11/2020 e l'approvazione definitiva del Comitato di Gestione. Delle succitate opere risultano operative:
  - la diga foranea di "Punta Riso";
  - le strutture di accosto dei traghetti a Costa Morena Ovest ed i relativi piazzali retrostanti;
  - il banchinamento di Costa Morena Ovest;
  - l'area destinata ai "Cantieri navali".

Nella "zona ampliamento attività industriali" prevista nel porto esterno, nell'ambito dei lavori di costruzione del rigassificatore di British Gas poi abbandonati, è stata realizzata una colmata che ne occupa la porzione di ponente denominata Capo Bianco. Per quanto riguarda lo sporgente di Costa Morena Est, sono stati completati il banchinamento e gli impianti tecnologici e da ultimo anche i lavori per la pavimentazione in calcestruzzo armato dei piazzali retrostanti, a rendere pienamente fruibile tutto il molo di Costa Morena est per una superficie complessiva di circa 200.000 m².

Sono già state pianificate, programmate e progettate le seguenti opere:

- Attracchi di S. Apollinare: progetto definitivo approvato decreto di compatibilità ambientale art. 5 bis ;
- Cassa di Colmata di Costa Morena e dragaggio dell'area di S. Apollinare da -10 a -12 m s.l.m.m., del canale di accesso al porto interno a -14 m s.l.m.m. e dell'area di contorno alle calate di Costa Morena a -14 m s.l.m.m.; (decreto di compatibilità ambientale" ex art. 23 del D.lgs. 152/2006 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nr. 254 del 21 giugno 2021, Conferenza dei Servizi Decisoria Sincrona per la approvazione del progetto conclusa positivamente il 7/03/2022, è in corso la procedura per eliminare il vincolo geomorfologico dalla fascia costiera

interessata dall'opera).

- Pontile con briccole per l'ormeggio di navi ro-ro a Costa Morena Ovest (appalto dei lavori già aggiudicato);
- Banchinamento e recupero funzionale del piazzale della colmata di Capo Bianco (ex British Gas): progetto di fattibilità tecnica ed economica.

Rispetto alle previsioni del PRP Vigente mancano le opere necessarie per completare la "zona ampliamento attività industriali" ed il nuovo pontile per rinfuse liquide previsto in corrispondenza del limite di ponente della suddetta zona oltre il completamento dell'opera di difesa secondaria del porto esterno (le scogliere che collegano le isole "Le Pedagne" ed il tratto terminale intestato all'estremo nord dell'isoletta "Traversa").

# "2.2 Obiettivi e azioni del Piano",

- dove sono schematizzati gli obiettivi e le azioni del piano e sono illustrate le nuove linee di sviluppo previste nella pianificazione del nuovo PRP.

Obiettivi Generali	Obiettivi Specifici [OS]	Azioni/Interventi			
[OG]		(scegliere la denominazione)			
OG.1 -	OS.1.1 – Migliorare	AZ.1.1.1 – Manutenzione delle opere di difesa			
Accessibilità	OS.1.1 – Migliorare l'accessibilità marittima	AZ.1.1.2 – Dragaggio dei fondali portuali per			
marittima e	i accessionita marittima	adeguarli ai pescaggi delle navi di ultima			
sicurezza della		generazione e pianificazione di casse di			
navigazione		contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi			
		(ad es. Costa Morena Est, Capo Bianco, piazzale			
		radice est).			
		AZ.1.1.3 – Intervento di protezione e di			
		consolidamento delle fondazioni della banchina			
		ovest del Canale Pigonati per consentire			
		l'allargamento del canalenavigabile			
	OS.1.2 – Separazione dei	AZ.1.2.1 – Trasferimento dei traffici di merci			
	traffici marittimi: traffici ro-	pericolose dal porto medio al porto esterno (nuovo			
	DOLLO ESIGINO	pontile polimeri)			
		AZ.1.2.2 – 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			
OG.2 -	OS.2.1 – Incremento delle	AZ.2.1.1 – Nuovo Terminal Crociere e Ro-Ro di S.			
Potenziamento del	infrastrutture dedicate al	Apollinare			
trafficocrociere e	traffico crociere	AZ.2.1.2 – Accosto di sussidio per navi da			
Ro-Ro		crociera Diga Punta Riso			
110		AZ.2.1.3 – Riconversione del Capannone			
		Montecatini a fini turistico, museali Espositivi			
OG.3 -	OS.3.1 – Sfruttamento delle	AZ.3.1.1 - Acquisizione aree retroportuali			
	possibilità offerte dalla ZES				

Obiettivi Generali	Obiettivi Specifici [OS]				
[OG]		(scegliere la denominazione)			
Incentivazione delle attività industriali e produttive	OS.3.2 – Istituzione di nuovezone franche doganali	AZ.3.2.1-Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco (ex British Gas) - Zona Franca Doganale Interclusa (Zfd), denominata "Capo Bianco" (S= 121.650 m²).			
OG.4 – Aumento delle aree di interazione porto-	OS.4.1 – Creazione di nuove aree di <i>waterfront</i> cittadino	AZ.4.1.1- Realizzazione del "waterfront" lungo le banchine e l'area di Via del Mare			
città		AZ.4.1.2- Rafforzamento degli assi di collegamento con la città (via Roma, Corse Umberto I, via F. Consiglio e sue continuazioni, AZ.4.1.3- Realizzazione del "waterfront" lungo le banchine e l'area di Via Ammiraglio Millo e via Amerigo Vespucci  AZ.4.1.4- Valorizzazione delle piazze e dei parch prospicienti il porto e loro connessione con il lungomare (Parco del Monumento civile de 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- Recupero del Capannone ex Montecatini per usi espositivi e ricreativi e delle aree annesse			
		AZ.4.2.2- Riqualificazione Area Banchina Nafta AZ.4.2.3 - Realizzazione di un collegamento pedonale tra la banchina di Via Regina Margherita e la banchina prospiciente il Capannone ex Montecatini AZ.4.2.4 - Valorizzazione della zona archeologica adiacente a Villa Skirmort AZ.4.2.5 - 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) 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 – Infrastrutture e collegamenti	OS.5.1 – Migliorare le infrastrutture a supporto dell'efficientamento del	AZ.5.1.1- Nuovo Scalo Merci Intermodale RFI Brindisi a ridosso della zona industriale			
	porto	AZ.5.1.2 - Riattivazione/riassetto dei collegamenti ferroviari  AZ.5.1.3 - Realizzazione di collegamenti diretti tra l'Aeroporto e il Terminal Crociere  AZ.5.1.4 - Razionalizzazione, potenziamento e integrazione della rete stradale di collegamento interno ai porti medio ed esterno e con la E90			

Obiettivi Generali	Obiettivi Specifici [OS]	Azioni/Interventi			
[OG]		(scegliere la denominazione)			
	OS.5.2 – Razionalizzazione dell'uso delle infrastrutture di collegamento stradali OS.5.3- Ottimizzazione della	AZ.5.2.1 – Trasferimento deitraffici commerciali nel porto medio e nel porto esterno			
	Viabilità interna, razionalizzazione dell'interazione della viabilità	connessi al traffico delle merci e dei passeggeri nel porto medio			
	porto-città	mare interno al porto interno - Metromare			
OG.6 – Implementazione della sostenibilità	OS.6.1 – Ridurre al minimo la dipendenza dai	AZ.6.1.1 - Elettrificazione delle banchine (cold ironing) di Costa Morena e S. Apollinare			
ambientale del Porto di Brindisi	combustibili fossili e l'impatto ambientale del settore dei trasporti	AZ.6.1.2 - Aumento dell'efficientamento energetico degli edifici			
	marittimi	AZ.6.1.3 - Aumento delle coperture degli edifici con pannelli solari  AZ.6.1.4 - Realizzazione del Deposito di GNL			
		presso Costa Morena Est  AZ.6.1.5 - Riconversione della Centrale ENEL a fonti rinnovabili			
	OS.6.2- Aumento del verde	AZ.6.2.1 - Aumento delle barriere verdi			
	all'interno dell'area portuale	AZ.6.2.2 - Riqualificazione ambientale dell'Isola di Sant'Andrea			
OG.7 – Potenziamento	OS.7.1- Miglioramento delle attività diportistiche	AZ.7.1.1 – Potenziamento delle infrastrutture <i>al diporto nautico del porto medio</i>			
delle attività diportistiche		AZ.7.1.2- Riqualificazione del perimetro dei seni di ponente e di levante per consentire l'ormeggio della nautica minore			
OG – 8 - Potenziamento delle attività	OS.8.1- Miglioramento e razionalizzazione delle infrastrutture dell'industria	AZ.8.1.1 - Destinazione della colmata di Costa Morena Est per la ricollocazione di attività legate alla cantieristica			
cantieristiche	cantieristica	AZ.8.1.2 - Ampliamento delle aree operative del distretto della cantieristica a sud del Marina di Brindisi			
OG – 9 – Potenziamento delle infrastrutture per imezzi militari	OS.9.1 - Potenziamento delle infrastrutture per l'ormeggio delle unità navali della Marina Militare di grandi dimensioni nel porto esterno	colmata di Costa Morena Est per l'ormeggio delle li unità navali della MarinaMilitare di			

In relazione alle nuove linee di sviluppo previste nella pianificazione del nuovo PRP, il Proponente distingue:

<u>Porto interno</u>: il PRP conferma per il Seno di Ponente le attuali destinazione d'uso; per 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 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.

#### "2.3 Interventi previsti dal PRP",

- dove sono illustrati gli interventi di adeguamento infrastrutturale (necessari per potenziare e rafforzare i traffici ro-ro, traghetti e crociere) consistenti nel potenziamento dei servizi ai passeggeri (nuova stazione marittima) e nell'approfondimento dei fondali (per consentire la realizzazione di nuove offerte di accosto e per potenziare le strutture esistenti).
  - In relazione agli adeguamenti infrastrutturali, l'area di Costa Morena Ovest, nel porto medio, subirà una trasformazione a polo da dedicare ai traghetti, alle crociere ed alle navi ro—ro, in luogo di attività portuali esclusivamente commerciali con attrezzaggio da banchina o dal carattere più prettamente a servizio dell'industria che devono trovare la corretta allocazione nel porto esterno.

L'adeguamento infrastrutturale (per potenziare e razionalizzare i traffici commerciali) riguarda anche la definizione ed il completamento della piastra intermodale di Costa Morena Est che da 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 garantirne lo sviluppo. Le colmate previste attigue, ivi compresa quella già parzialmente realizzata 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.

In relazione all'approfondimento dei fondali, uno dei focus del nuovo Piano, alcuni sono già previsti (quali la realizzazione della cassa di colmata nel porto esterno tra lo sporgente di Costa Morena Est ed il pontile "petrolchimico") nella pianificazione altri sono da configurarsi nella pianificazione futura e per questi ultimi il Proponente rimanda alle 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 ed allo stato considera che 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 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 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 fa sì che Brindisi esprima al massimo la sua capacità di intermodalità nave – treno.

Per l'eliminazione delle **emissioni** e il **rumore** in porto, viene indicata quale unica soluzione l' l'elettrificazione delle banchine mediante il **cold ironing** ricorrendo al potenziamento della Rete Elettrica Nazionale in modo da portare la potenza necessaria in porto garantendo 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 combustibile marino e terrestre.

Infine sono accennati **interventi di recupero e di rigenerazione urbana** su aree urbane e portuali che si ritiene utili approfondire nel RA.

La Commissione chiede che il Proponente illustri i dati dei flussi navali (distinti per traffici ro-ro, traghetti e crociere) e le stime previsionali alla luce delle quali si ritengono necessari gli adeguamenti funzionali evidenziando, anche su cartografia adeguata, la differente previsione del nuovo PRP rispetto a quello vigente; inoltre, con riferimento a quanto indicato da pag 26 a pag 30 del RP il Proponente individui gli interventi previsti dal PRP e attuabili nell'ambito del PRP di competenza dell'ADSPAM chiarendo per quelle azioni/interventi che non sembrano rientrare in area aeroportuale in quale contesto tali previsioni sono state definite e le modalità di attuazione.

- La Commissione chiede che il Proponente illustri le azioni previste per la mitigazione degli impatti ambientali del traffico portuale (emissioni, rumore, disturbi biologici).
- La Commissione chiede che vengano illustrati gli interventi del nuovo PRP che presentano interferenze con la bonifica per le aree a terra e quali siano le procedure di gestione per minimizzare l'impatto ambientale. A tal proposito giova ricordare che la realizzazione di interventi ed opere all'interno di siti di interesse nazionale, è assoggettata alla disciplina di cui all'art. 242-ter del D.lgs. 152/2006 o alla disciplina di cui all'art. 25 del DPR 120/2017, a seconda della tipologia di intervento ed opera. In particolare, qualora gli interventi dovessero rientrare tra quelli contemplati dall'art. 242-ter, comma 1, del D.lgs. 152/2006, anche se non prevedono attività di scavo ma comportano occupazione permanente di suolo, dovrà essere presentata un'istanza di valutazione conforme all'art. 1, comma 2, del decreto direttoriale n. 46 del 30/03/2021, pubblicato sul sito web del MASE.
- Nel caso si tratti, invece, di interventi ed opere che non rientrano tra quelli elencati nel comma 1 del citato art. 242-ter, (ai quali si applica, pertanto, l'art. 25 del DPR 120/2017), dovrà essere presentata un'istanza di valutazione conforme all'art. 1, comma 2, del decreto direttoriale del 19 luglio 2021, n. 113, pubblicato sul sito web del MASE.

### "3.2 L'infrastruttura portuale e caratteristiche sito-specifiche dell'area portuale",

- dove si evidenzia la posizione strategica di Brindisi il cui porto funge da gate per le relazioni con la Grecia, l'area balcanica, la Turchia ed il bacino orientale del Mediterraneo, distingue:

Porto interno, formato da due lunghi bracci che cingono la città a Nord e ad Est e che prendono rispettivamente il nome di "Seno di Ponente" e "Seno di Levante" (superficie specchio acqueo: 750.000 mq) dalla prevalente funzione militare – diportistica – crocieristica, ma anche di traffico ro-ro e di movimentazione granaglie;

Porto medio, formato dallo specchio acqueo che precede il canale di accesso al porto interno (Canale Pigonati) e dal seno Bocche di Puglia che ne forma il bacino settentrionale. (Superficie: 1.250.000 mq) dalla prevalente funzione commerciale;

Porto esterno, limitato a Sud dalla terraferma, a levante dalle isole Pedagne, a ponente dall'isola S. Andrea, dal molo di Costa Morena e, a Nord, dalla diga di Punta Riso. (Superficie: 3.000.000 mq) con prevalenti funzioni industriali.

Con Decreto del MIT n. 178 del 16/10/2008 è intervenuto l'ampliamento del limite SUD della Circoscrizione Portuale da Capo Bianco (limite precedente) sino al limite sud di Cerano. Con successivo decreto MIT del 15705/2013.

# "3.3 Studio meteomarino del porto di Brindisi", "3.4 Eventi di moto ondoso a largo", "3.5 Statistica degli eventi estremi in prossimità del porto",

dove sono stimati i massimi fetch efficaci tra 310°N e 0°N, con un'estensione media di 240 km ed un massimo di circa 266 km in direzione Nord-Nord-Ovest (330°N); i venti regnanti sono da maestrale, venti dominanti con velocità del vento superiori a 16 m/s hanno una percentuale prossima allo 0 (circa 10 ore/anno); stimati gli eventi di moto ondoso a largo e viene effettuata una statistica degli eventi estremi in prossimità del porto da cui sono stati determinati i valori di altezza d'onda significativa Hs e periodo medi Tm associati a prefissati tempi di ritorno per l'esposizione ondosa omnidirezionale e per i tre distinti settori di traversia che caratterizzano il paraggio in esame.

#### "3.6 Gestione dei materiali di dragaggio del Porto di Brindisi",

- dove si ricorda che tutto il porto ricade nel sito d'interesse nazionale da bonificare, art. 252 del D. Lgs. 152/2006, perimetrato con DM Ambiente 10/01/2000 (GU n. 43 del 22/02/2000), in esecuzione dell'art. 1 comma 4 della legge n. 426 del 1998.

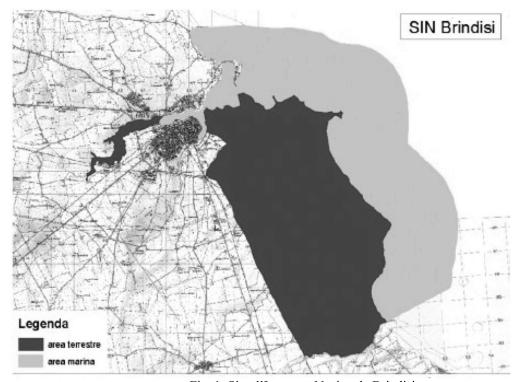


Fig. 1: Sito d'Interesse Nazionale Brindisi

A tal proposito la Commissione ricorda:

• Il dragaggio delle aree portuali e marino-costiere ricadenti all'interno dei Siti di Interesse Nazionale è disciplinato dall'art. 5bis della legge n. 84 del 28 gennaio 1994 - "Riordino della legislazione in materia portuale" (come modificata dall'art. 48 del Decreto legge n. 1 del 24/01/2012, convertito dalla legge n. 27/2012, e dal successivo D.L. n. 68 del 231/06/2013).

In dettaglio il procedimento di approvazione del progetto di dragaggio è così articolato:

- a) l'Autorità Portuale o, laddove non istituita, l'Ente competente, ovvero il concessionario dell'area demaniale, trasmette il progetto di dragaggio al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ed al Ministero dell'Ambiente;
- b) il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con proprio decreto, approva il progetto di dragaggio sotto il profilo tecnico economico entro trenta giorni dal ricevimento e trasmette suddetto decreto al Ministero dell'Ambiente.;
- c) il Ministero dell'ambiente entro trenta giorni dal ricevimento del decreto di cui al precedente punto b), approva in via definitiva il progetto di dragaggio;
- d) nel caso in cui il progetto di dragaggio comprenda anche il progetto delle strutture di contenimento dei fanghi non comprese nei provvedimenti di rilascio della VIA dei Piani Regolatori Portuali di riferimento, il decreto di approvazione del MASE dovrà essere rilasciato previo parere della commissione di cui all'art. 8 del D.Lgs 152/2006

(assoggettabilità del progetto alla VIA)

- e) il decreto di approvazione del MASE produce gli effetti previsti dai commi 6 e 7 dell'art. 252 del D.Lgs 152/2006.
- I sedimenti oggetto di dragaggio all'interno di aree portuali e marino-costiere incluse nella perimetrazione dei Siti di Interesse Nazionale devono essere preliminarmente caratterizzati sulla base di metodologie e criteri stabiliti dall'Allegato A del Decreto del Ministro dell'Ambiente del 7 novembre 2008. In esito a tale caratterizzazione possono risultare possibili una o più delle modalità di gestione di cui dal comma 2 dell'art. 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Il comma 2 dall'art. 5bis della legge n. 84 del 28 gennaio 1994 disciplina l'utilizzo ed il conferimento dei sedimenti provenienti dalle attività di dragaggio all'interno dei SIN. In particolare, sono possibili i seguenti utilizzi:

- a) possono essere immessi o refluiti nei corpi idrici dai quali provengono ovvero possono essere utilizzati per il ripascimento degli arenili, per formare terreni costieri o per migliorare lo stato dei fondali attraverso attività di *capping*. Per tali utilizzi i sedimenti devono avere caratteristiche fisico-chimiche idonee con riferimento al sito di destinazione e non devono presentare positività ai test eco-tossicologici. A tale scopo, non sono ammessi trattamenti dei sedimenti con processi finalizzati alla immobilizzazione degli inquinanti.
- b) possono essere destinati a impiego a terra qualora, a seguito di trattamenti di desalinizzazione e rimozione degli inquinanti, siano conformi ai limiti di colonna A e B della tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del D.Lgs 152/2006. In tal caso il provvedimento di approvazione del progetto di dragaggio costituisce autorizzazione all'impiego dei materiali fissandone l'opera pubblica, il luogo, le condizioni e i quantitativi.
- c) possono essere refluiti in cassa di colmata, di vasche di raccolta o strutture di contenimento, a condizione che risultino non pericolosi all'origine o a seguito di trattamenti. L'opera di contenimento deve avere specifico sistema di impermeabilizzazione. (Collegato Ambientale che introduce modifiche all'articolo 5 bis, comma 2, lettere c) e d), della legge 28 gennaio 1994, n.84).

Le norme tecniche applicabili alle operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marine costiere, poste in Siti di Interesse Nazionale sono state adottate con Decreto del Ministero dell'Ambiente (Decreto n. 172/2016) di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (ai sensi del comma 6 dell'art. 5bis della legge n. 84 del 28 gennaio 1994).

Il decreto 15 luglio 2016, n. 172 "Regolamento recante la disciplina delle modalità e delle norme tecniche per le operazioni di dragaggio nei siti di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 5-bis, comma 6, della legge 28 gennaio 1994, n. 84" disciplina le modalità e le norme tecniche delle operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale, anche al fine del reimpiego dei materiali dragati ovvero per gli utilizzi di cui al comma 2 del medesimo articolo 5 -bis .

Il Proponente ha riassunto i dati di tre interventi di caratterizzazione dei sedimenti dell'area portuale eseguita a partire dal 2004 e completatesi nel 2009 oggetto anche di pregresse attività di valutazione da

parte di ICRAM e ISPRA che hanno ricondotto i sedimenti a sabbie e sabbie pelitiche . L'area marina è stata suddivisa in quattro sotto aree oggetto di tre interventi di caratterizzazione:

- Zona Costa Morena est;
- Area S. Apollinare;
- Area portuale comprendente le aree del Porto Interno, Porto Medio e Porto Esterno del Porto di Brindisi;
- Area costiera, esterna al porto e comprendente anche gli arenili, delimitata a Nord e Sud dalla perimetrazione del sito di bonifica a mare.

Il Proponente afferma che in nessuno dei punti ricadenti nelle aree di intervento si sono riscontrati valori di concentrazione di analiti tali da rendere pericolosi i sedimenti. Nei casi in cui per determinati spessori non sono stati resi disponibili dati analitici, è stato valutato lo stato di qualità ambientale dei sedimenti negli strati superiori ed inferiori a quelli per i quali non erano disponibili dati specifici. Non avendo riscontrato presenza di sedimenti pericolosi nello strato immediatamente precedente e in quello immediatamente successivo allo strato per il quale non erano disponibili dati, si ritiene possibile considerare anche non pericoloso lo strato per il quale non sono disponibili dati analitici. In merito a quest'ultimo aspetto si chiede di sapere se tale deduzione è stata condivisa nel corso delle Conferenze dei Servizi afferenti alla bonifica del sito.

I risultati di tutta la caratterizzazione sono riassunti nella tabella a seguire, dove sono rappresentate, per le diverse profondità:

- le superfici in cui nessun analita presenta superamenti rispetto ai limiti di intervento ICRAM (aree verdi);
- le superfici in cui uno, o più analiti presentano superamenti rispetto ai limiti di intervento ICRAM (aree gialle);
- le superfici in cui uno, o più analiti presentano superamenti rispetto ai limiti previsti dalla tab. 1 col. B allegato 5 parte IV titolo V del D.lgs. 152/06 (aree rosse).

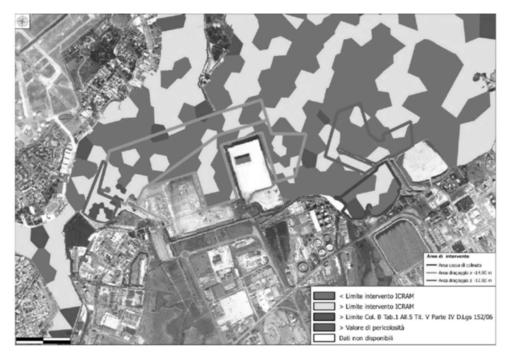


Fig. 2: Sito d'Interesse Nazionale Brindisi

La campagna di caratterizzazione del 2020 ha confermato i risultati delle precedenti campagne; la contaminazione è localizzata prevalentemente nell'area di S. Apollinare (dove si rinviene la presenza di sedimenti contaminati fino ad una profondità di 2 m) oltre alcuni *hot spot* sparsi all'interno dello specchio acque del porto medio ed esterno ed interessa prevalentemente i primi 20/50 cm di spessore dei sedimenti di fondale.

I risultati della caratterizzazione eseguite nelle aree di interesse indicano che tutti i sedimenti da dragare potranno essere destinati a refluimento in casse di colmata, vasche di raccolta o comunque in strutture di contenimento, in quanto non pericolosi all'origine (art. 5-bis, comma 2, lettera c della legge 28 gennaio 1994 n. 84 e ss.mm.ii.). Inoltre, i livelli di contaminazione dei sedimenti da dragare indicano l'idoneità al loro uso per la realizzazione di terrapieni ad uso industriale confermando quindi l'ipotesi di utilizzare le casse di colmata, una volta completato il loro riempimento con i sedimenti di dragaggio, come piazzali portuali.

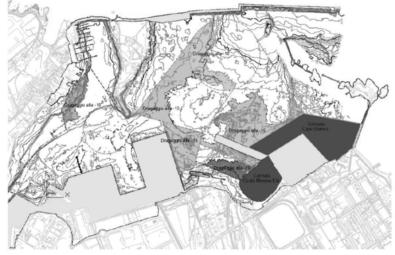


Figura 3-Planimetria dragaggi e colmate

Descrizione	Superficie	h media	Overdredging	Volume
Descrizione	(m²)	(m)	(m)	(m³)
Cerchio di evoluzione alla -16,00	161.000,00	0,90	0,30	193.200,00
Area Molo Polimeri / Capobianco	347.000,00	2,10	0,30	832.800,00
Canale interno di navigazione a -15	200.000,00	0,50	0,30	160.000,00
Approfondimento a -15 Calata di levante C. Morena	145.000,00	1,00	0,30	188.500,00
Area Cantieri Nord a -10	75.000,00	4,00	0,30	322.500,00
Area Costa Morena Cantieri/Militari a -10	80.000,00	3,30	0,30	288.000,00
Totale				1.985.000,00

Quantificazione dei materiali di scavo

Come evidenziato negli elaborati di Piano nel nuovo Piano Regolatore del porto di Brindisi è prevista la realizzazione di nuovi ampi piazzali tra i quali emergono quelli dell'area di Capo Bianco, nuovo pontile Polimeri ed il nuovo Terminal Crociere di Punta Riso.

Ipotizzando una quota dei terrapieni pari a +2.50 m s.m. per tutte le opere e considerando che i riempimenti/rilevati eseguiti con i materiali di risulta dei dragaggi si interrompano a quota +1.50 m s.m. (quota di imposta della fondazione del pacchetto di pavimentazione) e non tenendo conto delle opere già programmate dalla AdSP (v. cassa di colmata di Costa Morena Est e colmata Capo Bianco esistente ex British Gas) i volumi di sedimenti dragati che possono essere riutilizzati per la realizzazione dei piazzali Nord e Sud della darsena della Piattaforma Europa è pari a circa 2.165 milioni di metri cubi come risulta dalla sottostante tabella

Descrizione	Superficie	h media	Volume
Descrizione	(m²)	(m)	(m³)
Cassa di colmata Capo Bianco (+1,50 m s.m.)	300.000,00	5,65	1.695.000,00
Molo Polimeri (+1,50 m s.m.)	22.000,00	14,00	308.000,00
Terminal Crociere di Punta Riso (+1,50 m s.m.)	10.500,00	15,50	162.750,00
Totale		·	2.165.750,00

Tale valore è al netto del volume occupato dalle strutture di banchina e del volume necessario per compensare i cedimenti che subirà il piano di fondazione dei rilevati e di quelli che subirà il rilevato stesso nel corso dell'evoluzione dei processi di consolidazione che però compensano anche l'incremento di volume che i sedimenti subiscono a seguito della operazione di dragaggio e refluimento. Da uno studio eseguito in occasione della redazione del progetto della cassa di colmata di Costa Morena Est e della gestione dei sedimenti provenienti dai dragaggi dell'area di S. Apollinare, del Canale di accesso al porto e di Costa Morena, è emerso che la contrazione volumetrica attesa dei sedimenti che verranno dragati è pari mediamente a circa il 18% di cui il 90% avviene entro la fine delle attività di conferimento del materiale dragato, mentre per quanto riguarda la naturale tendenza di rigonfiamento dei materiali sciolti nell'atto di essere rimaneggiati, nel caso in esame considerata la natura dei sedimenti di dragare (sabbie, sabbie pelitiche) può essere assunto pari al 10% sulla base di esperienze maturate in condizioni analoghe.

Da quanto sopra, conclude il Proponente, il volume complessivo di sedimenti da dragare, anche considerando la quota di extrascavo e i suddetti fenomeni di rigonfiamento e di contrazione, potrà essere integralmente riutilizzato per la formazione dei nuovi rilevati del porto di Brindisi.

In considerazione di quanto sopra il Proponente considerando una quota media minima dei nuovi piazzali pari a +2.50 m s.l.m.m. e ipotizzando l'uso dei sedimenti di dragaggio per la realizzazione dei nuovi terrapieni fino a quota +1.50 m s.l.m.m., corrispondente alla quota di imposta del pacchetto di pavimentazione, conclude che il bilancio tra scavi (1.985.000 m³) e riporti (2.165.750 m³) si chiude

positivamente con una capacità residua delle aree di colmata di circa 180.000 m<sup>3</sup>.

La Commissione richiede che venga esplicitato nel PRP un'indicazione del cronoprogramma delle attività di dragaggio e conseguenti attività di gestione dei sedimenti volte a minimizzare l'impatto ambientale e di esplicitare nel RA le azioni di controllo e monitoraggio ambientale sull'ambiente marino-costiero derivanti dalla "Gestione dei materiali di dragaggio del Porto di Brindisi" che prenda in considerazione anche i sedimenti dei dragaggi di approfondimento delle aree di S. Apollinare e Costa Morena, per un volume di circa 700.000 m³, sebbene già programmate dalla AdSP, che verrà conferito all'interno della retrostante colmata tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena.

# "3.7 Studio della penetrazione del moto ondoso ed agitazione interna",

si effettua la ricostruzione modellistica della penetrazione ondosa all'interno del porto, mediante il modello numerico FIDELL, ha evidenziato che le opere foranee e la disposizione delle opere interne sono in grado di fornire un ottimo riparo dal moto ondoso. I risultati del modello indicano che nella maggior parte delle aree portuali è garantita la possibilità di accesso, manovra e stazionamento in banchina, con limitatissimi periodi di non operatività, prevalentemente rilevabili per le banchine situate nella zona occidentale del porto

#### "3.8 Studio della circolazione idrica portuale e della qualità delle acque portuali",

sulla base di un modello matematico agli elementi finiti denominato SMS (Surface-water Modeling System), lo studio ha dimostrato che in corrispondenza degli specchi acquei posti marginalmente rispetto all'imboccatura portuale, si creano delle zone di ristagno che determinano un sensibile decadimento della concentrazione di ossigeno. Le condizioni di qualità delle acque nella configurazione di progetto sembrano 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.

Per quanto riguarda l'ambiente marino, la Commissione ravvisa la necessità di inquadrare l'area anche dal punto di vista della presenza di potenziali **habitat bentonici sensibili e di interesse comunitario**, quali ad esempio la prateria di Posidonia oceanica. A tal merito, infatti, anche se le opere che il Piano intende realizzare non influenzassero direttamente tali formazioni, esse potrebbero essere presenti nell'area di potenziale effetto indiretto del Piano, in considerazione dell'andamento delle correnti costiere, della dispersione di inquinanti e del trasporto sedimentario.

Al fine di poter seguire l'evoluzione dello stato dell'ambiente nelle diverse fasi di attuazione del Piano, si chiede di definire il quadro realistico dello stato attuale fornendo:

- una carta recente delle Biocenosi Bentoniche e della *Posidonia oceanica* in un'area di 1 km all'intorno dell'area portuale.
- dati di letteratura aggiornati riguardanti il trend storico relativo alla distribuzione (con mappe in scala 1:1000) e allo stato di conservazione delle praterie di *Posidonia oceanica* nell'area di riferimento (raggio di 1 km dall'area portuale).
- la caratterizzazione delle specie vegetali tipiche, eventuali altre specie protette presenti, e delle specie aliene (con particolare riferimento alle alghe invasive del genere Caulerpa).
- dettagliare le misure che verranno adottate al fine di mitigare i potenziali impatti sulle biocenosi marine derivanti dalla realizzazione dell'opera (e.s., movimentazione dei

fondali, operazioni di dragaggio, conferimento materiali di scavo, torbidità ecc.).

- la previsione di un adeguato monitoraggio della componente Biodiversità, in particolare delle biocenosi bentoniche presenti nei fondali in località Capo Bianco, nelle aree limitrofe agli interventi, nell'area marina circostante il porto e lungo le vie di dispersione nell'area portuale.
- prevedere modalità di restauro ecologico e misure di compensazione adeguate da attuare qualora il progetto generasse fenomeni di degrado delle biocenosi di valenza ecologicadentro e/o fuori i siti Rete Natura 2000.

# "3.9 Studio della navigabilità".

- Il Proponente ha effettuato lo studio della navigabilità con l'obiettivo di fornire delle indicazioni di base utili per la definizione dei limiti effettivi di operatività del porto da parte dell'Autorità Marittima.
  - Considerando la larghezza del canale di accesso pari a 270 m ed in condizioni di pescaggio massimo pari a 17 m, le analisi eseguite in relazione al transito contemporaneo di due navi con lo stesso grado di manovrabilità e le stesse dimensioni massime:
  - in condizioni di moto ondoso assente (Hs<1 m) e venti deboli la larghezza del canale è sufficiente per il transito in sicurezza delle navi (indipendentemente dal grado di navigabilità);
  - la larghezza del canale risulta sufficiente per il transito in sicurezza delle navi a buona navigabilità in queste condizioni:

venti deboli e qualunque condizione di moto ondoso;

venti moderati e moto ondoso moderato;

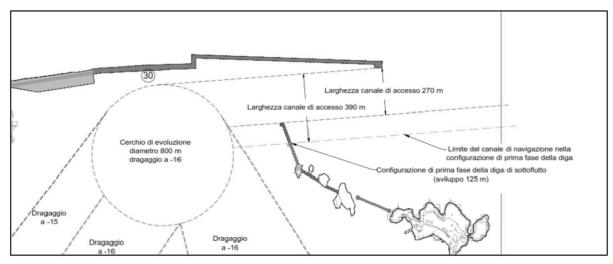
la larghezza del canale risulta insufficiente per il transito in sicurezza delle navi a media e bassa navigabilità in condizioni di vento o moto ondoso moderati o estremi.

hanno esaminato gli scenari più gravosi per il transito a doppio senso di navigazione e a tal fine sono state prese in esame per ciascuna classe di navigabilità le navi di maggiori dimensioni. Da tali analisi è possibile trarre le seguenti conclusioni:

- la larghezza del canale è sufficiente al transito contemporaneo di due navi anche di grandi dimensioni in condizioni meteomarine favorevoli (vento e moto ondoso deboli);
- in condizioni di vento e moto ondoso moderati la larghezza del canale è sufficiente ma con alcune limitazioni (transito di nave di grandi dimensioni con nave di medie dimensioni oppure transito di due navi di dimensioni medio-alte);
- in condizioni di vento e moto ondoso estremi è preferibile l'utilizzo del canale a senso unico di navigazione.

Il Proponente in considerazione della nota della Capitaneria di Porto, Prot. N° 02.02.31 del 26/09/2022, afferma che "al fine di migliorare la sicurezza delle navi che entrano nel porto di Brindisi potrebbe essere opportuno ridurre la lunghezza del tratto terminale della nuova opera di sopraflutto prevista nel presente PRP. Infatti in condizioni di vento forte proveniente dai settori settentrionali le navi che navigano a velocità ridotta potrebbero aver bisogno di maggiori spazi a disposizione per correggere la manovra di ingresso nel bacino portuale protetto".... "è emersa la fattibilità di prevedere la realizzazione di un primo stralcio funzionale del molo di sottoflutto in oggetto

limitandone la costruzione ai primi 125 m circa e rimandarne il completamento in una fase successiva". In questa configurazione il canale di accesso raggiunge una larghezza minima pari a circa 390 m



Per il Canale Pigonati che funge da accesso al porto interno sono state eseguite analisi che hanno permesso di determinare che:

- la larghezza del canale è sufficiente per il transito delle navi RoRo, traghetto e da crociera anche di dimensioni superiori di quelle considerate in condizioni meteo marine favorevoli;
- per le navi di lunghezza massima (200 m) la larghezza del canale risulta ancora sufficiente anche in caso di vento fino 33 nodi.

#### "3.10 Studio della sicurezza del porto",

- tale studio è allegato al PRP. Il Proponente si limita ad esporne le finalità che sono:
  - 1. "safety portuale": per determinare la possibile presenza di insediamenti che comportano rischi di incidenti rilevanti, mediante la valutazione del rispetto dei Piani di Emergenza, 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;
  - 2. "security portuale": per valutare i rischi possibili riportati nel Piano di sicurezza portuale e l'effettiva adozione di misure preventive e l'effettiva esecuzione di interventi infrastrutturali volti a diminuire l'entità del rischio stesso, promuovendo i più elevati standard di sicurezza ed incoraggiando un ruolo attivo verso la generale protezione dell'ambiente. In coerenza con la normativa specifica di settore, integrata da varie Circolari del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, lo studio dovrà assicurare il coordinamento delle misure di security nell'intera area portuale ed integrare le misure di security stesse per prevenire atti illeciti intenzionali;
  - 3. "rischi legati alla navigazione marittima", individuando eventuali criticità nelle fasi di manovra, accosto e ormeggio, con l'individuazione, ove necessario, di possibili soluzioni risolutive.
- In considerazione della presenza di stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante, delle sostanze pericolose che vengono trattate, movimentate e stoccate, della previsione di un HUB di distribuzione di GNL, la Commissione chiede che il Proponente espliciti le azioni da mettere in campo per evitare e

mitigare i rischi di incidenti rilevanti con conseguente pericolo per la salute e l'ambiente attraverso 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.

#### "3.11 Quadro di riferimento programmatico",

 il Proponente definisce il quadro di strumenti rispetto ai quali verrà effettuata l'analisi di coerenza e provvede ad una loro prima analisi finalizzata alla individuazione degli obiettivi di detti strumenti. I Piani e Programmi considerati sono:

#### PIANI E PROGRAMMI NAZIONALI/INTERREGIONALI

- 1. Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica PSNPL
- 2. Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) del Distretto dell'Appennino Meridionale
- 3. Piano Sud 2030
- 4. Green Deal Europeo Strategia Europea di Adattamento al Cambiamento Climatico

#### PIANI E PROGRAMMI REGIONALI

- 1. Piano Regionale dei Trasporti
- 2. Piano Regionale delle Merci e della Logistica
- 3. Piano Regionale delle Coste (PRC)
- 4. Piano Paesaggistico Territoriale Regionale PPTR
- 5. Piano Attuativo 2021-2027 del Piano Regionale dei Trasporti
- 6. Piano di tutela delle acque PTA
- 7. Piano di Bacino stralcio per l'assetto idrogeologico ex AdB Puglia PAI Puglia
- 8. Piano Regionale per la Qualità dell'Aria PRQA
- 9. Piano Energetico Ambientale Regionale PEAR
- 10. Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Speciali PRGRS
- 11. Documento Regionale di Assetto Generale / Schema dei servizi infrastrutturali di interesse regionale DRAG-Infrastrutture

#### PIANI PROVINCIALI

- 1. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Brindisi (PTCP Brindisi)
- 2. Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Brindisi

#### ALTRI PIANI/PROGRAMMI

- 1. Piani di Gestione Siti Natura 2000 il cui territorio è interessato da interventi del PRP
- <u>La Commissione valuta che il quadro di riferimento programmatico debba essere ampliato tenendo conto di</u>:

- Piano per la Transizione Ecologica (PTE), inserito nel Green Deal e con funzioni di raccordo tra questo ed il PNRR, approvato con Delibera del Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica (CITE) n. 1 dell'8/03/2022 e pubblicata su G.U. del 15/06/2022, che coordina le politiche anche in materia di riduzione dei gas climalteranti, mobilità sostenibile, fiscalità ambientali (tra cui sussidi ambientali e la finanza climatica sostenibile). Il PTE individua le azioni, le misure, le fonti di finanziamento articolandosi su 5 macro-obiettivi, tra i quali la neutralità climatica al 2050 che coinvolge direttamente anche il trasporto marittimo (oltre che aereo). In relazione a quanto sopra si chiede di approfondire nel PRP e nel RA i temi della sostenibilità ambientale attraverso una dettagliata analisi di coerenza con il PNIEC, con il pacchetto "EU Fit for 55" e con il PTE esplicitando le azioni per il raggiungimento degli obiettivi del PNIEC (aggiornati dall' "EU Fit for 55" e dal PTE) che in tema di sostenibilità ambientale in campo energetico, rappresenta un quadro di riferimento su obiettivi e target.
- <u>La Commissione valuta, inoltre, che nel RA la verifica di coerenza del PRP debba essere finalizzata non solamente alla valutazione di obiettivi generali e specifici di Piano ma anche di azioni e interventi previsti e riportati nella tabella del Par. 2.2 del RP;</u>
- In considerazione della vicinanza dell'aeroporto di Brindisi, la Commissione ritiene che venga valutata la coerenza rispetto al Piano di Zonizzazione acustica dell'aeroporto di Brindisi, se approvata dalla Commissione Aeroportuale (ex art. 5 DM 31/10/97).

#### "4. Il contesto ambientale di riferimento del PRP"

- riporta un'analisi dettagliata, che sarà presente nel Rapporto Ambientale, del contesto ambientale regionale su cui il Piano potrà avere degli effetti nel corso della sua attuazione. Medesime considerazioni sono svolte dal Proponente nei paragrafi "5.3 Analisi dello stato dell'ambiente", "5.4 Analisi dell'integrazione della componente ambientale nel piano", "7. Individuazione preliminare dei possibili impatti derivanti dall'attuazione del PRP".
- La Commissione riscontra che risulta evidente che essendo il procedimento di VAS allo stato attuale nella sua fase preliminare, non sono ancora presenti nella documentazione tutti gli elementi conoscitivi necessari a definire con certezza gli studi e le valutazioni che potrebbero essere utili al fine di quantificare gli impatti attesi sulle varie componenti.

#### "4.1 Clima"

- In riferimento a questa tematica/componente saranno analizzate le caratteristiche climatologiche essenziali del Comune di Brindisi e i principali indicatori di interazione clima-uomo.
- A tal proposito la Commissione ritiene opportuno che venga previsto un indicatore in grado di misurare Emissioni totali di gas serra ed altri gas climalteranti dovute ad attività di trasporto e che dovrà fornire la misura delle emissioni di gas serra totali per le attività di trasporto marittimo allo stato attuale e di scenario del PRP, per essere uno strumento utile a massimizzare l'efficacia nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale nell'attuazione del PRP.

#### "4.2 Qualità dell'aria"

- In riferimento a questa tematica/componente saranno analizzati i principali dati di riferimento rispetto alla matrice aria. Verranno, altresì, analizzati dati e indicatori sulle emissioni inquinanti desunti dalle elaborazioni dell'Inventario regionale delle emissioni in atmosfera IN.EM.AR (Inventario Emissioni Aria) e ARPA (Agenzia Regionale Protezione Ambiente) Puglia.

- A tal proposito la Commissione suggerisce un percorso metodologico che, dai dati delle emissioni inquinanti rilevati, definisca i possibili impatti sulla "componente atmosfera", associati ai previsti adeguamenti e potenziamenti dei traffici marittimi e veicolare associato, anche attraverso l'utilizzo di modelli di calcolo idonei della dispersione degli inquinanti NOX, S02e PM10 e che sia effettuata una valutazione anche delle emissioni di idrocarburi incombusti (espressi come CH4) essendo quest'ultima una tipologia di inquinante tipicamente legato alle attività portuali.
- La Commissione ritiene opportuno considerare tra gli indicatori anche il grado di avanzamento dell'installazione dell'infrastruttura per il cold ironing e indicatori che rendano conto del grado di effettivo utilizzo di tale infrastruttura da parte delle navi.
- La Commissione ritiene, infine, che potrebbe essere un'opportunità inserire nel Piano azioni volte al supporto delle attività di verifica dell'effettivo uso di combustibili con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% per le navi a banchina, come previsto dalla normativa comunitaria ed italiana.

#### "4.3 Risorse idriche"

Il territorio Brindisino verrà descritto in relazione allo stato dei corpi idrici superficiali e sotterranei; le analisi si avvarranno prioritariamente dei dati e delle informazioni contenute nel PTA e nel Piano di Gestione Acque.

#### La Commissione suggerisce anche:

- una fase di ricognizione dei consumi attuali della risorsa idrica e una valutazione del sistema fognario esistente per la raccolta e lo smaltimento delle acque bianche e nere, a servizio dell'area portuale, per consentire una comparazione con i futuri scenari prospettati.
- un'analisi del rischio biologico ed ecologico, legata sia alla salute umana sia alla qualità degli ecosistemi marini. Tale parte dovrebbe essere integrata nello sviluppo del Piano regolatore.

La Commissione raccomanda altresì di porre particolare attenzione anche al sistema di depurazione e scarico delle acque del sistema portuale, evidenziando anche lo stato di eventuali condutture sottomarine presenti nell'area, la presenza e dinamica di microorganismi patogeni che dall'area portuale potrebbero diffondersi all'esterno della stessa e di possibili alghe tossiche soprattutto dove si creino situazioni di modificata o rallentata circolazione d'acqua e la presenza di rocce o substrati concreti che rappresentano il substrato di adesione e crescita dell'alga. I monitoraggi intensivi nel periodo estivo per *Ostreopsis ovata* appaiono indispensabili poiché: a) l'alga si sta espandendo; b) forma cisti nei sedimenti che possono svilupparsi nel periodo estivo; c) le alghe con il loro detrito si staccano dal fondo e galleggiano andando a entrare nell'aerosol e causando danni anche per inalazione al personale presente nell'area portuale e sue adiacenze.

#### "4.4 Suolo e rischi naturali".

La trattazione di questa componente verrà svolta nel RA attraverso la descrizione di: assetto idrogeomorfologico del territorio regionale e relative forme di dissesto, uso del suolo (inclusi approfondimenti su produzioni agricole di qualità), consumo di suolo, degradazione dei suoli e vulnerabilità alla desertificazione e all'erosione, presenza di siti contaminati e potenzialmente contaminati.

La Commissione suggerisce che si considerino nel RA le tematiche relative alle dinamiche geomorfologiche fluviale e costiera e alla sicurezza idraulica derivanti da uno scenario complessivo che consideri oltre alle previsioni del PRP anche le modifiche già in progetto ed in fase di

realizzazione/avvio.

# "4.5 Biodiversità".

- L'analisi di questa componente comprenderà la descrizione di aree protette, rispetto alle quali specifici approfondimenti sui prevedibili impatti generati dal PRP sono demandate alla Valutazione di Incidenza.
- La Commissione evidenzia come le conoscenze sullo stato e le tendenze del patrimonio di biodiversità siano indispensabili per consentire l'individuazione delle opportune strategie ed azioni di mitigazione e/o incremento, con particolare riguardo alle soluzioni ingegneristiche maggiormente idonee per garantire la tutela degli ecosistemi costieri, e valutarne l'efficacia in relazione ai potenziali impatti su habitat e specie. Tali strategie ed azioni di mitigazione e/o incremento dovranno essere implementate contestualmente all'attuazione del PRP. Pertanto questa Commissione ritiene importante un censimento georeferenziato anche degli habitat marini in un raggio di 5 km dal perimetro portuale; tale censimento permetterebbe di avere una condizione di benchmark utile allo svolgimento di tutte le opere in futuro; che sia sviluppato un piano di rischio ecologico anche legato ad eventuali eventi episodici e accidentali ed un piano di mitigazione degli impatti complessivi del sistema portuale sugli ecosistemi marini anche delle aree adiacenti.

#### "4.6 Ambiente marino-costiero".

In riferimento a questa componente verranno analizzate: caratteristiche geomorfologiche e morfodinamiche delle coste, con riferimento ai dati contenuti nel Piano Regionale delle Coste; specificità dei paesaggi costieri, anche con riferimento alle analisi del Piano Paesaggistico; naturalità e biodiversità; specifici approfondimenti sulla qualità delle acque marino costiere.

La Commissione ritiene opportuno inquadrare l'area anche dal punto di vista della presenza di potenziali habitat bentonici sensibili e di interesse comunitario, quali ad esempio la **prateria di Posidonia oceanica** che potrebbero essere presenti nell'area di potenziale effetto indiretto del Piano.

# "4.7 Paesaggio e patrimonio culturale".

La descrizione di questa componente verrà fatta avvalendosi di indicatori quali percezione del paesaggio, presenza di beni storico-culturali.

La Commissione richiama la necessità di considerare a tale proposito il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) approvato con Delibera pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015 e successive modifiche e i vincoli paesaggistici da esso individuati e che interessano l'area portuale e, in particolare, i territori costieri e le fasce di protezione di corsi d'acqua e, relativamente al patrimonio culturale, le aree di interesse archeologico e gli ulteriori contesti paesaggistici.

#### "4.8 Rifiuti".

- Nella trattazione di questa tematica verrà analizzata la pressione ambientale generata dalla produzione dei rifiuti e dal conseguente ciclo produttivo necessario per il loro trattamento e smaltimento.
- La Commissione suggerisce l'opportunità di una stima previsionale dei rifiuti prodotti alla luce del nuovo PRP che prevede un incremento del traffico marittimo; più in generale la Commissione ritiene che sull'aspetto in questione il RP non presenti un'analisi puntuale di come l'attuazione degli obiettivi del piano, in fase di realizzazione degli interventi e a regime, possano andare a incidere sull'aspetto legato alla gestione rifiuti e quindi l'individuazione delle azioni di mitigazione in relazione ai possibili

impatti.

Il tema dei rifiuti è da considerare anche in relazione ai possibili effetti sulla biodiversità marina, relativamente alle pressioni dovute all'incremento della presenza di rifiuti marini, eventualmente prodotti dalle navi, in considerazione dell'incremento del traffico marittimo previsto dal Piano, qualora gli stessi non siano gestiti in maniera adeguata ed opportuna. Inoltre, alla luce della recente approvazione della Legge Salvamare, la Commissione ritiene necessario che l'autorità portuale preveda la possibilità di scarico di rifiuti marini raccolti da pescherecci e altre imbarcazioni nelle attività di pesca a strascico e similari.

#### "4.9 Inquinamento Acustico".

- 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.

In relazione alle misure operative di Piano, risulta evidente come il PRP costituisca uno strumento che potenzialmente è in grado di produrre effetti ambientali, diretti o indiretti, più o meno significativi, non solo sulle aree e i quartieri urbani retroportuali dell'entroterra, ma anche sull'ambiente marino in un'ampia area antistante il porto, visto che in ambiente subacqueo molti effetti risultano amplificati e possono propagarsi fino a distanze molto elevate.

Per quanto riguarda l'impatto sulla terraferma, le attività portuali, il traffico navale correlato, la movimentazione delle merci nei porti, la cantieristica navale, i cantieri di ampliamento del porto, le attività di dragaggio e la distribuzione di altre attività indotte nell'entroterra (traffico stradale e ferroviario indotto) possono causare un potenziale incremento dell'inquinamento acustico sia nelle aree circostanti il porto che nelle zone influenzate da attività ad esso correlate.

Alcune delle tipologie di sorgenti che caratterizzano le infrastrutture portuali sono già soggette a normativa specifica: infrastrutture stradali e ferroviarie, attività produttive commerciali, industriali e di origine antropica, cantieri. Altre sorgenti, localizzate nel sedime portuale, sono specifiche dell'infrastruttura marittima e, come si dirà in seguito, non sono ancora chiaramente disciplinate dalla normativa di settore. Tali sorgenti sono soprattutto legate alla presenza dalle imbarcazioni ed alle attività ad esse direttamente correlate ed il loro impatto dipende dalle condizioni di vicinanza tra sorgente e potenziali ricettori. Le modalità di emissione sonora sono differenti a seconda delle condizioni di esercizio (movimentazione delle imbarcazioni, stazionamento, operazioni a terra e movimentazione merci, impianti ausiliari, ecc.) e sono spesso variabili all'interno di un periodo temporale sia su base giornaliera che su base settimanale, ma anche in funzione della stagionalità.

In sintesi, l'impatto acustico dei porti sulla terraferma è in massima parte legato ai seguenti aspetti:

- infrastrutture e attività portuali (macchinari e mezzi portuali di movimentazione merci);
- imbarcazioni in transito, in manovra e in stazionamento;
- infrastrutture e reti di trasporto per l'entroterra con movimentazione di persone e merci;
- attività di cantieristica navale.

D'altra parte, le difficoltà legate alla valutazione dell'impatto acustico dei porti e alla definizione di strategie per la riduzione di tale impatto risiedono anche in un quadro normativo nazionale e locale incompleto e non armonizzato con le disposizioni comunitarie, anch'esse non esaustive.

La Legge 447/1995, che è il riferimento normativo nazionale in materia di rumore, demanda (art. 11) a specifici decreti attuativi la disciplina dell'inquinamento acustico dovuto alle diverse tipologie di sorgenti infrastrutturali come le strade, le ferrovie, gli aeroporti e, appunto, i porti.

Per quanto riguarda le "infrastrutture marittime", la Legge 447/1995 prevede, tra le competenze dello Stato, l'emanazione di due decreti: il primo (art. 3, comma 1, lett. I) finalizzato alla definizione di criteri di misura del rumore emesso da imbarcazioni e il secondo (art. 11, comma 1) concernente la disciplina per il contenimento dell'inquinamento acustico avente origine dal traffico marittimo (cioè la definizione dei limiti di legge e delle modalità di risanamento). Entrambi questi decreti, ad oggi, non sono ancora stati emanati mentre per le altre tipologie infrastrutturali (strade, ferrovie ed aeroporti) sono già da tempo in vigore i corrispondenti regolamenti e decreti che hanno disciplinato le modalità di valutazione e contenimento dell'impatto acustico, definendone i limiti, le metodologie di misura e monitoraggio e fornendo anche specifici descrittori acustici, idonei ad una più corretta valutazione dell'impatto acustico.

Le uniche indicazioni deducibili dalla normativa vigente in merito alle infrastrutture marittime riguardano:

- la non applicabilità del criterio differenziale (art. 4, comma 3 del D.P.C.M. 14/11/1997);
- la necessità di definire specifiche fasce di pertinenza entro le quali si applicano i limiti specifici per le attività marittime, ma non si applicano i limiti fissati dai Piani Comunali di Classificazione acustica (art. 3 e art. 6, comma 3, del D.P.C.M. 14/11/1997).

La mancata emanazione dei regolamenti di attuazione per i porti non consente di valutare in modo chiaro ed univoco l'impatto ambientale dovuto alle sorgenti sonore presenti nel sedime delle infrastrutture portuali, né di mettere in atto efficaci misure volte alla riduzione del rumore da esse immesso ai ricettori che ricadono nelle aree prospicienti all'infrastruttura stessa.

Tuttavia, sia a livello unionale (progetto SIMPYC) che a livello di cooperazione transfrontaliera (progetto MONACUMEN), si è sempre più consolidata l'esigenza e l'importanza di azioni preventive aventi lo scopo di migliorare la sostenibilità dei porti e delle piattaforme logistiche collegate contribuendo alla riduzione dell'inquinamento acustico sulle aree territoriali circostanti. Ciò può avvenire attraverso la definizione di procedure e linee guida omogenee per la fase di pianificazione delle attività portuali, con la progettazione di sistemi di monitoraggio del rumore e l'individuazione di azioni per la sua riduzione favorendo nel contempo la diffusione dei dati verso i cittadini anche per un loro coinvolgimento in percorsi partecipativi di governance, come richiesto e suggerito dai principi alla base delle attuali normative sia nazionali che comunitarie di gestione del rumore ambientale.

In relazione agli effetti delle azioni di PRP sul clima acustico sottomarino, tale problematica è trattata, proprio in associazione a strumenti di pianificazione come il DPSS e il PRP, nell'ambito della Marine Strategy Framework Directive (MSFD, Directive 2008/56/EC recepita in Italia con il D.Lgs. 190/2010) e in particolare della Decisione 848/2017/EU, recepita in Italia con il Decreto MATTM del 15 febbraio 2019. L'insieme di tali disposizioni definisce, per quanto riguarda il rumore subacqueo, il descrittore n. 11 «L'introduzione di energia, comprese le fonti sonore sottomarine, è a livelli che non hanno effetti negativi sull'ambiente marino», e rappresenta un significativo passo in avanti per determinare criteri e norme metodologiche per la descrizione dello stato ecologico delle acque marine, le specifiche ed i metodi standardizzati di monitoraggio e valutazione e, soprattutto, per fissare traguardi ambientali finalizzati a conseguire il buono stato dell'ambiente marino.

Le problematiche ambientali e le criticità associabili alle diverse previsioni di PRP non riguardano

soltanto il traffico marittimo, sia esso commerciale, turistico o sportivo, ma l'impatto del rumore sull'ambiente subacqueo può essere collegato anche ad emissioni sonore derivanti da attività di origine antropica come cantieri, dragaggi e lavorazioni lungo la costa (il rumore si propaga in acqua molto più facilmente che in aria). Queste sorgenti possono generare rumore di tipo impulsivo o continuo che impattano in modo differenziato sulla fauna marina.

#### La Commissione valuta che:

Premesso quanto sopra, si rileva che il RP non espone le problematiche legate ai possibili effetti sul clima acustico della terraferma e non tratta affatto le problematiche relative ai possibili impatti sul clima acustico sottomarino.

Si ritiene dunque opportuno che in sede di RA si forniscano dettagli in merito alle modalità con cui saranno declinate in ambito PRP le specifiche indicazioni che riguardano l'impatto acustico.

In particolare, ai fini di una maggiore coerenza tra lo stato attuale, le previsioni di piano e la classificazione acustica delle aree coinvolte (in quanto i porti e le attività ad essi connesse, in assenza di indicazioni normative specifiche, come indicato più volte dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, devono essere considerati come sorgenti fisse o mobili e quindi soggette alle prescrizioni derivanti dalla classificazione acustica del territorio comunale ed ai pertinenti valori limite da essa definiti), si ritiene opportuno che il RA di VAS riporti un'analisi più di dettaglio in merito alla coerenza tra la classificazione acustica e la destinazione d'uso attuale o prevista delle aree portuali e di quelle circostanti, tenendo conto in particolare degli obiettivi relativi alle previsioni potenzialmente più impattanti. Nei casi in cui si dovessero rilevare particolari incoerenze o possibilità di effetti negativi significativi, il RA dovrà indicare le modalità di risoluzione delle stesse che potranno avvenire, ad esempio, mediante l'introduzione in ambito PRP di adeguati strumenti finalizzati alla modifica mirata delle previsioni critiche e all'impiego di specifiche misure gestionali o strutturali.

Per le finalità di cui sopra, si ritiene opportuno inoltre che il RA di VAS e il PRP prevedano in modo esplicito, nell'elenco delle misure, direttive o indicazioni mitigative da seguire o adottare per garantire la compatibilità ambientale delle previsioni del PRP e dei corrispondenti piani attuativi, l'obbligo normativo di specifica valutazione di impatto acustico, ai sensi dell'art. 8, commi 1, 2 e 4, della Legge 447/1995, nel caso di nuove realizzazioni o modifiche di infrastrutture e attività da presentare al Comune a cura dei titolari dei progetti, non solo in ambito VIA ma anche in occasione dell'avvio di procedimenti autorizzativi non VIA oppure all'atto della richiesta di licenza di esercizio delle stese attività.

Per quanto riguarda il clima acustico sottomarino il RA dovrà fornire un quadro delle possibili problematiche, delle criticità e dei possibili effetti negativi sul clima acustico subacqueo che potranno derivare dall'attuazione delle previsioni di PRP e di attività o concessioni autorizzabili in ambito di PRP.

Con l'obiettivo di limitare ed ottimizzare l'insediamento di nuove possibili sorgenti di rumore subacqueo, si ritiene importante inserire, sia nel testo del PRP che nelle analisi del corrispondente RA di VAS, un elenco esplicito di misure, direttive o indicazioni da seguire o adottare nell'ambito dei procedimenti di approvazione di piani o strumenti gestionali o di autorizzazione di attività o impianti finalizzato alla prevenzione e alla tutela dell'inquinamento acustico sottomarino. Tale elenco può essere dedotto dalle indicazioni riportate sul sito di ACCOBAMS, con particolare riferimento alle Linee guida sulla misure di mitigazione del rumore subacqueo. ACCOBAMS è un Accordo intergovernativo basato sull'impegno dei Paesi rivieraschi a preservare tutte le specie di cetacei e i loro

habitat all'interno dell'area geografica dell'Accordo mediante l'applicazione di misure anche più stringenti di quelle definite nei testi nazionali e vincola gli Stati membri all'obiettivo di ridurre le minacce per i cetacei. Le Linee guida sul rumore subacqueo riguardano sia le fonti di rumore continuo che quelle di rumore impulsivo e delineano in dettaglio protocolli, tecnologie e metodi che dovrebbero essere utilizzati e previsti nell'elaborazione di progetti di attività che si prevede possano rappresentare causa di inquinamento acustico sottomarino.

Come considerazione generale si raccomanda nel RA di costruire un sistema di monitoraggio con indicatori di processo, che rendano conto dello stato di avanzamento delle azioni di piano, e indicatori di contributo alla variazione del contesto, che rendano effettivamente conto del contributo specifico del Piano sia nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti sia degli obiettivi ambientali di Piano. Dovranno nello specifico essere individuati indicatori di processo e indicatori di contributo in grado di rendere conto dell'attuazione del principio dettato dal DPSS «Individuare significative misure di mitigazione ambientale e di armonizzazione del porto col territorio, sia tramite l'adozione di misure di contenimento delle emissioni, sia tramite la realizzazione di opere che abbiano funzione di filtro e di servizio ai quartieri urbani limitrofi ai due scali» e del raggiungimento dell'obiettivo specifico del PRP dichiarato nel RP «di migliorare la qualità dell'ambiente e la compatibilità delle funzioni portuali con la città, favorire bilanci energetici positivi e misure per contenere la produzione dei rifiuti» e dell'ulteriore specifica che «Tali obiettivi dovranno prevedere lo studio di soluzioni volte al cold ironing nonché possibilità di ricollocazione degli attuali spazi di sosta dei mezzi pesanti».

# **"4.10 Energia"**

- Il Proponente afferma che tale componente verrà tratta nel RA considerando sia la produzione di energia (distinta tra fonti tradizionali e rinnovabili) che il consumo. Verranno fatti degli approfondimenti sui consumi di energia nel settore del trasporto marittimo.
- La Commissione suggerisce un approfondimento delle **strategie energetico-ambientali**, in vista del potenziamento del traffico marittimo; inoltre si suggerisce le soluzioni volte all'infrastrutturazione elettrica del porto (cold ironing) previste da Piano siano adeguate e in linea con gli obiettivi nazionali di decarbonizzazione stabiliti nel PNIEC e dal programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) D.M 13.08.2021, oltre che con quelli regionali indicati nel Piano Regionale di Qualità Aria (PRQA). La tecnologia del cold ironing nei porti dovrebbe essere quanto più possibile integrata con energia prodotta da fonti rinnovabili e da infrastrutture verdi.

#### "4.11 Popolazione e salute"

- Il Proponente afferma che la descrizione verrà fatta analizzando in particolare le seguenti subtematiche: popolazione residente, mortalità, incidenza tumori, con particolare riguardo per le aree a rischio per le quali sono disponibili dati derivanti da studi epidemiologici specifici.
  - La Commissione suggerisce di fornire i dati sanitari relativi alla popolazione potenzialmente esposta riportando i Rapporti Standardizzati di Mortalità (S.M.R.) e quelli sui ricoveri (S.H.R) dei comuni interessati alle opere in oggetto.
  - Le informazioni sanitarie si rendono necessarie al fine di ottimizzare le eventuali attività di mitigazione e monitoraggio. La descrizione dei dati inerenti il profilo di salute della popolazione devono identificare le popolazioni realmente esposte, e devono essere rappresentati tramite rapporti

standardizzati indiretti (mortalità, ospedalizzazione, incidenza tumorale, etc) prendendo come riferimento i tassi per genere, per classe di età regionali. I dati riportati devono riguardare cause generali (gruppi di cause) e specifiche: (malattie respiratorie acute e croniche, asma (tutte le età e 15-19 anni); cardiopatie ischemiche, infarto acuto del miocardio, malattie cerebrovascolari; tumori trachea, bronchi e polmoni, colon-retto, mammella in entrambi i generi, prostata, vescica, tiroide e tumori gastrointestinali) Si ritiene quindi opportuno approfondire i profili di salute della popolazione, riportando uno studio epidemiologico, con la collaborazione della AUSL territoriale.

Gli effetti sulla salute umana devono essere correlati alle azioni previste dal PRP e agli effetti dalle stesse determinati in relazione ad emissioni in atmosfera, acustiche, rifiuti. Devono essere considerate anche le azioni indotte dalle azioni di PRP quali il traffico stradale.

Appare necessario monitorare lo stato della depurazione delle acque reflue per evitare impatti di natura microbiologica sulla salute umana;

Appare necessario prevedere il monitoraggio di alghe tossiche, con particolare riferimento a *Ostreopsis ovata* che possono causare danni anche gravi per inalazione anche al personale e ai passeggeri a terra.

Sviluppare un'analisi del rischio biologico legata sia alla salute umana sia a quella degli ecosistemi.

# "5.1 Analisi di coerenza interna"

- Il Proponente afferma che tale analisi verrà effettuata mettendo in relazione le strategie generali del piano con gli obiettivi specifici dello stesso e conseguentemente con le azioni poste in campo per raggiungere gli obiettivi di piano che trovano concretezza negli interventi proposti.
- A questo proposito, la Commissione ritiene che quanto proposto sia un'analisi di efficacia del Piano che è cosa diversa dall'analisi di coerenza interna che è volta a dimostrare la coerenza tra gli obiettivi di sostenibilità ambientale assunti dal Piano (di cui si tratta al punto 5.5 del presente parere) e le azioni dello stesso; si chiede pertanto al Proponente di integrare adeguatamente il RA.

#### "5.2 Analisi di coerenza esterna"

- L'analisi di coerenza esterna verifica la compatibilità degli obiettivi specifici del piano rispetto agli obiettivi/principi di sostenibilità ambientale specifici o desunti del Piano con il quale si esegue l'analisi di confronto e che, illustrati dal Proponente nel par. 3, sono descritti nel par. 5.
- A questo proposito, la Commissione rimanda alle valutazione riportate in relazione al par. 3.11.

# "5.5 Definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale provenienti da strategie sovraordinate e dall'analisi del contesto"

- L'analisi di coerenza è estesa agli "obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma" relativi a:
  - La Strategia dell'Unione Europea per lo Sviluppo Sostenibile;
  - Il Quadro per il Clima e l'Energia per l'Unione Europea;
  - Il Libro Bianco sui Trasporti "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei Trasporti per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM (2011) 144);
  - La Strategia europea per una mobilità a basse emissioni (COM(2016) 501);

- La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile.
- A questo proposito, la Commissione ricorda che l'integrazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale nel Piano o programma è la principale finalità della VAS (art. 11 Modalità di svolgimento, comma 2, "L'autorità competente, al fine di promuovere l'integrazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale nelle politiche settoriali ed il rispetto degli obiettivi, dei piani e dei programmi ambientali, nazionali ed europei [...]") e che il senso e l'importanza di una chiara identificazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti al piano risulta in tutta evidenza rispetto al monitoraggio; infatti, l'art. 18 (Monitoraggio) comma 1 stabilisce che "Il monitoraggio assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive [...]"; pertanto si ritiene necessario che il Proponente proceda alla individuazione di detti obiettivi di sostenibilità ambientale che diventano criterio guida per la verifica di coerenza interna e per il monitoraggio ai fini VAS del piano stesso.
- Inoltre, ad integrazione del quadro di riferimento per la sostenibilità ambientale del Piano e per la conseguente individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti al Piano, si invita il Proponente a verificare lo stato di attuazione della redigenda Strategia di Sviluppo Sostenibile della Regione Puglia e, ove possibile, a tenerne conto.

#### "5.7 Analisi delle alternative di piano".

- Il proponente considera le alternative di PRP focalizzate al solo porto esterno, e correlate alla gestione dei sedimenti di dragaggio che costituisce la principale criticità che rallenta lo sviluppo del porto di Brindisi. Il Proponente ha considerato le 2 alternative:

Alternativa A: la configurazione dell'area di Capo Bianco coincide con quella riportata nel DPSS. Per il molo Polimeri è previsto l'allargamento da 11 a 30 m ed il prolungamento di circa 110 m così da avere due fronti di accosto di lunghezza pari a 450 m per la sponda nord e 500 m per quella sud.

Alternativa B: la banchina della colmata di Capo Bianco è traslata di circa 150 m verso nord così da incrementare di circa 100.000 m² la superficie del piazzale. Il molo Polimeri viene allargato di ulteriori 50 m e la testata avanzata di 75 m così da lasciare inalterata l'estensione complessiva dei fronti di accosto che in questa configurazione sono 375 m per la calata nord e 575 m per quella sud. Il Proponente ha effettuato una valutazione in termini di operatività portuale, bilanciamento dei volumi di scavo e di riporto, costi delle opere. Ne è risultata preferibile la soluzione B.

La Commissione ricorda che nel RA devono essere individuate le alternative alla configurazione definitiva di PRP definendo e descrivendo un percorso di analisi delle stesse che utilizzi metodi di confronto e scelta fondati quanto più possibile su dati oggettivi e documentati; elementi rilevanti nella definizione degli scenari alternativi, andando altresì a considerare la diversa configurazione, rispetto alla quale le analisi dovranno evidenziare il contributo al morfodinamismo costiero, e il tema dell'accessibilità all'area portuale (Realizzazione di collegamenti diretti tra l'Aeroporto e il Terminal Crociere; Razionalizzazione, potenziamento e integrazione della rete stradale di collegamento interno ai porti medio ed esterno e con la E90), in particolare di possibili alternative di localizzazione alle funzioni e interventi previsti sulla costa nord e discoste dalle altre aree portuali (Materdomini e Punta Riso).

# "6. Proposta di indice del rapporto ambientale".

 La proposta di indice del RA si articola nella sequenza, con l'Allegato VI alla parte seconda del D.Lgs n. 152/2006.

# La Commissione valuta che tale proposta di indice:

- debba prevedere un paragrafo in cui rendere conto degli esiti della fase di scoping rispetto alla quale il Proponente dovrà descrivere come ha tenuto conto delle osservazioni pervenute nella predisposizione del PRP e del RA;
- debba prevedere un paragrafo di sintesi di tutte le valutazioni, comunque rientranti nel RA, che consentono di comprendere il contributo fornito dal PRP ai sei obiettivi del Principio DNSH.

# PRESO ATTO e VALUTATO che, in relazione al principio DNSH "do no significant harm"

- il **Regolamento (Ue) 2020/852** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 (Regolamento Tassonomia), relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088, è una delle misure adottate dal Parlamento Europeo per attuare il "Piano d'azione per la finanza sostenibile" del 2018 della Commissione Europea;
- l'articolo 17 del Reg. UE 2020/852 prevede il **principio "non arrecare un danno significativo"** (**DNSH, "do no significant harm"**). Tale articolo definisce il "danno significativo" per i sei obiettivi ambientali contemplati dal regolamento;
- Con riferimento alla Comunicazione della Commissione "Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza" (2021/C 58/01), i citati sei obiettivi ambientali devono essere verificati come segue:
  - *Mitigazione dei cambiamenti climatici* Ci si attende che la misura comporti significative emissioni di gas a effetto serra?
  - Adattamento ai cambiamenti climatici Ci si attende che la misura conduca a un peggioramento degli effetti negativi del clima attuale e del clima futuro previsto su sé stessa o sulle persone, sulla natura o sugli attivi?
  - Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine Ci si attende che la misura nuoccia: (i) al buono stato o al buon potenziale ecologico di corpi idrici, comprese le acque di superficie e sotterranee; o (ii) al buono stato ecologico delle acque marine?
  - Transizione verso un'economia circolare, compresi la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti Ci si attende che la misura: (i) comporti un aumento significativo della produzione, dell'incenerimento o dello smaltimento dei rifiuti, ad eccezione dell'incenerimento di rifiuti pericolosi non riciclabili; o (ii) comporti inefficienze significative, non minimizzate da misure adeguate, nell'uso diretto o indiretto di risorse naturali in qualunque fase del loro ciclo di vita; o (iii) causi un danno ambientale significativo e a lungo termine sotto il profilo dell'economia circolare?
  - Prevenzione e riduzione dell'inquinamento Ci si attende che la misura comporti un aumento significativo delle emissioni di inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo?
  - Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi Ci si attende che la misura:

- (i) nuoccia in misura significativa alla buona condizione e alla resilienza degli ecosistemi; o (ii) nuoccia allo stato di conservazione degli habitat e delle specie, compresi quelli di interesse per l'Unione?
- Il rispetto del principio DNSH è un requisito per l'accesso ai fondi del PNRR
- Premesso che alcuni interventi del Piano saranno attuati con finanziamenti PNRR e quindi saranno sottostanti alla verifica del rispetto del principio DNSH, si ritiene opportuno che già nella fase di elaborazione del RA venga evidenziato il contributo che il Piano fornisce al raggiungimento del citato Principio; ciò considerando che la VAS implica un processo valutativo ampio e approfondito compatibilmente con il livello territoriale interessato, e che dovrebbe essere presumibile che le valutazioni rispetto ai sei obiettivi siano comunque già presenti e integrate nel percorso valutativo della VAS e che siano fondate sulle verifiche di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità, sulle verifiche di coerenza con la pianificazione e programmazione pertinente, sulle verifiche degli effetti determinati sulle componenti ambientali ecc.

#### VALUTATE le osservazioni espresse ai sensi dell'art. 13, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006:

Si condividono le osservazioni formulate dagli SCA e le stesse concorrono alla formulazione del presente parere.

CONSIDERATE le risultanze dell'istruttoria condotta, i cui esiti sono sintetizzati nel testo del presente parere

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

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente parere ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D. Lgs. n. 152/2006

formula le seguenti osservazioni e raccomandazioni

# 1. Interventi previsti dal PRP

- a. È opportuno che il RA, ad integrazione dell'illustrazione dei contenuti di Piano, inquadri puntualmente la Conformità del Piano al Documento di pianificazione strategica di sistema e più in generale al Piano nazionale della logistica approvato dal Consiglio dei Ministri nel luglio 2015. Più in generale si chiede che il Proponente renda conto dell'accoglimento nel PRP delle previsioni contenute nel DPSS eventualmente anche rinnovando una valutazione di quanto previsto ancorché già valutato da cinque anni o più, in base all'efficacia temporale del provvedimento di VIA, ma non ancora attuato.
- b. Illustrare i dati dei flussi navali (distinti per traffici ro-ro, traghetti e crociere) e le stime previsionali alla luce delle quali si ritengono necessari e dimensionati in corrispondenza ad esse gli adeguamenti funzionali evidenziando, anche su cartografia adeguata, la differente previsione del nuovo PRP rispetto a quello vigente.
- c. Illustrare gli interventi del nuovo PRP che presentano interferenze con la bonifica per le aree a terra e

quali siano le procedure di gestione per minimizzare l'impatto ambientale. A tal proposito giova ricordare che la realizzazione di interventi ed opere all'interno di siti di interesse nazionale, è assoggettata alla disciplina di cui all'art. 242-ter del D.lgs. 152/2006 o alla disciplina di cui all'art. 25 del DPR 120/2017, a seconda della tipologia di intervento ed opera. In particolare, qualora gli interventi dovessero rientrare tra quelli contemplati dall'art. 242-ter, comma 1, del D.lgs. 152/2006, anche se non prevedono attività di scavo ma comportano occupazione permanente di suolo, dovrà essere presentata un'istanza di valutazione conforme all'art. 1, comma 2, del decreto direttoriale n. 46 del 30/03/2021, pubblicato sul sito web del MASE. Nel caso si tratti, invece, di interventi ed opere che non rientrano tra quelli elencati nel comma 1 del citato art. 242-ter, (ai quali si applica, pertanto, l'art. 25 del DPR 120/2017), dovrà essere presentata un'istanza di valutazione conforme all'art. 1, comma 2, del decreto direttoriale del 19 luglio 2021, n. 113, pubblicato sul sito web del MASE.

d. Con riferimento alla tabella riportata al paragrafo 2.2 del RP, alcune azioni/interventi previsti non sembrano rientrare nell'area portuale: chiarire se tali azioni/interventi sono state concordate con l'Amministrazione comunale o altro soggetto competente, nonché le modalità di realizzazione. Ciò risulta ancor più necessario in considerazione delle osservazioni presentate dal Comune di Brindisi con nota prot. 163614 del 27/12/22 laddove sono evidenziati quegli "sconfinamenti" (aree di interazione Città-Porto, Corridoi Viari e Ferroviari di Ultimo Miglio, schemi progettuali futuri relativi a spazi urbani aperti e edificati che andrebbero oltre le competenze previste dalla L. 84/94) e dei quali l'Amministrazione comunale chiede l'eliminazione.

#### 2. Gestione dei materiali di dragaggio del Porto di Brindisi

a. La Commissione richiede che venga esplicitato nel PRP un'indicazione del cronoprogramma delle attività di dragaggio e conseguenti attività di gestione dei sedimenti volte a minimizzare l'impatto ambientale e di esplicitare nel RA le azioni di controllo e monitoraggio ambientale sull'ambiente marino-costiero derivanti dalla "Gestione dei materiali di dragaggio del Porto di Brindisi" che prenda in considerazione anche i sedimenti dei dragaggi di approfondimento delle aree di S. Apollinare e Costa Morena, per un volume di circa 700.000 m³, sebbene già programmate dalla AdSP, che verrà conferito all'interno della retrostante colmata tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena.

#### 3. Studio della circolazione idrica portuale e della qualità delle acque portuali

- a. Per quanto riguarda l'ambiente marino si ravvisa la necessità di inquadrare l'area anche dal punto di vista della presenza di potenziali habitat bentonici sensibili e di interesse comunitario, quali ad esempio la prateria di Posidonia oceanica. A tal merito, infatti, anche se le opere che il Piano intende realizzare non influenzassero direttamente tali formazioni, esse potrebbero essere presenti nell'area di potenziale effetto indiretto del Piano, in considerazione dell'andamento delle correnti costiere, della dispersione di inquinanti e del trasporto sedimentario.
- b. Al fine di poter seguire l'evoluzione dello stato dell'ambiente nelle diverse fasi di attuazione del Piano, si chiede di definire il quadro realistico dello stato attuale fornendo:
  - una carta recente delle Biocenosi Bentoniche e della Posidonia oceanica.
  - dati di letteratura aggiornati riguardanti lo stato di conservazione delle praterie di Posidonia oceanica nell'area.
  - la caratterizzazione delle specie vegetali tipiche, eventuali altre specie protette presenti, e delle specie aliene (con particolare riferimento alle alghe invasive del genere Caulerpa).

- dettagliare le misure che verranno adottate al fine di mitigare i potenziali impatti sulle biocenosi marine derivanti dalla realizzazione dell'opera (es. movimentazione dei fondali, operazioni di dragaggio, conferimento materiali di scavo, torbidità ecc.).
- la previsione di un adeguato monitoraggio della componente Biodiversità, in particolare delle biocenosi bentoniche presenti nei fondali in località Capo Bianco, nelle aree limitrofe agli interventi, nell'area marina circostante il porto e lungo le vie di dispersione nell'area portuale.
- prevedere modalità di restauro ecologico e misure di compensazione adeguate da attuare qualora il progetto generasse fenomeni di degrado delle praterie di Posidonia oceanica dentro e/o fuori i siti Natura 2000.
- c. La commissione richiede altresì che venga elaborato uno studio che evidenzi l'impatto ovvero l'invarianza della realizzazione delle opere previste rispetto alla vicina foce di Fiume Grande (per esempio a causa della realizzazione della colmata di Capo Bianco).

#### 4. Studio della sicurezza del Porto

a. In considerazione della presenza di stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante, delle sostanze pericolose che vengono trattate, movimentate e stoccate, della previsione di un HUB di distribuzione di GNL, la Commissione chiede che il Proponente espliciti le azioni da mettere in campo per evitare e mitigare i rischi di incidenti rilevanti con conseguente pericolo per la salute e l'ambiente attraverso 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.

# 5. Quadro di riferimento programmatico e analisi di coerenza esterna

- a. Ai fini della verifica di coerenza ampliare il quadro di riferimento programmatico tenendo conto di:
  - al Piano per la Transizione Ecologica (PTE), inserito nel Green Deal e con funzioni di raccordo tra questo ed il PNRR, approvato con Delibera del Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica (CITE) n. 1 dell'8/03/2022 e pubblicata su G.U. del 15/06/2022, che coordina le politiche anche in materia di riduzione dei gas climalteranti, mobilità sostenibile, fiscalità ambientali (tra cui sussidi ambientali e la finanza climatica sostenibile). Il PTE individua le azioni, le misure, le fonti di finanziamento articolandosi su 5 macro-obiettivi, tra i quali la neutralità climatica al 2050 che coinvolge direttamente anche il trasporto marittimo (oltre che aereo). In relazione a quanto sopra si chiede di approfondire nel PRP e nel RA i temi della sostenibilità ambientale attraverso una dettagliata analisi di coerenza con il PNIEC, con il pacchetto "EU Fit for 55" e con il PTE esplicitando le azioni per il raggiungimento degli obiettivi del PNIEC (aggiornati dall' "EU Fit for 55" e dal PTE) che in tema di sostenibilità ambientale in campo energetico, rappresenta un quadro di riferimento su obiettivi e target.
- b. Nel RA finalizzare la verifica di coerenza del PRP non solamente alla valutazione di obiettivi generali e specifici di Piano ma anche a quella di azioni e interventi previsti e riportati nella tabella del Par. 2.2 del RP.
- c. In considerazione della vicinanza dell'aeroporto di Brindisi, la Commissione ritiene che venga valutata la coerenza rispetto al Piano di Zonizzazione acustica dell'aeroporto di Brindisi, se approvata dalla Commissione Aeroportuale (ex art. 5 DM 31/10/97).

#### 6. <u>Definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale</u>

a. Integrare il Rapporto Ambientale con una chiara identificazione degli obiettivi di sostenibilità

ambientale ricavati dalle principali politiche esaminate; tali obiettivi di sostenibilità ambientale costituiranno un criterio imprescindibile di riferimento nella fase di monitoraggio ai sensi dell'art. 18 (Monitoraggio) comma 1 del D.Lgs. 152/2006, assicurando "[...] la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive [...]";

- b. negli obiettivi di sostenibilità ambientale devono confluire tutti gli aspetti ritenuti pertinenti al Piano, individuati nel paragrafo 5.2 del RP in relazione agli strumenti esaminati, e che interessano tutte le componenti ambientali potenzialmente interessate; in tal senso, si sottolinea quindi che gli obiettivi di sostenibilità ambientale del piano non corrispondono necessariamente agli obiettivi generali e specifici di Piano (tra questi, ha valenza prettamente ambientale solo l'OG.6 "Implementazione della sostenibilità ambientale del Porto di Brindisi").
- c. Verificare la possibilità di integrare il quadro di riferimento per la sostenibilità ambientale del Piano e la conseguente individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti al Piano con la redigenda Strategia di Sviluppo Sostenibile della Regione Puglia e, ove possibile, a tenerne conto.
- d. Nel RA, svolgere la verifica di coerenza interna dei contenuti di PRP (obiettivi e azioni) rispetto a detti obiettivi di sostenibilità ambientale.

# 7. Il contesto ambientale di riferimento e potenziali effetti del PRP

a. Clima: prevedere un indicatore in grado di misurare Emissioni totali di gas serra ed altri gas climalteranti dovute ad attività di trasporto e che dovrà fornire la misura delle emissioni di gas serra totali per le attività di trasporto marittimo allo stato attuale e di scenario del PRP, per essere uno strumento utile a massimizzare l'efficacia nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale nell'attuazione del PRP.

#### b. Qualità dell'aria:

- individuare un percorso metodologico che, dai dati delle emissioni inquinanti rilevati, definisca i possibili impatti sulla "componente atmosfera", associati ai previsti adeguamenti e potenziamenti dei traffici marittimi e veicolare associato, anche attraverso l'utilizzo di modelli di calcolo idonei della dispersione degli inquinanti NOX, S02e PM10 e che sia effettuata una valutazione anche delle emissioni di idrocarburi incombusti (espressi come CH4) essendo quest'ultima una tipologia di inquinante tipicamente legato alle attività portuali.
- considerare tra gli indicatori anche il grado di avanzamento dell'installazione dell'infrastruttura per il *cold ironing* e indicatori che rendano conto del grado di effettivo utilizzo di tale infrastruttura da parte delle navi.
- inserire nel Piano, azioni volte al supporto delle attività di verifica dell'effettivo uso di combustibili con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% per le navi a banchina, come previsto dalla normativa comunitaria ed italiana.

#### c. Risorse idriche:

- nel RA prevedere:
  - una fase di ricognizione dei consumi attuali della risorsa idrica e una valutazione del sistema fognario esistente per la raccolta e lo smaltimento delle acque bianche e nere, a servizio dell'area portuale, per consentire una comparazione con i futuri scenari prospettati.

- un'analisi del rischio biologico ed ecologico, legata sia alla salute umana sia alla qualità
  degli ecosistemi marini. Tale parte dovrebbe essere integrata nello sviluppo del Piano
  regolatore.
- porre particolare attenzione anche al sistema di depurazione e scarico delle acque del sistema portuale, evidenziando lo stato di eventuali condutture sottomarine presenti nell'area, la presenza e dinamica di microorganismi patogeni che dall'area portuale potrebbero diffondersi all'esterno della stessa e delle eventuali alghe tossiche soprattutto dove si creino situazioni di modificata o rallentata circolazione d'acqua e la presenza di rocce o substrati concreti che rappresentano il substrato di adesione e crescita dell'alga.
- I monitoraggi intensivi nel periodo estivo per *Ostreopsis ovata* appaiono indispensabili poiché: a) l'alga si sta espandendo; b) forma cisti nei sedimenti che possono svilupparsi nel periodo estivo; c) le alghe con il loro detrito si staccano dal fondo e galleggiano andando a entrare nell'aerosol e causando danni anche per inalazione al personale presente nell'area portuale e sue adiacenze.
- d. **Suolo e rischi naturali**: nel RA considerare le tematiche relative alle dinamiche geomorfologiche fluviale e costiera e alla sicurezza idraulica derivanti da uno scenario complessivo che consideri oltre alle previsioni del PRP anche le modifiche già in progetto ed in fase di realizzazione/avvio.
- e. **Biodiversità**: le conoscenze sullo stato e le tendenze del patrimonio di biodiversità sono indispensabili per l'individuazione delle opportune strategie ed azioni di mitigazione e/o incremento e pertanto:
  - effettuare un censimento georeferenziato degli habitat marini in un raggio di 5 km dal perimetro portuale; i risultati di tale censimento costituiranno la condizione di benchmark utile allo svolgimento di tutte le opere in futuro;
  - sviluppare un piano di rischio ecologico anche legato ad eventuali eventi episodici e accidentali
  - sviluppare un piano di mitigazione degli impatti complessivi del sistema portuale sugli ecosistemi marini anche delle aree adiacenti.

Inoltre, rispetto alla valutazione di incidenza, si rimanda al successivo punto 11.

f. **Ambiente marino-costiero**: inquadrare l'area anche dal punto di vista della presenza di potenziali habitat bentonici sensibili e di interesse comunitario, quali ad esempio la prateria di Posidonia oceanica che potrebbero essere presenti nell'area di potenziale effetto indiretto del Piano.

#### g. Paesaggio, patrimonio culturale, architettonico e archeologico e beni materiali:

- nel RA l'analisi del paesaggio e del patrimonio culturale dovrà essere svolta tenendo conto del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) approvato con Delibera pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015 e successive modifiche e dei vincoli paesaggistici da esso individuati che interessano l'area portuale con particolare attenzione ai territori costieri e alle fasce di protezione di corsi d'acqua e, relativamente al patrimonio culturale, alle aree di interesse archeologico e agli ulteriori contesti paesaggistici.
- Si valuta positivamente il fatto che il PRP sia individuato quale strumento utile ad una complessiva riqualificazione del contesto insediativo urbano a partire dalla previsione di un nuovo "waterfront" cittadino (obiettivo specifico OS.4.1) ma in tal senso è necessario che nel RA il Proponente chiarisca come intende procedere nei contesti di intervento esterni al sedime portuale inquadrando sia gli eventuali accordi già delineati con l'amministrazione competente che ulteriori possibili percorsi concertativi da promuovere e intraprendere.
- Al fine di favorire l'analisi delle modificazioni introdotte sulla percezione del paesaggio e di valutare come il PRP operi riqualificando e migliorando le aree del waterfront nel tratto di costa

interessato, elaborare foto-simulazioni/rendering delle visuali il più possibile rappresentative del contesto, comparando lo stato attuale con lo stato di progetto di PRP.

#### h. Rifiuti:

- effettuare una stima previsionale dei rifiuti prodotti alla luce del nuovo PRP che prevede un incremento del traffico marittimo approfondendo il RA, con un'analisi puntuale di come l'attuazione degli obiettivi del piano, in fase di realizzazione degli interventi e a regime, possano andare a incidere sull'aspetto legato alla gestione rifiuti e quindi l'individuazione delle azioni di mitigazione in relazione ai possibili impatti.
- Il tema dei rifiuti è da considerare anche in relazione ai possibili effetti sulla biodiversità marina, relativamente alle pressioni dovute all'incremento della presenza di rifiuti marini, eventualmente prodotti dalle navi, in considerazione dell'incremento del traffico marittimo previsto dal Piano, qualora gli stessi non siano gestiti in maniera adeguata ed opportuna.
- Inoltre, alla luce della recente approvazione della Legge Salvamare, prevedere la possibilità di scarico di rifiuti marini raccolti da pescherecci e altre imbarcazioni nelle attività di pesca a strascico e similari.

#### i. Inquinamento Acustico:

- In sintesi, l'impatto acustico dei porti sulla terraferma è in massima parte legato ai seguenti aspetti:
  - infrastrutture e attività portuali (macchinari e mezzi portuali di movimentazione merci);
  - imbarcazioni in transito, in manovra e in stazionamento;
  - infrastrutture e reti di trasporto per l'entroterra con movimentazione di persone e merci;
  - attività di cantieristica navale.
- Si raccomanda che in sede di RA vengano forniti maggiori dettagli in merito alle modalità con cui saranno declinate, in ambito PRP, le misure/azioni in relazione al loro possibile impatto acustico anche in relazione al fatto che se è corretto individuare nelle fasi di future VIA, ove previste, la garanzia di tutela per la popolazione rispetto alle sorgenti di rumore, è anche vero che tale tutela può e deve partire proprio nella fase di definizione delle azioni di PRP attraverso la relativa VAS; da cui deriva la necessità che già nel RA siano individuate tutte le iniziative volte ad uno sviluppo di PRP coerente con il contesto e con la normativa.
- Nel RA approfondire l'analisi degli aspetti legati ai possibili effetti sul clima acustico della terraferma a partire dalla caratterizzazioni dell'attuale clima acustico dell'area, con stime previsionali dei futuri impatti, riportanti attestazione del rispetto dei limiti acustici di riferimento o delle specifiche azioni di contenimento previste qualora si rendessero necessarie per il raggiungimento di questi (si ricorda che le valutazioni devono essere redatte da un Tecnico Competente in Acustica); le valutazione degli effetti stimati dal sistema di strategie, obiettivi e azioni di PRP, riconducibili sia ad attività di banchina che a traffico indotto sulla limitrofa viabilità, devono tenere conto dei ricettori e dei limiti vigenti o di prevista applicazione.
- In particolare si raccomanda che il RA:
  - riporti un'analisi di dettaglio in merito alla coerenza, ai sensi del D.P.G.R. n. 2/R/2014, tra il PCCA e la destinazione d'uso attuale o prevista delle aree portuali e di quelle circostanti, tenendo conto in particolare degli obiettivi relativi alle previsioni potenzialmente più impattanti. Nei casi in cui si dovessero rilevare particolari incoerenze o possibilità di effetti negativi significativi, il RA dovrà indicare le modalità di risoluzione delle stesse che potranno avvenire specialmente con interventi sulla sorgente di rumore, ad esempio,

- mediante l'introduzione in ambito PRP di adeguati strumenti finalizzati alla modifica mirata delle previsioni critiche e all'impiego di specifiche misure gestionali o strutturali.
- Si prevedano in modo esplicito, tra le misure di PRP, indicazioni per garantire la compatibilità ambientale delle previsioni stesse del Piano e dei corrispondenti strumenti attuativi, l'obbligo normativo di specifica valutazione di impatto acustico, ai sensi dell'art. 8, commi 1, 2 e 4, della Legge 447/1995 e dell'art. 12, commi 1, 2 e 4, della L.R. 89/1998, nel caso di nuove realizzazioni o modifiche di infrastrutture e attività, previste dal PRP, da presentare al Comune a cura dei titolari dei progetti, nelle successive fasi di definizione degli interventi, non solo in ambito VIA ma anche in occasione dell'avvio di procedimenti autorizzativi non VIA oppure all'atto della richiesta di licenza di esercizio delle stese attività.
- Per guanto riguarda il clima acustico **sottomarino**, tale problematica è trattata, proprio in associazione a strumenti di pianificazione come il PRP, nell'ambito della Marine Strategy Framework Directive (MSFD, Directive 2008/56/EC recepita in Italia con il D.Lgs. 190/2010) e in particolare della Decisione 848/2017/EU, recepita in Italia con il Decreto MATTM del 15 febbraio 2019. L'insieme di tali disposizioni definisce, per quanto riguarda il rumore subacqueo, il descrittore n. 11 «L'introduzione di energia, comprese le fonti sonore sottomarine, è a livelli che non hanno effetti negativi sull'ambiente marino», e rappresenta un significativo passo in avanti per determinare criteri e norme metodologiche per la descrizione dello stato ecologico delle acque marine, le specifiche ed i metodi standardizzati di monitoraggio e valutazione e, soprattutto, per fissare traguardi ambientali finalizzati a conseguire il buono stato dell'ambiente marino. Pertanto, in tal senso il RA dovrà fornire un quadro delle possibili problematiche, delle criticità e dei possibili effetti negativi sul clima acustico subacqueo che potranno derivare dall'attuazione delle previsioni di PRP e di attività o concessioni autorizzabili in ambito di PRP.
- Il PRP dovrà tener conto della forte antropizzazione delle zone limitrofe all'area portuale e quindi sviluppare, coordinandosi con la pianificazione comunale, soluzioni per l'interfaccia porto-città che prevedano l'utilizzo di sistemi atti ad abbattere il disturbo sonoro causato dal transito di mezzi pesanti e dalle attività portuali.
- j. **Energia**: nel RA approfondire le **strategie energetico-ambientali** in vista del potenziamento del traffico marittimo, e valutare e adottare soluzioni volte all'infrastrutturazione elettrica del porto (*cold ironing*), in linea con gli obiettivi nazionali di decarbonizzazione stabiliti nel PNIEC e dal programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) D.M 13.08.2021, oltre che con quelli regionali indicati nel Piano Regionale di Qualità Aria (PRQA). La tecnologia del *cold ironing* nei porti dovrebbe essere quanto più possibile integrata con energia prodotta da fonti rinnovabili e da infrastrutture verdi.

#### k. **Popolazione e salute**:

fornire i dati sanitari relativi alla popolazione potenzialmente esposta riportando i Rapporti Standardizzati di Mortalità (S.M.R.) e quelli sui ricoveri (S.H.R) dei comuni interessati alle opere in oggetto; i dati inerenti il profilo di salute della popolazione devono identificare le popolazioni realmente esposte, e devono essere rappresentati tramite rapporti standardizzati indiretti (mortalità, ospedalizzazione, incidenza tumorale, etc) prendendo come riferimento i tassi per genere, per classe di età regionali. I dati riportati devono riguardare cause generali (gruppi di cause) e specifiche: (malattie respiratorie acute e croniche, asma (tutte le età e 15-19 anni); cardiopatie ischemiche, infarto acuto del miocardio, malattie cerebrovascolari; tumori trachea, bronchi e

- polmoni, colon-retto, mammella in entrambi i generi, prostata, vescica, tiroide e tumori gastrointestinali). Si ritiene quindi opportuno approfondire i profili di salute della popolazione, riportando uno studio epidemiologico, con la collaborazione della AUSL territoriale.
- Gli effetti sulla salute umana devono essere correlati alle azioni previste dal PRP e agli effetti dalle stesse determinati in relazione ad emissioni in atmosfera, acustiche, rifiuti. Devono essere considerate anche le azioni indotte dalle azioni di PRP quali il traffico stradale.
- Appare necessario monitorare lo stato della depurazione delle acque reflue per evitare impatti di natura microbiologica sulla salute umana;
- Appare necessario prevedere il monitoraggio di **alghe tossiche** che possono causare danni anche gravi al personale e ai passeggeri a terra.
- Sviluppare un'analisi del rischio biologico legata sia alla salute umana sia a quella degli ecosistemi.

#### 8. Alternative di piano

- a. nel RA individuare le possibili alternative alla configurazione definitiva di PRP e definendo e descrivendo un percorso di analisi delle stesse che utilizzi metodi di confronto e scelta fondati quanto più possibile su dati oggettivi e documentati; elementi rilevanti nella definizione degli scenari alternativi, andando altresì a considerare la diversa configurazione (lunghezza del sopraflutto), rispetto alla quale le analisi dovranno evidenziare il contributo al morfodinamismo costiero, e il tema dell'accessibilità all'area portuale (Realizzazione di collegamenti diretti tra l'Aeroporto e il Terminal Crociere; Razionalizzazione, potenziamento e integrazione della rete stradale di collegamento interno ai porti medio ed esterno e con la E90); le alternative possono essere definite anche considerando diverse fasizzazioni delle attività previste.
- b. nella definizione degli scenari alternativi fare leva anche sul possibile stato di avanzamento dell'attuazione del PRP agli scenari temporali 2030, 2040 e 2050.

# 9. Proposta di indice del rapporto ambientale

- a. prevedere un paragrafo in cui rendere conto degli esiti della fase di scoping rispetto alla quale il Proponente dovrà descrivere come ha tenuto conto delle osservazioni pervenute nella predisposizione del PRP e del RA;
- b. prevedere un paragrafo di sintesi di tutte le valutazioni, comunque rientranti nel RA, che consentono di comprendere il contributo fornito dal PRP ai sei obiettivi del Principio DNSH.

#### 10. Monitoraggio VAS

- a. Quale considerazione generale si raccomanda nel RA di costruire un sistema di monitoraggio con indicatori di processo, che rendano conto dello stato di avanzamento delle azioni di piano, e indicatori di contributo alla variazione del contesto, che rendano effettivamente conto del contributo specifico del Piano sia nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti sia degli obiettivi ambientali di Piano.
- b. Si raccomanda di curare la progettazione del sistema di monitoraggio VAS che, oltre a verificare l'attuazione delle azioni di Piano, permetta il controllo degli impatti significativi sull'ambiente e il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati per il PRP con il processo di VAS, prevedendo l'impiego di indicatori e dati, anche eventualmente conseguenti gli atti di attuazione del PRP, come le VIA o verifica di VIA delle singole opere.
- c. In particolare, nel Piano di Monitoraggio VAS che dovrà essere predisposto dal Proponente ai fini

dell'approvazione del PRP, si raccomanda di prevedere per ciascun indicatore una scheda con la descrizione delle modalità di calcolo adottate e le fonti dei dati sulla base dei quali gli indicatori sono calcolati, dell'Ente responsabile del popolamento e delle risorse relative nonché della periodicità di popolamento richiesto, verificando e scegliendo indicatori che siano effettivamente popolabili, rappresentativi e pertinenti.

- d. È opportuno che nel capitolo dedicato agli indicatori di monitoraggio venga inserita una tabella nella quale riportare gli indicatori individuati in corrispondenza di ciascuna delle azioni di piano per le quali si ritiene prevedibile un impatto sulla matrice aria e analogamente per tutte le altre matrici ambientali coinvolte. Nell'individuazione degli indicatori si deve tenere presente che questi non devono essere statici ma devono essere strutturati in modo da potere descrivere l'evoluzione della messa in essere delle azioni di Piano.
- e. È opportuno considerare tra gli indicatori anche il grado di avanzamento dell'installazione dell'infrastruttura per il *cold ironing*, che si auspica venga prevista dal Piano, e indicatori che rendano conto del grado di effettivo utilizzo di tale infrastruttura da parte delle navi.
- f. Per quanto riguarda il rumore, è auspicabile che nell'ambito del monitoraggio VAS sia prevista la periodica effettuazione di misure di controllo, da effettuarsi in concomitanza delle fasi operative più critiche, per verificare l'effettiva ottemperanza a quanto previsto sia in materia di emissioni acustiche ambientali delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto ai sensi del D.Lgs 262/2002, che per quanto concerne i limiti vigenti applicabili in funzione del PCCA.
  - In riferimento gli indicatori per il monitoraggio dell'ambiente marino-costiero, nell'ottica di valorizzare il territorio e di agire seguendo i principi dello sviluppo sostenibile e della sostenibilità ambientale, si consiglia di considerare nel redigendo RA anche le seguenti tipologie:
  - la qualità dei sedimenti, anche ai fini di un possibile riutilizzo dei sedimenti dragati per il ripascimento di spiagge o per altri utilizzi consentiti;
  - la diversità e l'abbondanza di alcuni *taxa* chiave per habitat e specie, al fine anche di pianificare potenziali attività di ripristino;
  - prevedere ulteriori indicatori a titolo esemplificativo, un indicatore delle Emissioni totali di gas serra ed altri gas climalteranti, in grado di misurare le emissioni di gas serra totali dovute ad attività di trasporto dovrà fornire la misura delle emissioni di gas serra totali per le attività di trasporto marittimo allo stato attuale e di scenario del PRP, per essere uno strumento utile a massimizzare l'efficacia nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale nell'attuazione del PRP.

#### 11. Valutazione di incidenza

a. per i siti Natura 2000 SIC/ZPS IT9140003 "Stagni e Saline di Punta della Contessa" e SIC/ZPS IT9140005 "Torre Guaceto e Macchia San Giovanni", in relazione quantomeno agli interventi di dragaggio, realizzazione casse di colmata e protezione e consolidamento delle fondazioni di banchine, non potendo escludere l'assenza di incidenza sulle specie vegetali e faunistiche, si chiede di procedere con la Valutazione Appropriata Livello II della V.Inc.A.

12. <u>Osservazioni pervenute</u>: Dovranno essere tenute in conto le osservazioni pertinenti pervenute con invito a valutare l'opportunità a considerare quelle prodotte fuori termine e riportate nel parere.

Il Coordinatore della SCVAS Ing. Bernardo Sera

