

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progettisottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

☒ Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art. 14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

☐ Valutazione di Impatto Ambientale(VIA) – art.24 co.3D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

☐ Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19co.4D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il sottoscritto Giovanni Ricupero in qualità di vice presidente della Associazione WWF Brindisi

e per conto delle associazioni Legambiente Brindisi, Italia Nostra Brindisi, Forum Ambiente Salute e Sviluppo, Salute Pubblica, Movimento No Tap/Snam Brindisi

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs. 152/2006, le **seguenti osservazioni**

☐ **X**Piano/Programma, sotto indicato

☐ Progetto, sotto indicato

(Barrare la casella di interesse)

ID: 9132 Procedura di VAS del Piano Regolatore Portuale di Brindisi

*(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIAe **obbligatoriamente il codice identificativo ID: xxxx del procedimento**)*

N.B.: eventuali file allegati al presente modulo devono essere unicamente in formato PDF e NON dovranno essere compressi (es. ZIP, RAR) e NON dovranno superare la dimensione di 30 MB. Diversamente NON potranno essere pubblicati.

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- ☐ **X**Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- ☐ **X**Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- ☐ **X**Aspetti progettuali(proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- ☐ **X**Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- ☐ Altro (specificare) _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- ☐ Atmosfera

- ☐ Ambiente idrico
- ☐ Suolo e sottosuolo
- ☐ Rumore, vibrazioni, radiazioni
- ☐ Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- ☒ **Salute pubblica**
- ☐ Beni culturali e paesaggio
- ☐ Monitoraggio ambientale

XAltro (specificare): omessa considerazione effetti cumulativi attività ad alto rischio di incidente rilevante nelle banchine di Costa Morena nel porto medio, omessa considerazione degli obblighi di cui al DPR 23 aprile 1998, imprecisioni documentali ed omessa presentazione dell'elaborato: "Variante PRP 2002-2006" approvato con DGR della Regione Puglia del 4 agosto 2006

TESTO DELL' OSSERVAZIONE:

VEDI ALLEGATO 3

Il sottoscritto dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

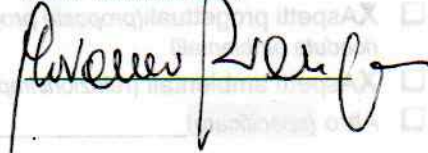
Allegato 3—Osservazioni al PRP di Brindisi ID 9132 WWF Brindisi e altre associazioni

Allegato 4 -Osservazioni al PRP – WWF BR/Legambiente BR/Italia Nostra BR/Forum AmbienteSaluteSviluppo BR/NAC BR/NO Tap-Snam BR DICEMBRE 2022

(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente e unicamente in formato PDF)

Brindisi 3 Agosto 2023

Giovanni Ricupero
Vice Presidente
WWF Brindisi ETS



ALLEGATO 3

Brindisi, 03 Agosto 2023

Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V Procedure di Valutazione VIA e VAS
c.a. RUP arch. Anna Maria Maggiore
VA@pec.mite.gov.it

Oggetto: Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale di Brindisi.
Codice procedura ID 9132. Osservazioni

-INTRODUZIONE -

Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

Ricordiamo cos'è la Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

"La valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente naturale" è stata introdotta nella Comunità europea dalla Direttiva 2001/42/CE, detta Direttiva VAS, entrata in vigore il 21 luglio 2001, che rappresenta un importante contributo all'attuazione delle strategie comunitarie per lo sviluppo sostenibile rendendo operativa l'integrazione della dimensione ambientale nei processi decisionali strategici. A livello nazionale la Direttiva 2001/42/CE è stata recepita con la parte seconda del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 entrata in vigore il 31 luglio 2007, oggetto di successive modifiche e integrazioni.

La valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente, secondo quanto stabilito nell'art. 4 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., "ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile".

L'autorità procedente, la pubblica amministrazione che elabora il piano, programma, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispone il piano, programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano o programma, contestualmente al processo di formazione del piano o programma, avvia la valutazione ambientale strategica che comprende:

- lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità; limitatamente ai piani e ai programmi di cui all'articolo 6, commi 3 e 3-bis
- l'elaborazione del rapporto ambientale;
- lo svolgimento di consultazioni;
- la valutazione del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni;
- la decisione;
- l'informazione della decisione;
- il monitoraggio.

Per ciascuna delle componenti suddette della valutazione, nel Decreto sono stabilite le modalità di svolgimento, i contenuti, i Soggetti coinvolti.

L'autorità competente è la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato: il provvedimento obbligatorio con eventuali osservazioni e condizioni che conclude la fase di valutazione di VAS.

La VAS si applica sistematicamente ai piani e ai programmi:

- 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 allo stesso tempo definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di opere o interventi i cui progetti sono sottoposti a VIA;
- per i quali si ritiene necessaria una Valutazione d'Incidenza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i.

Per i piani e programmi delle suddette categorie che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori di tali piani e programmi, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti (verifica di assoggettabilità) che producano impatti significativi sull'ambiente in base a specifici criteri riportati nell'allegato I del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento. Per i piani e programmi che non rientrano nelle suddette categorie che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti, è prevista la VAS qualora l'autorità competente valuti (verifica di assoggettabilità) che detti piani/programmi possano avere impatti significativi sull'ambiente.

L'applicazione del processo VAS attraverso le specifiche componenti del processo, quali la verifica di sostenibilità degli obiettivi di piano, l'analisi degli impatti ambientali significativi delle misure di piano, la costruzione e la valutazione delle ragionevoli alternative, la partecipazione al processo dei soggetti interessati e il monitoraggio delle performances ambientali del piano, rappresenta uno strumento di supporto sia per il proponente che per il decisore per la definizione di indirizzi e scelte di pianificazione sostenibile.

In sostanza la VAS costituisce per il piano/programma, elemento costruttivo, valutativo, gestionale e di monitoraggio.

Tra gli elementi più significativi introdotti con la VAS che influenzano sostanzialmente il processo di pianificazione si evidenziano i seguenti:

- il criterio ampio di partecipazione, tutela degli interessi legittimi e trasparenza del processo decisionale, che si attua attraverso il coinvolgimento e la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico che in qualche modo risulta interessato dall'iter decisionale. I soggetti competenti in materia ambientale sono le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessati agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani, programmi. Questo processo di partecipazione crea i presupposti per il consenso da parte dei soggetti interessati e del pubblico sugli interventi da attuare sul territorio. Si segnalano inoltre le consultazioni transfrontaliere, previste qualora il piano o programma possa avere impatti rilevanti sull'ambiente di un altro Stato, o qualora un altro Stato lo richieda.
- l'individuazione e la valutazione delle ragionevoli alternative del piano/programma con lo scopo, tra l'altro, di fornire trasparenza al percorso decisionale che porta all'adozione delle misure da intraprendere. La valutazione delle alternative si avvale della costruzione degli scenari previsionali di intervento riguardanti l'evoluzione dello stato dell'ambiente conseguente l'attuazione delle diverse alternative e del confronto con lo scenario di riferimento (evoluzione probabile senza l'attuazione del piano).

Il monitoraggio che assicura il controllo sugli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione dei piani, programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e adottare le opportune misure correttive. Il monitoraggio è effettuato dall'Autorità procedente in collaborazione con l'Autorità competente anche avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali e dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (D. Lgs 152/2006 e s.m.i.).

I processi di consultazione di soggetti pubblici e privati e soprattutto dei portatori di interessi diffusi, negli ultimi mesi sono stati abbondantemente limitati da decretazioni tese a semplificare le procedure ed a ridurre i tempi ed i modi entro i quali analizzare strumenti di pianificazione e presentare osservazioni, ciò che accade anche in tutto l'iter concernente il piano regolatore del porto di Brindisi e perfino l'indicazione, da parte del proponente, di chi abbia diritto a partecipare al procedimento.

Una valutazione ambientale strategica, deve esaminare gli impatti della pianificazione nel suo complesso e quelli diretti, indiretti e cumulativi delle opere previste nel piano, anche in riferimento e in connessione con opere programmate ed autorizzate precedentemente ed ancora da realizzare.

Nell'esame della VAS concernente il piano regolatore del porto di Brindisi, oltre ad evidenziare la farraginosità della documentazione e delle relazioni tecniche e delle cartografie presentate, è palese la mancanza di una visione sistemica sullo stato dei luoghi e delle interazioni delle attività e delle criticità presenti, ma soprattutto, manca un'analisi credibile sulle interazioni e sugli impatti, tanto più in riferimento a quelli cumulativi, di opere in corso di possibile attuazione rispetto alla stessa pianificazione e all'obiettivo richiesto in una VAS della programmazione di uno sviluppo sostenibile.

Facciamo riferimento ai lavori previsti di dragaggio dei fondali nelle aree di Santa Apollinare e canale Pigionati e di creazione di una enorme cassa di colmata in cui tombare i sedimenti dragati. Le scriventi associazioni hanno inviato osservazioni nel procedimento autorizzativo ed inviato diffide in cui hanno evidenziato distorsione tecniche e procedurali, ma per quel che attiene la presente procedura di VAS, si sottolinea che le caratterizzazioni dei sedimenti non sono avvenute come prescritto dalle norme vigenti, in presenza ed in contraddittorio con l'ARPA e a maglie strette, così inficiando la valutazione e la classificazione dei sedimenti analizzati. È evidente che, ai fini del recupero della movimentazione della destinazione finale, è ben differente avere a che fare con rifiuti inerti, speciali o pericolosi e sono ben differenti gli effetti diretti, indiretti e cumulativi, sulle attività e sui lavoratori, turisti, cittadini presenti nel porto e nelle aree limitrofe.

Nel porto sono previsti due depositi costieri di GNL e carburanti destinati soprattutto all'autotrazione. Senza tenere in alcun conto le disposizioni dell'UE, che dal 2035 vietano la costruzione di automezzi con motori endotermici e, nel caso del deposito costiero di GNL, addirittura aggirando l'obbligo della VIA nazionale. I due impianti creano significativi impatti su attività portuali, a cominciare da quelli turistici e commerciali, ma soprattutto fanno crescere ulteriormente un quadro già fortemente significativo e allertato, di rischi di incidenti rilevanti.

Nei casi sopracitati e in generale, nella programmazione e nella previsione della pianificazione portuale, sono assenti o sottovalutati gli impatti imprevisi e non vengono esaminate alternative in contrasto con quanto disposto e prescritto dalla direttiva europea 2001/42 CE e con la legislazione italiana sulla VAS.

Nell'ultimo rapporto del **Registro Tumori Puglia 2022** nel Comune di Brindisi, i tumori sono significativamente superiori al riferimento regionale, i mesoteliomi nei maschi (M), nelle donne (F), il tumore del pancreas (F), il tumore del polmone (M+F), i tumori del Sistema Emolinfopoietico (M+F) tutti i tumori nel loro complesso (M+F). Nell'intera provincia superano la media regionale in maniera significativa i tumori della vescica (M), il mieloma (M), le leucemie (F).

1) cosa sappiamo dei fondali marini di Brindisi

dallo studio **Pasqua Paparella-Giuseppe Martino-Sebastiano Lo Caputo** dal titolo **"Idrocarburi Policiclici aromatici dei sedimenti marini superficiali antistanti la Centrale termoelettrica di Cerano-BR (Adriatico Meridionale)" da pagg 141 a pag 149**, si ricava che i fondali dinanzi a Cerano presentano superamenti di Idrocarburi Policiclici Aromatici. Dice inoltre che nei fondali di aree industriali si trovano sempre IPA. Brindisi ha avuto nel porto medio la centrale elettrica Brindisi Nord quindi i fondali contengono IPA che è un cancerogeno, come confermato dai documenti presenti nel procedimento. Lo studio precisa che "Sono sostanze altamente lipofile, poco solubili (<1 mg/l); la loro solubilità diminuisce con l'aumento del peso molecolare. Per questo tendono a lasciare la fase acquosa e a depositarsi nei sedimenti. Per via dell'elevata

lipofilia, gli IPA presentano unnotevole potenziale di bioaccumulo, soprattutto a carico di quegli organismi che hanno bassa capacità di detossificazione, come ad esempio molti molluschi acquatici (GALASSI *et al.*, 2000). A causa della notevole tendenza ad accumularsi nei sedimenti, dell'elevata persistenza nell'ambiente e della tossicità (alcuni composti IPA sono classificati come cancerogeni; Istituto Superiore Sanità, 1990), gli IPA rappresentano un pericolo ambientale (GALASSI *et al.*, 2000) ”.

La movimentazione dei fondali pertanto li metterebbe in circolazione e andrebbero a contaminare la fauna marina ed entrerebbero nel ciclo alimentare e la loro concentrazione nella cassa di colmata potrebbe aumentare la loro concentrazione nella falda acquifera che a Brindisi comunica ormai con il mare.

Pertanto bisognerebbe prevedere misure interdittive della pesca e la caratterizzazione dei volumi prelevati prima che siano deposti a destinazione.

2) il documento sul **SIN (Siti contaminati – Siti di Interesse Nazionale) del 16/10/2013** riporta i dati di forte contaminazione del suolo e della falda. Poiché la falda comunica col mare è verosimile che questi inquinanti si riversino in mare

3) la relazione finale “Brindisi area ad alto rischio e sito nazionale per le bonifiche” del Gruppo di lavoro “Ipotesi di lavoro per la tutela della salute” del Comune di Brindisi redatta nel 2021 riporta a pag. 56 i dati ISPRA sulle caratterizzazioni dei fondali di Brindisi

4) uno studio dei sedimenti, fatto a Brindisi, rileva presenza di metalli pesanti nel porto alcuni cancerogeni come il Cromo, l'Arsenico e il cadmio e neurotossici come il Piombo.

(Ecological Assessment of a Marine Coastal Area Affected by a Power Plant Water Discharge (Brindisi, Adriatic Sea) Gabriele Matteucci *et al.*, The Open Environmental & Biological Monitoring Journal, 2011, Volume 4)

-OSSERVAZIONI -

In riferimento al procedimento di consultazione della Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale di Brindisi, iniziato il 20 giugno u.s., di seguito si illustrano le osservazioni in ossequio a quanto previsto dall'art. 14 comma 2 del D.Lgs. 152/2006: *.. entro il termine di 45 (quarantacinque) giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso sul Portale delle Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali VAS, chiunque può prendere visione della proposta di piano e del relativo rapporto ambientale e presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.*

- **SI OSSERVA** come premessa, che tale PRP non è stato adottato insieme al Rapporto Ambientale, contrariamente a quanto previsto dalla legislazione vigente in materia, si riporta quanto disposto dall'art. 4 comma 2-bis del D. Lgs. 121/2021;

- **SI OSSERVA** che la Ratio dell'articolato sopra richiamato sta nel fatto che un'eventuale procedura di verifica preliminare nell'ambito della procedura di VAS come la consultazione sul rapporto preliminare ambientale, debba essere svolta prima della definizione del PRP, in modo da poter variare lo stesso PRP nell'ambito di tali consultazioni preliminari con i Soggetti Competenti in materia Ambientale: solo a valle di tale consultazione sul Rapporto Preliminare Ambientale si potrà procedere alla redazione del Rapporto Ambientale e del relativo PRP, eventualmente emendato e riconsiderato con le idonee Alternative Progettuali.

- **SI OSSERVA** che il PRP è rimasto sostanzialmente inalterato nelle previsioni anche dopo il parere di scoping, nonostante le prescrizioni contenute nello stesso parere e le osservazioni dei Soggetti Competenti in materia Ambientale. Infatti, una volta terminato l'iter della consultazione sul rapporto preliminare ambientale, ritenendo le osservazioni dei Soggetti Competenti in materia Ambientale non idonee alla revisione dello stesso PRP nel senso auspicato e migliorativo.

- **SI OSSERVA** Il PRP è rimasto sostanzialmente inalterato nelle previsioni anche dopo il parere e le prescrizioni contenute nello stesso parere del CSSLLP al proposito si riporta stralcio del “Riscontro richieste CSSLLP:

Richiesta n.7(in corsivo il testo del Riconcontro, in stampatello le ns Osservazioni)

*“Si ritiene necessario che la relazione generale del piano del PRP sia integrata ed approfondita, anche con l’aggiunta di tavole grafiche, in relazione ai seguenti punti:
-per il PRP 1975 e per la variante del 2002, occorre integrare le tavole con i riferimenti dei redattori dello stesso”*

La risposta è:. **La specifica richiesta è stata riportata al Capitolo 2 dell’elaborato 21 21 PR 001 2 GEN Relazione generale.**

- **SI OSSERVA** che la planimetria è stata allegata,ma in abbinamento ad un ATF 2013 relativo alla realizzazione di un pontile su briccole presso Costa Morena Ovest, dove già scompare uno dei due moli di PRP. agli atti non risulta che in detta procedura sia stato chiesto l’annullamento del molo in questione. Pertanto tutte le successive rappresentazioni sono viziate da erronea documentazione.

Il primo scopo del nuovo PRP è stato quindi quello di aggiornare lo strumento urbanistico definendo le funzioni delle diverse aree operative del porto esistente così da razionalizzarne ed ottimizzarne l’utilizzo delle risorse disponibili e creare le condizioni per lo sviluppo del porto.

- **SI OSSERVA** che proprio la rilevazione delle risorse è uno degli aspetti assenti negli elaborati di Piano, manca un capitolo ad esso dedicato e le carenze rilevate circa la realtà produttiva industriale ne è la riprova. Il termine risorse è generico e per nulla analitico.

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

*- si ritiene debba essere valutata l’opportunità di rendere maggiormente flessibili le previsioni funzionali assegnate alle aree o sotto-ambiti. In altri termini, occorre individuare un assetto planobatimetrico del porto operativo intrinsecamente flessibile (opere esterne, specchi acquei interni, contorno banchinato ed aree portuali retrostanti) conseguente ad una previsione temporale definita (10÷15 anni), assetto suscettibile di modifiche purché contenute entro opportuni margini (c.d. “modifiche non sostanziali”).***Richiesta ottemperata al paragrafo 6.4 dell’elaborato 21 21 PR 001 2 GEN Relazione generale**

-**SI OSSERVA** che non sono mai state chiaramente esplicitate le risorse disponibili ,manca un capitolo ad esse dedicato sia patrimoniali che funzionali e loro potenzialità in termini di sviluppo portuale;tanto vero che l’affermazione successiva nega quanto prima affermato,ovvero sostenendo che *l’unica possibilità di sviluppo è rappresentata dal bacino del porto esterno*” si ammette che l’unica nuova previsione di piano

è, in buona sostanza, colmare il mare per ricavare nuove banchine, riducendo l'operatività del molo "Versalis", dimenticando che la retrostante area industriale movimentata le sue merci su ferro non abbisogna di impiegare risorse ingenti per realizzare banchine per un uso improbabile, in più restringendo l'operatività dell'unico molo esistente e cancellando la previsione di un secondo.

- **SI OSSERVA** che questo nuovo PRP dimentica di esser nato nel 1975 come un tutt'uno con la retrostante area industriale e che la infrastrutturazione, ma si pone come entità a se stante, e che guarda solo al mare, trascurando il potenziamento infrastrutturale necessario per meglio connettere le banchine alla maglia stradale esistente; prevede di annessere aree retroportuali senza una logica pianificatoria.

In riferimento alla planimetria di PRP vigente non allegata e sopra citata dal CSLPP,

- **SI OSSERVA** che cancellando o non riportando correttamente il molo gas del porto esterno, senza dare alcuna spiegazione nella Relazione o nel Rapporto Ambientale, se ne diminuisce le potenzialità (del Porto), oltre a depauperare di oltre 1000 metri lineari gli accosti per le navi gasiere (500 m x 2) rispetto al vigente PRP, depauperando anche lo specchio acqueo di competenza del nuovo PRP, rispetto allo specchio acqueo del vecchio PRP: probabilmente, visti gli esiti, si tratta dell'unico caso di redazione di un PRP "in diminuzione" in Italia sia di moli che di specchio acqueo.

- **SI OSSERVA** che per la realizzazione della "colmata di capo bianco" contenuta nel progetto relativo al "Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco (ex British Gas: ID 8697)" è previsto un dragaggio e la realizzazione di un palancole metallico lungo la linea di banchina del vecchio PRP per l'accosto di navi, nella fase II con interrimento di tale zona, che prima viene dragata e successivamente viene interrata, (la dove dragato!!!!!!) per il successivo avanzamento della banchina di oltre 150 metri verso mare. Ci appare un doppio impegnativo di risorse pubbliche oltre ad una (come già rilevato) danno ambientale con riduzione di specchio acqueo.

in riferimento al Parere CTVA Sottocommissione Vas Scoping n 51 del 09/01/2023

- **SI OSSERVA** che seppur art. 40, del Parere n. 51 del 09/01/2023 si recita:

*"..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;"*

non sembra ci sia un puntuale riscontro nel Rapporto Ambientale, a tali prescrizioni, anzi, nei fatti, anche contrariamente a quanto prescritto dall'allegato VI, punto b), del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., **gli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e la loro evoluzione probabile senza l'attuazione del PRP non siano stati considerati**, a partire proprio dalla presenza di stabilimenti o attività a Rischio di Incidente Rilevante, peraltro concentrate nel porto medio (Costa Morena)

- **SI OSSERVA** che non si tiene conto degli "effetti cumulativi" delle attività a Rischio di Incidente Rilevante presenti nel Porto Medio (Costa Morena), né si riportano elementi conoscitivi e valutativi, stante il fatto che l'area di Brindisi è stata dichiarata "Area ad elevato rischio di crisi ambientale" di cui all'articolo 74 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, e con DPR 23 aprile 1998, è stato approvato il Piano di disinquinamento per il risanamento del territorio della Provincia di Brindisi e, pertanto meritevole di particolare attenzione. Tanto che tale Piano prevedeva alla scheda 1/d: "Opere di adeguamento del terminale per navi gasiere in Costa Morena: la "progettazione esecutiva" a carico, come titolare dell'intervento, dell'Autorità portuale di Brindisi ha l'obiettivo di:

"Eliminare il rischio di coinvolgimento in incidenti rilevanti per i passeggeri e gli operatori che utilizzeranno le infrastrutture di Costa Morena ... L'obiettivo sarà perseguito con

misure urgenti di tipo organizzativo e procedurale, nelle more della realizzazione di un intervento di ricollocazione del molo gas in un nuovo pontile del porto esterno.”

E ancora nella predetta scheda 1/d del Piano parlata della destinazione d'uso prevista dal Piano Regolatore Portuale per l'area di Costa Morena: ***“le previsioni di utilizzo futuro, dei nuovi moli di Costa Morena come porto per merci e passeggeri, comporta una rilevante presenza umana nella zona, e conseguente impossibilità di realizzare un efficace piano di emergenza, in caso di incidente di rilevante entità. In sintesi, le caratteristiche di vulnerabilità del sito lo rendono del tutto incompatibile con attività di movimentazione di merci pericolose come il GPL. E' quindi necessario realizzare un nuovo punto di attracco per navi gasiere nell'area del porto esterno, con la disponibilità di strutture organizzate e di attrezzature per l'emergenza”.***

- **SI OSSERVA** l'incoerenza di eliminare un molo di previsione PRP e di limitare l'operatività di quello esistente (Versalis) è una previsione in netto contrasto con le direttive del Piano della AmmneProvle

- **SI OSSERVA** che per quanto attiene agli “*impatti cumulativi*”, dovuti alla presenza di altre analoghe proposte insediative e sostanzialmente già acquisiti come percorso autorizzativo, e nello specifico ci si riferisce a :

- 1) **oleodotto Brundisium** (Procedura in corso di VIA, codice ID 9592, dal 4 marzo 2023, per rinnovare il decreto autorizzativo di VIA del marzo 2018, ormai scaduto per i decorsi 5 anni) all'interno della banchina di riva di Costa Morena, nel porto medio; trattasi di deposito di gasolio e benzina di circa 40.000;
- 2) **deposito GNL di EDISON** su cui si è espressa negativamente la Sezione II del Consiglio Superiore dei LLPP con voto n. 50/2021 e successivamente proponendo un deposito di 19.500 mc di GNL (cioè inferiore ai 20.000 mc), non risulta soggetto alla procedura di VIA.

Inoltre sulla stessa area nel raggio di km 2 insistono altre attività degne di attenzione (impianti Seveso) o i punti di alimentazione Gnl sulle banchine della IPEM/Coperoil.

A scopo conoscitivo si allega una ortofoto con individuazione delle attività accennate :



- **SI OSSERVA** che nel Rapporto Ambientale non c'è riferimento a tali interventi ed ai relativi effetti ambientali cumulativi, ad es. e molto banalmente a quelli che potranno essere provocati dal nuovo serbatoio GNL di EDISON e dalle relative navi di approvvigionamento, previste sulla banchina di Costa Morena est ed i **10.000 TIR/anno previsti dal piano industriale di EDISON che andranno a rifornirsi al deposito GNL di Costa Morena**, unitamente alle interferenze/presenze indicate nella ortofoto cui sopra. **E' indispensabile affrontare e inserire nel Rapporto Ambientale uno studio cumulativo degli effetti ambientali oltre che sul rischio di incidenti rilevanti** necessariamente esteso, fino a considerare anche l'assetto operativo ordinario del bacino portuale in questione, e cioè, nella possibile concomitanza di navi all'ormeggio, piene di carico ed intente in attività di scarica, anche presso i suddetti attigui terminali di Coperoil (ex IPEM), ENEL, Brundisium ed EDISON.

Per concludere riportiamo un estratto del voto 107/2023, del Consiglio Superiore dei LLPP, Sezione II, che annotando varie anomalie, prescrive, alla pag. 106 dei Considerata:

"Infine, la Sezione prescrive i seguenti adempimenti per le fasi successive di approvazione del Piano:

- le tavole di piano devono riportare con esattezza sulla più recente cartografia georeferenziata, le dividenti sancite dal DPSS secondo le già menzionate disposizioni di legge al fine di ovviare a qualsiasi dubbio interpretativo in merito alle estensioni dell'ambito portuale e delle singole aree.*
- **chiarire lo stato di fatto e programmatico del porto, dal momento che si rilevano incongruenze ed incompletezze in taluni atti.***
- assicurare un'attenta verifica di rispondenza dei documenti di piano alle vigenti disposizioni normative in merito."*

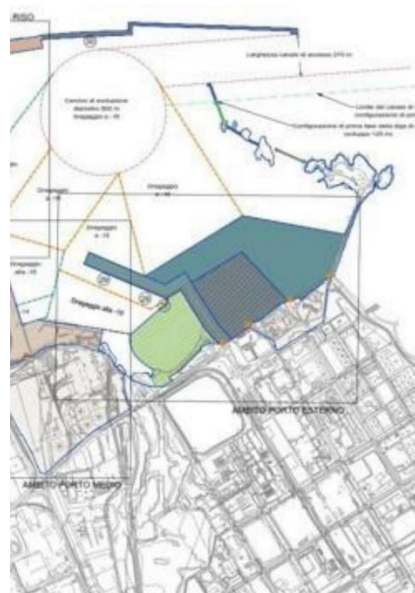
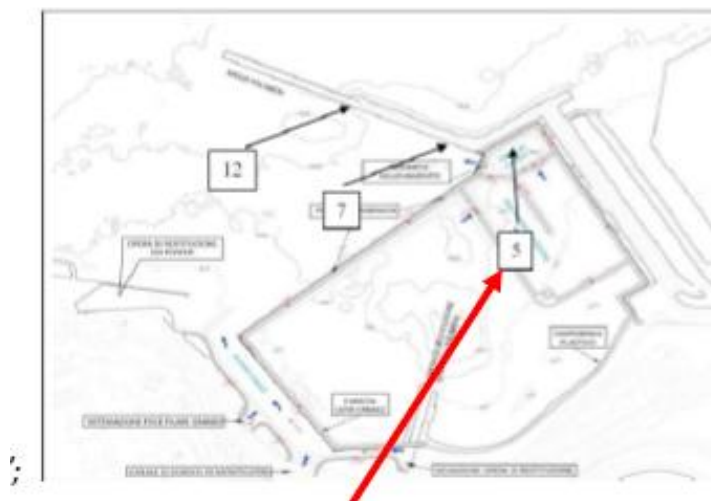
Queste prescrizioni confermano che, anche all'interno del CSLPP sono state rilevate importanti mancanze ed incongruenze tra le tavole di PRP vigente ed il nuovo PRP, tra cui spicca la mancanza di dati indispensabili per supportare le scelte effettuate, che allo stato ci appaiono forzate e indirizzate ad un uso indiscriminato delle risorse da riportare correttamente. Scelte di piano che nelle seguenti osservazioni allegate alle presenti hanno esaminato i vari punti di proposta di Piano mettendo in rilievo le scelte assolutamente non condivisibili, che sempre a nostro avviso vanno nella direzione opposta di quel che dovrebbe essere uno Sviluppo di un Porto e un uso ottimale delle risorse ambientali e non, passando per una scarsa valutazione dei rischi come sopra evidenziato.

- **SI OSSERVA** che gli stralci dalla Rete Generale del PRP mettono in evidenza le intenzioni programmatiche che si scontrano però con una disponibilità dimensionale molto limitata, stante le previsioni di sistemazione con mitigazione della colmata di costa morena est. Ovvero non vi è correlazione tra le intenzioni e le reali capacità di ricettività del sito, oltre alla non accessibilità considerando la cintura vegetazionale.

La rappresentazione degli interventi viene fatta in maniera scollegata e per parti, evitando una visione d'insieme indispensabile ai fini di una lettura corretta per la valutazione funzione delle proposte effettuate. Va da sé che il semplice raffronto visivo evidenzia le enormi criticità. Inoltre le proposte localizzative delle nuove funzioni (cantieristica, militare e rimorchiatori) non è supportata da dati sui fabbisogni logistici di ogni singola attività sempre, ripetiamo a confronto con la disponibilità/accessibilità dei luoghi.

Come la stessa Versalis S.p.A. fa notare non pare che si sia tenuto in conto della "manovrabilità" redatto dalla società RINA in data 21 marzo 2013". Oltre a ciò si evidenzia che non è considerata la normale operatività del Pontile che lo stesso è un luogo di lavoro soggetto a rischio di incidente rilevante con scenari incidentali di tipologia Flash fire, Jet fire e Pool fire per la presenza di linee adibite alla movimentazione di sostanze pericolose (materie prime e prodotti finiti). Tali scenari danno luogo ad aree di danno che superano i confini del Pontile [...] Inoltre, in corrispondenza della spianata prospiciente la radice del Pontile [ove è prevista la banchina di nuova realizzazione] sono ubicati gli impianti di captazione vapori correlati alle operazioni di carico e scarico delle navi e gli apprestamenti di emergenza per gli incidenti agli ormeggi. Come, si ripete, evidenziato dalla società Versalis.

”.



di 150 m del banchinamento in appalto

Com'è facile osservare, il punto di ormeggio n. 5 risulta totalmente occupato dalla cassa di colmata, la cui presenza rende impossibile l'ormeggio al punto 7, soprattutto se il punto 12 è già occupato.

Le aree verdi di nuova realizzazione saranno dotate di alcuni sentieri in semplice terra battuta e ghiaia, eventualmente utilizzabili dai frequentatori della zona. A questi si aggiunge la realizzazione della viabilità carrabile di accesso alla nuova opera portuale.

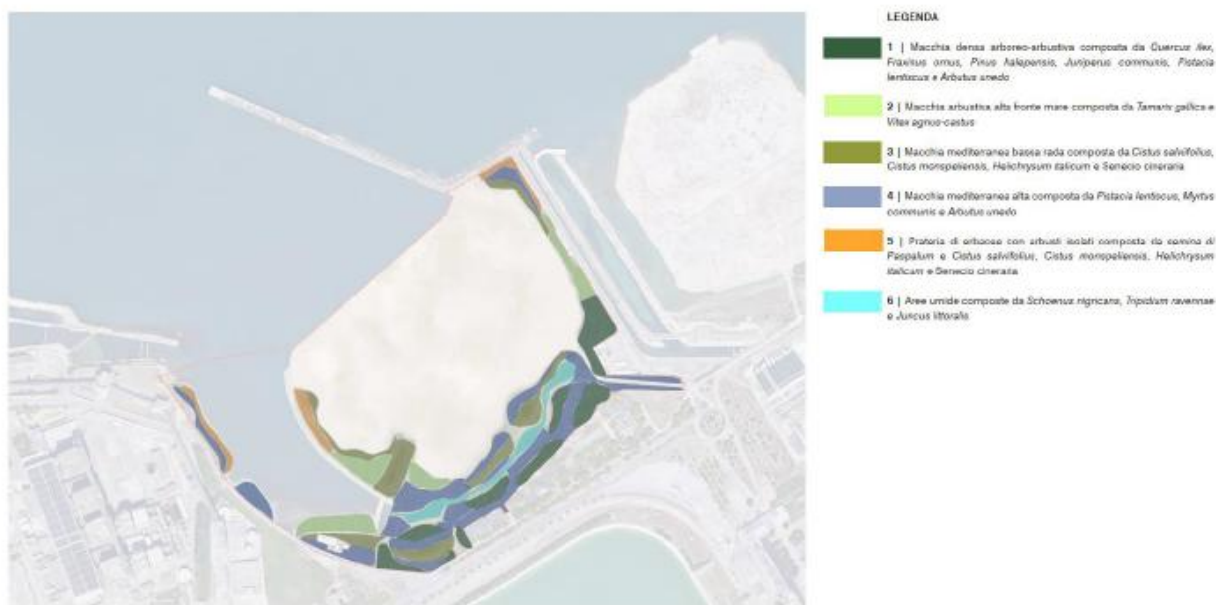


Figura 5 - Tipologici di impianto



RELAZIONE INTERVENTI DI COMPENSAZIONE ECOLOGICA E RIQUALIFICAZIONE PAESAGGISTICA

AZ.4.2.6 – Delocalizzazione degli attracchi delle navi militari di maggiori dimensioni dei rimorchiatori e delle attività di cantieristica navale nel porto esterno

PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI BRINDISI

Relazione generale

 21_21_P_R_001_1_GEN_Relazione
 generale.docx

- **SI OSSERVA** che, «legare» i dragaggi alla colmata di Costa Morena - contestata dalla società Versalis SpA e dalle associazioni ambientaliste - può rivelarsi alla fine un grosso limite operativo. La colmata perché sia utilizzabile necessita dai quattro ai cinque anni, burocrazia (difensiva e/o offensiva) permettendo, ciò vuol dire che in quel lasso di tempo è inutile parlare di dragaggi e, quindi, di nuovi accosti che si dichiarano necessari e urgenti per lo sviluppo del porto. Se davvero si vuole dragare per rendere più attrattivi alcuni ormeggi, vi sono altre soluzioni anziché occupare e trasformare aree portuali in discariche che invece vengono rappresentate graficamente, come si può vedere, in modo artefatto e irrealistico. Realisticamente esiste la possibilità di stoccare inizialmente una pur piccola quantità di sedimenti a Costa Morena completando il banchinamento e per il resto bonificando i materiali dragati per una loro riutilizzazione e/o per il conferimento in discariche autorizzate. Una opzione sicuramente più rispettosa dell'ambiente e del territorio aspetto che in un'analisi costo-benefici è necessario tenere in conto.

-- BRINDISI - OSSERVAZIONI AL PIANO REGOLATORE PORTUALE --

Introduzione:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(4) CARATTERISTICHE DEL PORTO

NON SONO PRESENTI DATI RIFERITI A:

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

(4.4) ULTIMO MIGLIO

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

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

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

(4.5) ASPETTI Energetici

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

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

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

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

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

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

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

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

(5) Descrizione dello scenario

(5.1) Ruolo del porto

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

(5.2) Analisi delle alternative

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3 Nella analisi SWOT si recita:

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

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

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

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

- (iii) ---

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

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

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

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

6.2 Obiettivi generali

Riguardo i punti

OS.1.1- ---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Brindisi, 04/12/2022

Forum Ambiente Salute e Sviluppo Brindisi

Italia Nostra Brindisi

Legambiente Brindisi

WWF Brindisi

NAC Brindisi

No Tap/Snam Brindisi