

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti 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.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

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

(Barrare la casella di interesse)

Il Sottoscritto arch. Maurizio Marinazzo in qualità di Presidente e legale rappresentante dell'Ordine degli Architetti P.P.C. della Provincia di Brindisi

PRESENTA

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

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 VIA e **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):

Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)

Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)

Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)

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

Altro: 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 tecnico, in Allegato 3, di cui si riporta la parte finale):

Per quanto sopra descritto, sarebbe opportuno prescrivere e correggere, nell'ambito del Parere Motivato VAS, le innumerevoli carenze descrittive dello stato dei luoghi e degli effetti cumulativi non affrontati, soprattutto quelli delle attività ad alto rischio di incidente rilevante, erroneamente non riportati e non considerati nel Rapporto Ambientale, nonostante le puntuali prescrizioni del Parere di Scoping.

Occorre che l'autorità procedente (AdSPMAM) in collaborazione con l'autorità competente (MASE) provveda, prima dell'approvazione del PRP e tenendo conto delle risultanze del parere motivato VAS, alle opportune revisioni del nuovo PRP, reinserendo il molo gas erroneamente non riportato, al fine anche di attuare quanto prescritto dal DPR 23 aprile 1998.

Al fine di risolvere gli effetti cumulativi delle numerose attività a rischio di incidente rilevante, non sufficientemente affrontate dai redattori del nuovo PRP, **sarà sicuramente necessario prevedere nel nuovo PRP, almeno un nuovo molo** per poter liberalizzare in futuro, i piazzali e le banchine di Costa Morena dall'uso improprio (attività ad alto rischio di incidente rilevante) prevedendo moli dedicati al GNL, al GPL ed alle benzine ed ai carburanti, come peraltro previsto nel vecchio PRP. Si precisa che, senza tali moli dedicati - gas ed ai carburanti - Sarà procurato un notevole "danno erariale" per lo Stato che ha impegnato una spesa di oltre 100 milioni di euro nel corso degli anni per attrezzare i piazzali di Costa Morena con idonea pavimentazione per traffico Container e ro-ro e con la ferrovia, collegata direttamente alla Rete Nazionale RFI.

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- Ordine Architetti P.P.C. della provincia di Brindisi

Allegato 4 - Osservazioni al PRP di Brindisi-ID 9132- Ordine Architetti P.P.C. della provincia di Brindisi- DICEMBRE 2022

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

Luogo e data Brindisi 2 agosto 2023

(inserire luogo e data)

Il dichiarante
Arch. Maurizio Marinazzo





Ordine degli
ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI
CONSERVATORI
Provincia di Brindisi

Brindisi, 02 agosto 2023
Prot. n. 2927

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V Procedure di Valutazione VIA e VAS
va@pec.mite.gov.it

Oggetto: Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale del porto di Brindisi.
Osservazioni dell'Ordine degli Architetti P.P.C. della Provincia di Brindisi

L'Ordine degli Architetti P.P.C. della provincia di Brindisi ha prodotto osservazioni al PRP di Brindisi il 22 dicembre 2022, esercitando il proprio ruolo di ente pubblico non economico ed avvalendosi del diritto previsto per legge della partecipazione e del coinvolgimento. Oggi, trovandoci nella fase del procedimento di consultazione della Valutazione Ambientale Strategica ripropone le medesime osservazioni, tuttora valide e rimaste senza risposta, aggiungendo una serie di ulteriori valutazioni sulla scorta degli elaborati consultati, e propri della procedura VAS. Il materiale consultato è stato estrapolato dal Portale <https://va.mite.gov.it/IT/Oggetti/Documentazione/9269/13603>.

Questo in ossequio all'art.14, comma 2, del D.Lgs.152/2006 che prevede che entro il termine di 45 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso sul Portale delle Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali VAS, " *chiunque possa prendere visione della proposta di piano e del relativo rapporto ambientale al fine di presentare le proprie osservazioni, **anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi***".

Come Ordine avevamo già rilevato come il PRP di Brindisi non fosse stato corredato, in fase di adozione, dal Rapporto Ambientale. A supporto riportiamo integralmente quanto previsto dall'art 4 comma 2-bis del D. Lgs. 121/2021: ".....**il PRP, corredato del rapporto ambientale,... è adottato dal Comitato di Gestione; ...inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro portuali perimetralial comune e alla regione interessati....**"

Diversamente non avrebbe alcun senso attivare quelle consultazioni, nell'ambito di una procedura di verifica preliminari di VAS tese ad eventuali varianti del piano stesso, riconsiderato con le idonee Alternative Progettuali. Ugualmente il **PRP è stato adottato dal Comitato di Gestione unitamente al rapporto preliminare ambientale**, inalterato nelle previsioni anche dopo l'emissioni di prescrizioni nel parere di scoping e le osservazioni dei Soggetti Competenti in materia Ambientale.

A valle, l'AdSPMAM ha predisposto il "Rapporto Ambientale", senza avere apportato alcuna modifica al PRP, trasmesso al MASE.

Va rilevato che, nel parere di scoping, pubblicato il 20 giugno 2023 sulla piattaforma VIA-VAS del MASE, venivano riportate alcune precise prescrizioni per il redigendo Rapporto Ambientale:

1) "È opportuno che il RA, ad integrazione dell'illustrazione dei contenuti di Piano, **inquadri 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 ..."; (pag. 38, del Parere n. 51 del 09/01/2023).

2) In riferimento allo Studio della sicurezza del Porto, nello stesso parere di scoping viene ribadito: *"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."* (pag. 40, del Parere n. 51 del 09/01/2023).

3) *"12. Osservazioni pervenute: 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."*; (pag. 47, del Parere n. 51 del 09/01/2023).

A tutto questo non è stato dato riscontro nel Rapporto Ambientale, anche in considerazione della presenza di stabilimenti o attività a Rischio di Incidente Rilevante, concentrate nel porto medio (Costa Morena), come già rilevato anche dalla Sezione II del Consiglio Superiore dei LLPP nel voto n. 50/2021.

Nello stesso parere di scoping si evidenziava che la banchina di Costa Morena risultava destinata all'ormeggio di navi porta-containers, ma in assenza di tale traffico possono essere movimentate navi da crociera o merci non pericolose.

Dato preliminare e ineludibile per qualsiasi ulteriore valutazione è quello che l'area di Brindisi è stata dichiarata **"Area ad elevato rischio di crisi ambientale"** (articolo 74 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112) e in tal senso, **con DPR 23 aprile 1998, è stato approvato il piano di disinquinamento per il risanamento del territorio della provincia di Brindisi.**

Tale piano, che costituisce atto di indirizzo e coordinamento per le amministrazioni statali, (MASE in primis, che presiede il Comitato di cui all'art. 6), gli enti pubblici anche economici, la Regione Puglia e gli enti locali, prevedeva, alla scheda 1/d: *"Opere di adeguamento del terminale per navi gasiere in Costa Morena che la "progettazione esecutiva" a carico, come titolare dell'intervento, dell'Autorità portuale di Brindisi avesse 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."*

Nella predetta scheda 1/d del Piano si fa riferimento alla 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"**.

Come noto e nonostante quanto innanzi riportato, l'approdo per navi gasiere GPL (ex IPEM, ora Coperoil) continua ad insistere al centro del banchinamento di Costa Morena ed il redigendo PRP non ne fa cenno neanche nel Rapporto Ambientale.

Rammentiamo il contenuto delle prescrizioni e dei relativi finanziamenti del Piano di risanamento, come degli *"impatti cumulativi"*, dovuti alla presenza di altre analoghe proposte progettuali in fase di esame presso il competente Ministero, come di altre attività ad alto rischio di incidente rilevante, lungo le stesse banchine, non rilevate ma che l'AdSPMAM, ha già autorizzato:

1) **la realizzazione dell'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;

- 2) **la realizzazione del deposito GNL di EDISON** su cui si è espressa negativamente la Sezione II del Consiglio Superiore dei LLPP con voto n. 50/2021 e che proponendo un deposito di 19.500 mc di GNL (cioè inferiore ai 20.000 mc), non risulta soggetto alla procedura di VIA.

Se, per un verso, tali inserimenti ponevano, rispetto al PRP vigente, una questione di variante al piano regolatore portuale, rispetto agli usi previsti (così come affermato dalla Sezione II del Consiglio Superiore dei LLPP nel voto n. 50/2021 sul progetto di deposito GNL di EDISON); trattandosi di opere funzionali alla movimentazione di merce pericolosa infiammabile (benzina, nel caso di Brundisium) all'interno di un'area portuale attualmente non destinata alla movimentazione di tale prodotto e, pertanto, non dotata di arredi ed infrastrutture adeguate per finalità antincendio/di sicurezza. Per altro verso, comunque, con tale nuovo PRP risulterebbe fattibile dal punto di vista burocratico-urbanistico, viste le "maglie larghe" delle destinazioni possibili previste per Costa Morena dalle Norme Tecniche di Attuazione del nuovo PRP, coerentemente agli atti autorizzativi già in essere all'interno di AdSPMAM.

Infatti, anche se non affrontate nel Rapporto Ambientale, gli insediamenti di Edison e Brundisium sono agli atti di ASPMAM da diversi anni; inoltre tali insediamenti energetici (gas e carburanti) non appaiono in alcuna alternativa progettuale né in alcuna analisi costi-benefici, soprattutto tenendo conto del denaro pubblico speso per realizzare ed attrezzare i piazzali e le banchine di costa morena (alcune banchine realizzate già da 20 anni a -18 metri per rendere possibile il dragaggio a -18 per l'accosto delle grandi navi portacontainer) con i relativi binari già realizzati e collegati alla rete nazionale RFI entro 3 anni (Progetto Definitivo del Nodo Intermodale di Brindisi). Il completamento dell'infrastruttura di collegamento dell'area industriale retro-portuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale (ID: 7567), approvato dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC nel giugno 2022, in corso di realizzazione.

Riguardo all'intervento Edison, si riporta di seguito uno **stralcio del Voto n. 50/2021 della Sezione II del Consiglio Superiore dei LLPP**. *"E' innegabile, tuttavia, che la colmata esistente, adiacente ed attaccata all'area destinata a "Deposito Costiero" (in giallo in fig. 1) e destinata dal PRP a "Zona di ampliamento delle attività industriali" (contornata in verde in fig. 1) proprio in quanto area di colmata prevista dal PRP e già realizzata diversi anni addietro dalla B.G. Italia per realizzarvi un rigassificatore, tornata nelle disponibilità dell'AdSPMAM, pare essere una zona adeguata ad ospitare l'impianto del GNL, in quanto più coerente con le scelte e le destinazioni di PRP tendenti a concentrare la zona commerciale e container a Costa morena e la zona energetica e di depositi costieri nel porto esterno.*

*Tale scelta, oltre a risultare maggiormente coerente con le scelte di Piano, **eviterebbe anche di "intasare" un'area come quella di Costa Morena non destinata a deposito costiero dal vigente PRP e già attualmente interessata dal carico e scarico del GPL da parte di IPEM ed, in un futuro prossimo, dal carico e scarico di benzina e gasolio da parte della società Brundisium; sembrerebbe infatti che, con DM n. 79 del 13 marzo 2018 la predetta società sia stata autorizzata alla realizzazione dei depositi per 40.000 tonnellate di gasolio e benzina alle spalle di Costa Morena.**"* (Voto n. 50/2021 della Sezione II del Consiglio Superiore dei LLPP)

Sovrapposizione Area di Intervento su stralcio PRP di Brindisi del 1975

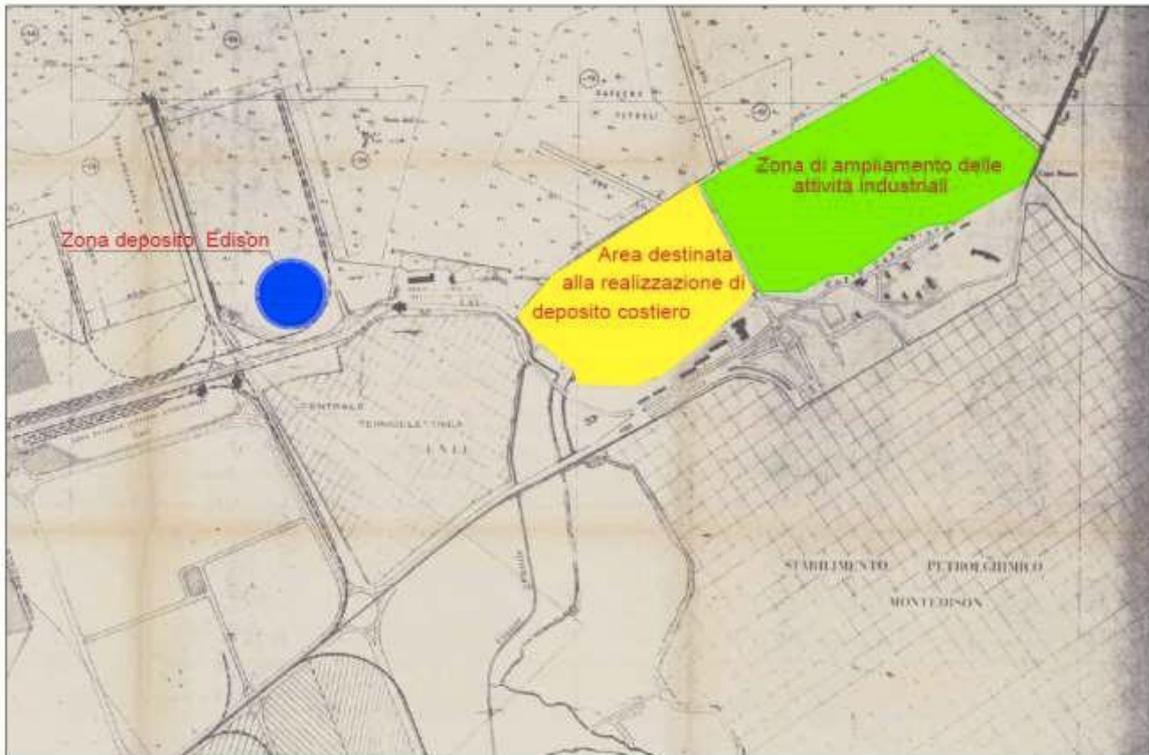


FIG. 1 – Estratto dal voto 50/2021 della Sezione II del Consiglio Superiore dei LLPP

Tornando al progetto del deposito costiero di benzina e gasolio proposto dalla Società "Brundisium", ancorché con depositi all'esterno del comprensorio del porto di Brindisi, si avrà la realizzazione, all'interno del perimetro portuale, del terminale di carico presso la banchina di Riva di Costa Morena. Tale progetto BRUNDISIUM afferisce pertanto ad attività a rischio di incidente rilevante e si inserisce nell'ambito portuale come carico/scarico di materiale infiammabile. Si pone la questione di un aggiornamento dello studio dei rischi, di cui al "vecchio" Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale ovvero del documento che comunque risponda nei contenuti alle esigenze/caratteristiche, di cui al rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale, così come letteralmente prescritto dalla legge n. 84/94;

Le problematiche illustrate sopra non possono prescindere da un'analisi approfondita degli effetti cumulativi di tale concentrazione di industrie ad alto rischio di incidente rilevante, in seno al Rapporto Ambientale che, tenendo conto dei rischi già esistenti, contempli anche l'aggravio, le interferenze e gli elementi di compatibilità o incompatibilità di altre attività caratterizzate da un proprio carico di rischio di incidente rilevante, visto anche l'ulteriore inserimento del deposito GNL EDISON, sempre a Costa Morena. Ma nel Rapporto Ambientale non si fa cenno a tali interventi ed ai relativi effetti ambientali cumulativi.

Infatti, il terminal BRUNDISIUM è previsto all'interno di un bacino portuale, nel quale operano altri 2 terminal soggetti alla normativa sui rischi di incidenti rilevanti ed uno (Edison) che sta per insediarsi, così come sintetizzato anche nella foto aerea in Fig. 2, con i 4 diversi soggetti a rischio di incidente rilevante. Si ricorda che, con decreto 79 del 13 marzo 2018 del Ministero dell'Ambiente, di concerto con il Ministero dei Beni Culturali è stato autorizzato alla società Brundisium, un deposito di gasolio e benzina di circa 40.000 tonnellate a pochi metri da Costa Morena e con punto di carico e scarico del gasolio sempre insistente sulla banchina di riva di Costa Morena e che, essendo passati 5 anni da tale Decreto di autorizzazione, vi è una nuova Procedura in corso di VIA, codice ID 9592: "Porto di Brindisi - Realizzazione di un deposito costiero di idrocarburi - gasolio e benzina - con annesso terminale di carico sito nell'area prospiciente la banchina Costa Morena" con cui si chiede il rinnovo della VIA dichiarando che non sono mutate le condizioni ambientali del 2018.



FIG. 2 - Sovrapposizione a foto aerea delle 4 concessioni esistenti ed in corso di perfezionamento con le concessioni agli impianti ad alto rischio di incidente rilevante: 1) ENEL, carbone e petrolio; 2) Coperoil, ex IPEM, GPL; 3) BRUNDISIUM, Benzina e carburanti; 4) Deposito EDISON, GNL:

Nello specifico, sia l'oleodotto che la nave impegnata nelle operazioni di carico/scarico di benzina/gasolio risulterebbero rientrare all'interno di una zona portuale nella quale, secondo il Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale del 2013, sussistono problemi di interferenze per irraggiamento e sovrappressioni dovute ad eventi incidentali presso entrambe le citate banchine Coperoil ed Enel. Probabilmente, nel Rapporto Ambientale bisognava valutare oltre agli effetti ambientali cumulativi, l'incremento del rischio di incidenti rilevanti nell'intera zona portuale, nella quale si va ad inserire il progetto "Brundisium" e le rispettive interferenze rispetto agli altri insediamenti a rischio di incidente rilevante. Oltre a tali effetti, occorre anche considerare 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.**

Occorreva pertanto inserire nel Rapporto Ambientale uno studio cumulativo degli effetti ambientali oltre che sul rischio di incidenti rilevanti che, si ritiene, debba necessariamente essere esteso fino a considerare anche l'assetto operativo ordinario del bacino portuale in questione, consistente, cioè, nella possibile concomitanza di navi all'ormeggio, piene di carico ed intente in attività di scarico, anche presso i suddetti attigui terminali di Coperoil (ex IPEM), ENEL, Brundisium ed EDISON.

Nell'ambito del Rapporto Ambientale si sarebbe dovuto stabilire se sussistano elementi di incompatibilità relativamente all'ipotesi di una contemporanea presenza delle diverse navi all'ormeggio all'interno della

zona portuale di Costa Morena, ovvero se vi siano effetti cumulativi, di Brundisium con Edison, IPEM ed ENEL. Tali criticità risultano difficilmente superabili se non seguendo le prescrizioni del DPR del 1998. Si ricorda che l'ordinanza della Capitaneria di porto n:16/74, (che approva il Regolamento di sicurezza per le operazioni di carico, scarico, trasbordo, sosta e lavori a bordo delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido e gassoso), stabilisce, all'art. 37, quale distanza minima per l'ormeggio in sicurezza delle navi il limite di 50 metri rispetto alle navi gasiere. Il predetto limite, all'attualità, vale anche per le navi cisterna in generale. Si ricorda inoltre che la Capitaneria di porto nel 2019, sul procedimento Brundisium, si era riservata di esprimere il proprio parere all'esito delle valutazioni e della documentazione tecnica sugli effetti cumulativi e di rischio di incidente rilevante.

A nostro avviso nel Rapporto Ambientale non si ravvisano **gli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e la loro evoluzione con o senza l'attuazione del PRP**, e questo in presenza di stabilimenti e/o attività a Rischio di Incidente Rilevante poste a breve distanza tra loro con possibili effetti cumulativi-moltiplicativi del tutto trascurati e non considerati.

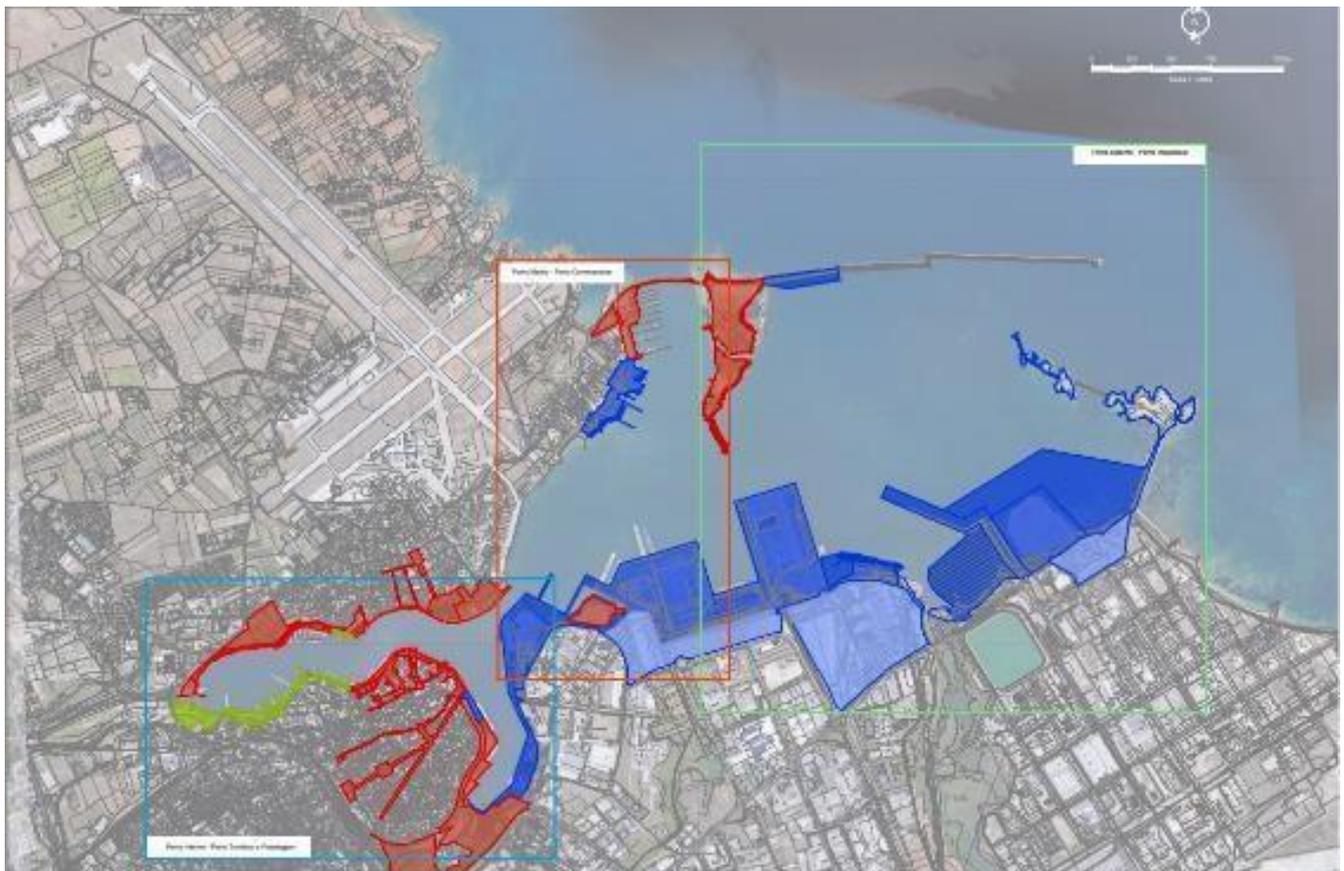
Altro aspetto su cui soffermarsi con attenzione nel Rapporto Ambientale è quello relativo alle aree di interazione porto-città e le aree di porto operative, cui dovrà conformarsi il PRP. Appare evidente, guardando le due planimetrie esaminate (Fig. 3 e Fig. 4), una diversa destinazione d'uso (in riferimento all'isola di Sant'Andrea, al porticciolo turistico di "Bocche di Puglia" ed ai cantieri navali) ed una diversa localizzazione delle diverse aree, così come per "Punta delle terrare" nel porto medio o per la ex Stazione Marittima o per la "Lega Navale" nel porto interno. Anche in questo caso, la prescrizione contenuta alla pag. 38 del parere di scoping del 9 gennaio 2023 non sembra sia stata tenuta in considerazione e questo anche in rapporto alla dichiarazione di coerenza delle previsioni del PRP adottato dal Comitato di gestione della AdSPMAM con le indicazioni del DPSS approvato dalla Regione Puglia con DGR n.1674 dell'8.10.2020, viste appunto le sostanziali difformità, facilmente riscontrabili dal confronto delle due tavole riportate in Fig. 3 e Fig. 4.

Anche in questo caso quindi, non pare vi siano riscontri alle richieste del parere di Scoping della Commissione VIA- VAS: ***"si chiede che il Proponente renda conto dell'accoglimento nel PRP delle previsioni contenute nel DPSS ..."***;



Fig. 3 - DPSS: Tav. 4.2 PRP di Brindisi: aree di interazione città-porto

Fig 4- aree di interazione città-porto nel nuovo PRP



LEGENDA

- Area Portuali
- Aree Retroportuali
- Area di Interazione Porto -Città non di competenza dell'Autorità di Sistema
- Aree Militari
- Ambito Portuale:fascia di banchina di competenza dell'A.D.S.P.

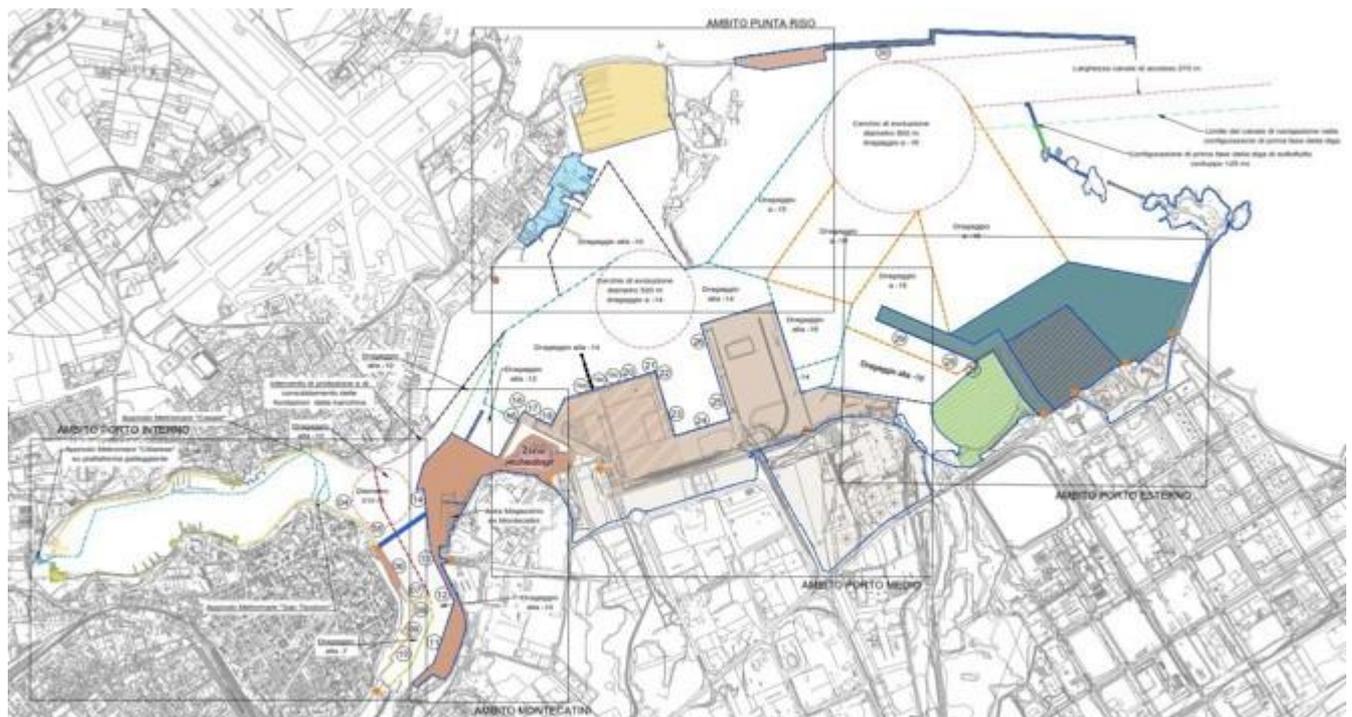


Fig. 5 - Alternativa progettuale pre-scelta: avanzamento di 150 m del banchinamento in appalto.

A partire dalla lettura, sul Portale, degli elaborati presentati in fase di VAS, si rileva quanto segue:

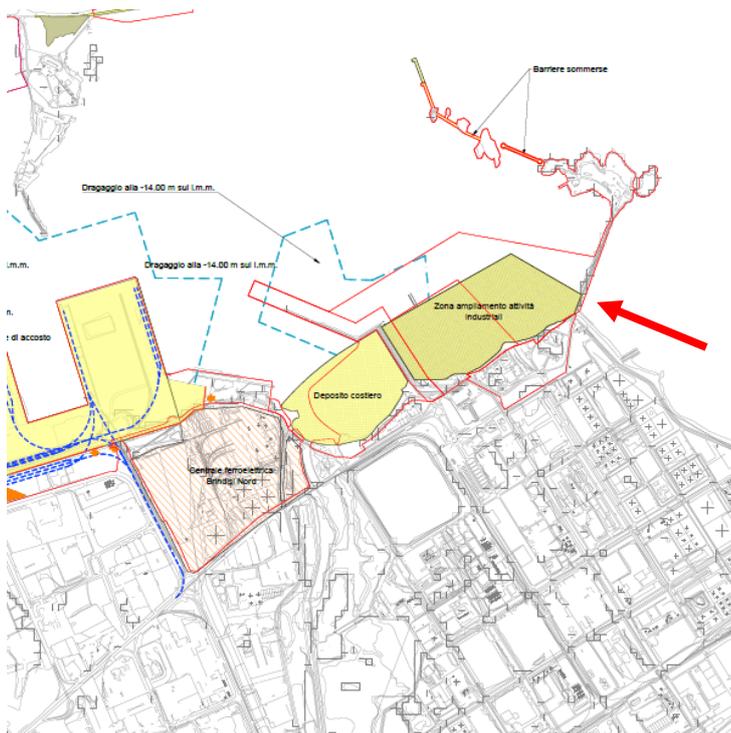
- **non è prodotta la tavola della variante 2006 al PRP**, approvata dalla Regione Puglia come da normativa vigente, con le implicazioni di carattere conoscitivo e di analisi dei luoghi che vedremo più avanti;
- **non vi è**, in tutte le rappresentazioni prodotte in questa fase di Valutazione alcuna **ortofoto dello stato attuale dei luoghi**, **ma** semplicemente una sovrapposizione del PRP proposto (Fig.5); ciò non consente di valutare l'esatta dimensione e invasività delle colmate, la valenza di interventi insediativi proposti, ovvero di confrontare lo stato ante rispetto allo stato post (proposta di piano).

Solo a titolo esemplificativo non sono stati rappresentati i varchi tra mare aperto e porto esterno per il flusso acqueo, e nella raffigurazione della proposta di piano non se ne tiene conto in alcuna fase di studio. (v. anche VAS_PRP_RA_001_Rapporto Ambientale.pdf; 3.7 lo studio della penetrazione ondosa all'interno del porto- 3.8 STUDIO DELLA CIRCOLAZIONE IDRICA PORTUALE E DELLA QUALITÀ DELLE ACQUE PORTUALI).

Si raffigura quanto sopra qui di seguito Fig.6 e Fig.7:



Fig. 6



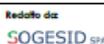
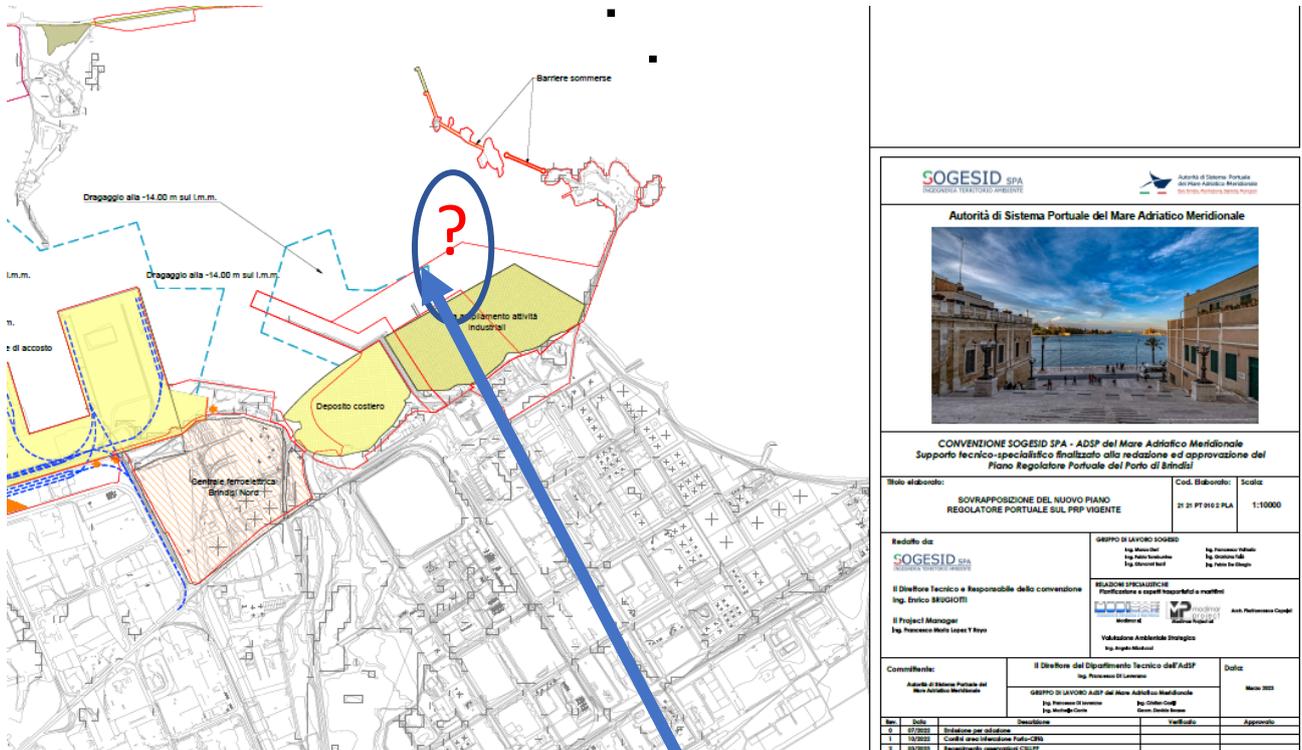
 																					
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale																					
																					
CONVENZIONE SOGESID SPA - ADSP del Mare Adriatico Meridionale Supporto tecnico-specialistico finalizzato alla redazione ed approvazione del Piano Regolatore Portuale del Porto di Brindisi																					
Titolo elaborato: SOVRAPPOSIZIONE DEL NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE SUL PRP VIGENTE	Cod. Elaborato: 21 21 PT 012 PLA Scala: 1:10000																				
Redatto da:  Ing. Massimo Di Lorenzo Ing. Paolo Santuzza Ing. Giovanni Lucifora	GRUPPO DI LAVORO SOGESID: Ing. Massimo Di Lorenzo Ing. Paolo Santuzza Ing. Giovanni Lucifora RELAZIONI SPECIALISTICHE: Pianificatore e esperti trasportatori e marittimi  Ing. Enrico BRUGHOTTI Il Project Manager: Ing. Francesco Motta Lopez Y Riva																				
Il Direttore Tecnico e responsabile della convenzione: Ing. Enrico BRUGHOTTI	RELAZIONI SPECIALISTICHE: Pianificatore e esperti trasportatori e marittimi  Ing. Enrico BRUGHOTTI Il Project Manager: Ing. Francesco Motta Lopez Y Riva																				
Valutazione Ambientale Strategica: Ing. Angelo Mariani	Il Direttore del Dipartimento tecnico dell'ADSP: Ing. Francesco Di Lorenzo Dato: Marzo 2023																				
Comitente: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale	GRUPPO DI LAVORO ADSP del Mare Adriatico Meridionale: Ing. Francesco Di Lorenzo Ing. Massimo Di Lorenzo Ing. Paolo Santuzza Ing. Giovanni Lucifora																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>№</th> <th>Data</th> <th>Descrizione</th> <th>Verificato</th> <th>Approvato</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>07/2022</td> <td>Elaborazione per redazione</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>10/2022</td> <td>Correzione area interferenza Porto-CNR</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>03/2023</td> <td>Revisione della convenzione CUP</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	№	Data	Descrizione	Verificato	Approvato	0	07/2022	Elaborazione per redazione			1	10/2022	Correzione area interferenza Porto-CNR			2	03/2023	Revisione della convenzione CUP			
№	Data	Descrizione	Verificato	Approvato																	
0	07/2022	Elaborazione per redazione																			
1	10/2022	Correzione area interferenza Porto-CNR																			
2	03/2023	Revisione della convenzione CUP																			

Fig. 7

- **Nell'indice dei documenti e/o argomenti trattati, non si allega la tavola della variante vigente, ma unicamente la tavola di un ATF risalente al 2013. Nella pianificazione vigente è presente un molo, che "scompare" senza motivazione e/o approvazione, come dovuto, determinando una non corretta e completa visione e quindi una lettura errata dello stato dei luoghi e delle implicanze delle soluzioni proposte in variazione allo stato ambientale dei luoghi.**

Pertanto è da evidenziare che la tavola allegata agli atti della procedura VAS è la seguente (Fig.8):



-La Tav di PRP vigente è le seguente:

Fig. 8

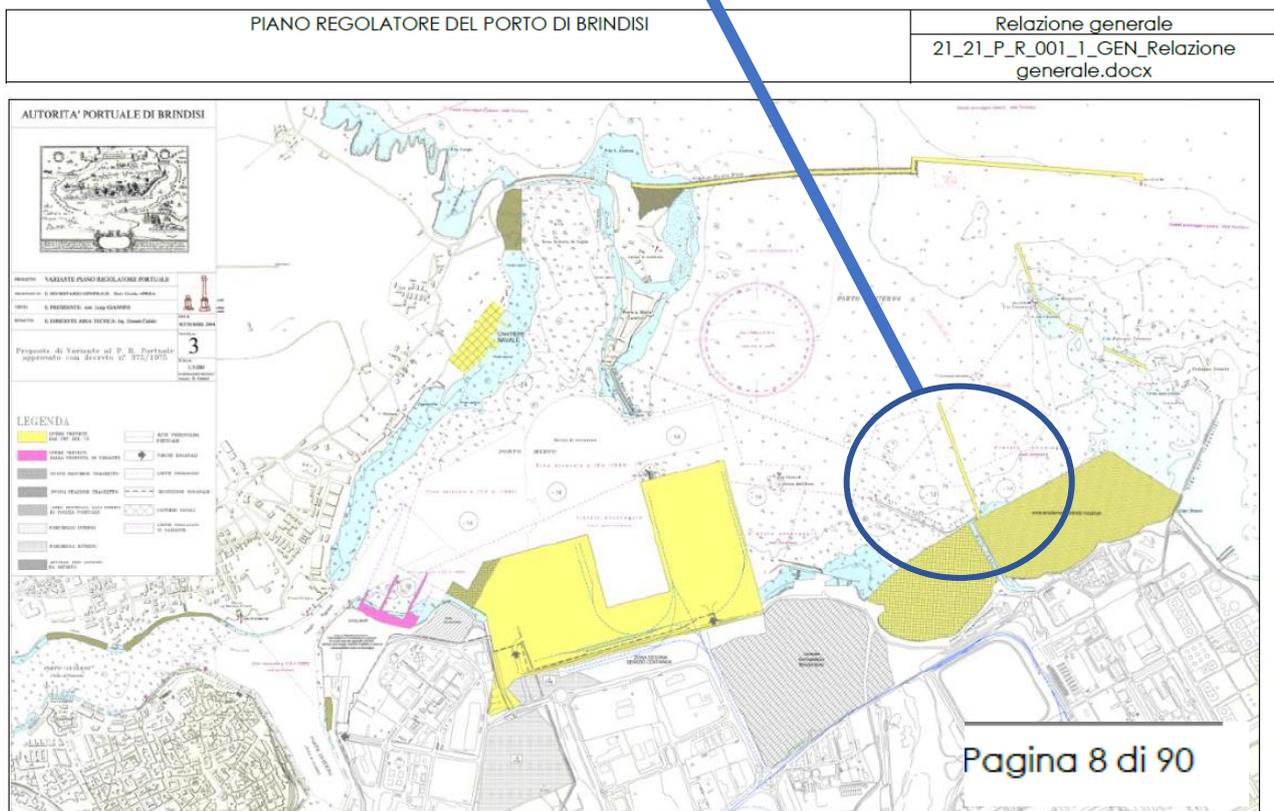


Figura 2-2 Variante al Piano Regolatore Portuale del 1975 approvata con DGR nr.1190/2006

Fig. 9

- **assenza di dati analitici specifici nell'analisi swot** nel rappresentare i vari punti forza /debolezza e soluzioni, relativi alla tipologia della realtà industriale presente: Eni (con Versalis, Enipower e Syndial), Enel (con la controllata Enel produzione), Jindal, LyondellBasell, Sanofi, Leonardo (con l'ex AgustaWestland), Avio-Aero, Ipem, Chemgas, Magnaghi-Salver, Dema, SRB, TI- Automotive, Mignini&P, Petrini e Pellegrini. Tutte queste società occupano, fra dirette e indirette, circa 7.000 unità, con in più un'attività di ricerca.

- **Assenza di dati ed elaborati** sui possibili sviluppi di questa realtà produttiva. Questa assenza si traduce in una sostanziale confusione o nella mancata individuazione di quelle che potrebbero essere le infrastrutture utili a quel tipo di industria. Di fatto questo generalizza e non introduce le doverose specificità fra attività industriali e commerciali.

A nostro parere si sceglie una linea di intervento statica e, per questo, immutabile (vedasi le introdotte colmate) rispetto ad una linea flessibile quale potrebbe essere quella dei pontili, più coerente con le dinamiche di un mondo industriale in continua evoluzione e innovazione. A tal proposito si deve annotare che il CSPLP, nel 1975, nella sua Relazione di approvazione del PRP, è stato lungimirante con la sintetica indicazione, previa attenta ed analitica lettura del luogo, quelle che erano le necessità del porto industriale di Brindisi.

Sarebbe utile riflettere sul fatto che la produzione della chimica di base si è spostata verso i paesi del Medio ed estremo Oriente, lasciando al mercato europeo la produzione chimica ad alto valore aggiunto e determinando le condizioni per un incremento della logistica chimica;

6.6.2 Molo Polimeri, Il nuovo Molo Polimeri sorge sull'impronta del pontile esistente, inglobandolo. Questo *aspetto è trattato nella parte delle Osservazioni al punto: "AZ.1.2.1 Trasferimento di merci pericolose dal porto medio al porto esterno (nuovo pontile polimeri)."*

Annotiamo che sono pochi i porti in Europa che possono contare sulle strutture e i sottoservizi (serbatoi, condotte, pipeline) necessari alla chimica ad alto valore aggiunto e uno di questi è sicuramente Brindisi, che si candida così come hub europeo per la logistica chimica.

- **Assenza di una documentazione grafica sulle strutture e i sottoservizi per una corretta e approfondita valutazione delle "Interferenze"**, con riferimento alla pagina 4 del documento di procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

STUDIO DELLA SICUREZZA DEL PORTO (SAFETY, SECURITY E SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE)

VALUTAZIONE DEL PERICOLO DI INCIDENTI RILEVANTI CONNESSI CON SOSTANZE PERICOLOSE Cod. elab. 21 21 PR 013 1 GEN,

si rileva che:

- in detto elaborato si riportano le tabelle Stabilimenti a Rischio di incidente Rilevante ricadenti nella Regione Puglia (aggiornamento del 2018), ma non ci si sofferma **né si riporta sugli elaborati di PRP la loro esatta ubicazione.**
- **Assenza di una documentazione grafica** relativa alle strutture e ai sottoservizi quali, pipeline o condotte sotterranee e depositi già assenti, che comunque portano a configurare uno stato dei luoghi diverso da quello rappresentato.
- **Assenza di un capitolo dedicato alle interferenze dei Terminali di carico** (Ipem/Brundisium/Versalis/Edison), che qui di seguito si riportano indicativamente:



- Gnl Edison ●
- Ipem ●
- Brundisium ●

Fig. 11

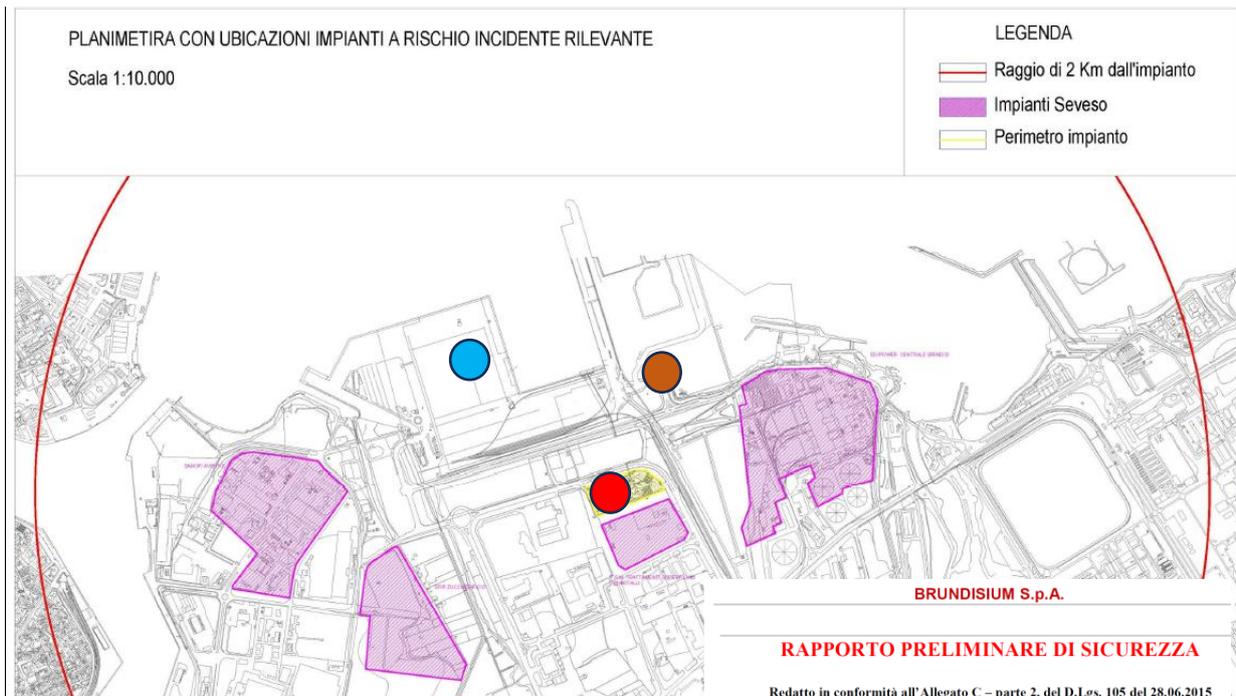


Fig.12

-si rileva che quanto sopra annotato viene evidenziato anche nel parere di scoping, datato 9 gennaio 2023 e pubblicato il 20 giugno 2023 sulla piattaforma VIA-VAS del MASE, laddove riporta che **“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...”**;

-si rileva che questa richiesta non è stata soddisfatta, come sopra documentato.

-si rileva che affrontare approfonditamente i possibili **“effetti cumulativi”** sia un elemento irrinunciabile nella valutazione di ammissibilità e compatibilità sociale di un qualsiasi intervento.

Ribadendo le carenze documentali sopra evidenziate, si segnalano le due planimetrie di seguito come esempio di mancata esaustività.

Con forte convincimento, riteniamo che gli elaborati di un Piano debbano essere redatti per essere leggibili e non interpretabili, ed i grafici debbono interfacciarsi con il corpo complessivo del Piano. Vedi le NTA, che allo stato non si sono potute valutare.

- Si rileva per l'elaborato 21 21 PT 010 2 PLA

Titolo elaborato:

Cod. Elaborato:

**SOVRAPPOSIZIONE DEL NUOVO PIANO
REGOLATORE PORTUALE SUL PRP VIGENTE**

21 21 PT 010 2 PLA



- eviste dal PRP del 1975 approvato con Decreto n°375/1975
- eviste dalla variante al p.r.p. approvata con delibera di g.r. n° 04/08/06 e successivo adeguamento tecnico funzionale
- o dal c.s. II.p.p. con voto n° 230 del 21/09/2011
- inchine traghetti
- azione traghetti
- tinata agli edifici della polizia portuale
- ri interni
- ri esterni
- er natanti da diporto
- lavali
- oviaria portuale
- rganali
- te doganale
- Termoelettrica Brindisi Nord
- gaggio alla -12.00 sul l.m.m.
- gaggio alla -14.00 sul l.m.m.
- gaggio alla -15.00 sul l.m.m.
- nuovo piano regolatore portuale

Fig. 13

- *Si annota che IN AMBITO URBANO la Recinzione doganale sembra essere posta sul ciglio delle banchine e ciò non corrisponde allo stato dei luoghi.*
- *I simboli in legenda utilizzati per Recinzione doganale e Ambito nuovo piano non sono nettamente distinguibili, determinando una non corretta visione e una lettura errata dello stato dei luoghi e di quello in variante.*

downloads/VAS_PRP_RA_001_RapportoAmbientale.pdf

3.7 Lo studio della penetrazione ondosa all'interno del porto//3.8 STUDIO DELLA CIRCOLAZIONE IDRICA PORTUALE E DELLA QUALITÀ DELLE ACQUE PORTUALI.

Non si riportano i varchi esistenti e conseguente valutazione (diga Punta Riso e Pedagne)



Fig.14

Per le osservazioni grafiche del PRP e i contenuti programmatici ad esso collegati si rimanda al link indicato di seguito.

<https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9269/13603>

Per quanto sopra descritto, sarebbe opportuno prescrivere e correggere, nell'ambito del Parere Motivato VAS, le innumerevoli carenze descrittive dello stato dei luoghi e degli effetti cumulativi non affrontati, soprattutto quelli delle attività ad alto rischio di incidente rilevante, erroneamente non riportati e non considerati nel Rapporto Ambientale, nonostante le puntuali prescrizioni del Parere di Scoping.

Occorre che l'autorità procedente (AdSPMAM) in collaborazione con l'autorità competente (MASE) provveda, prima dell'approvazione del PRP e tenendo conto delle risultanze del parere motivato VAS, alle opportune revisioni del nuovo PRP, reinserendo il molo gas erroneamente non riportato, al fine anche di attuare quanto prescritto dal DPR 23 aprile 1998.

Al fine di risolvere gli effetti cumulativi delle numerose attività a rischio di incidente rilevante, non sufficientemente affrontate dai redattori del nuovo PRP, **sarà sicuramente necessario prevedere nel nuovo PRP, almeno un nuovo molo** per poter liberalizzare in futuro, i piazzali e le banchine di Costa Morena dall'uso improprio (attività ad alto rischio di incidente rilevante) prevedendo moli dedicati al GNL, al GPL ed alle benzine ed ai carburanti, come peraltro previsto nel vecchio PRP. Si precisa che, senza tali moli dedicati - gas ed ai carburanti - Sarà procurato un notevole "danno erariale" per lo Stato che ha impegnato una spesa di oltre 100 milioni di euro nel corso degli anni per attrezzare i piazzali di Costa Morena con idonea pavimentazione per traffico Container e ro-ro e con la ferrovia, collegata direttamente alla Rete Nazionale RFI.

p. il Consiglio

Il Presidente
Arch. Maurizio Marinazzo



A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Maurizio Marinazzo".



Ordine degli
ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI
CONSERVATORI
Provincia di Brindisi

Brindisi, 22 dicembre 2022

Prot. n. 2090

Piano Regolatore del Porto

Relazione dell'Ordine Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della provincia di Brindisi

Preliminarmente si vuole ricordare che il documento che costituisce la premessa del nuovo Piano Regolatore Portuale di Brindisi, il DPSS, è stato adottato dal Comitato di Gestione nel gennaio 2020, utilizzando con scarso senso della "leale collaborazione tra Enti", richiamato il "silenzio assenso" del Comune di Brindisi che si esprime con Delibera di Giunta Comunale solo pochi giorni dopo il termine di legge che comprendeva le festività del 25 dicembre e del primo gennaio, oltre al periodo di emergenza sanitaria, legata al Covid, etc..

L'Ordine degli Architetti PPC della provincia di Brindisi propose le proprie Osservazioni al DPSS ampiamente nei termini fissati, ma, anche così, il contenuto della bozza di P.R.P. oggi adottata non pare aver recepito alcuna di dette osservazioni.

In ogni caso, l'adozione del DPSS fu antecedente al D.Lgs. 121/2021 (che ha cambiato anche nome a tale Documento), e quindi con una procedura diversa e con una valenza diversa dall'attuale legislazione vigente.

Si riporta quanto disposto dall'art 4, comma 2-bis del D. Lgs. 121/2021 che recita:

".....il PRP, corredato del rapporto ambientale ,..., è adottato dal Comitato di Gestione ;..inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro portuali perimetralial comune e alla regione interessati...."

La ratio di tale passaggio normativo e procedurale sta nel fatto che un'eventuale procedura di verifica preliminare nell'ambito della procedura di VAS come la consultazione sul rapporto preliminare ambientale, attualmente in itinere, debba essere svolta prima della definizione del PRP, su cui ha una diretta incidenza: solo a valle di tale consultazione sul Rapporto Preliminare Ambientale

Non è chiaro se il PRP sia stato adottato dal Comitato di Gestione unitamente all' allegato rapporto ambientale, dovuto come per legge, ma l'apertura, il 15 novembre della consultazione sul rapporto preliminare presso il ministero dell'Ambiente orienta a pensare il contrario.

E' doveroso, oltre che opportuno, comprendere se l'iter approvativo del PRP, procede secondo le procedure di cui al DL 121/2021 o per vie diverse.

In tal senso, una volta terminato l'iter della consultazione sul rapporto preliminare ed una volta predisposto il "RAPPORTO AMBIENTALE" a valle di tale iter in corso presso il Ministero dell'Ambiente (Codice procedura ID 9132), l'AdSPMAM dovrebbe adeguare il PRP e, come previsto dall'art 4 comma 2-

bis del D. Lgs. 121/2021, che recita : “.....il PRP ,corredato del rapporto ambientale ,..., è adottato dal Comitato di Gestione...”.

Questa appare essere l’Osservazione principale di merito, ma anche di metodo.

Per quanta riguarda l’Area Logistica brindisina (porto, aeroporto, interporto e ZES), i principali progetti da considerare ed implementare con adeguati “sbocchi a mare”, portati avanti dagli Enti Territoriali e dallo Stato negli ultimi anni e coerenti alle strategie delle reti TEN-T e del PNRR, (tenendo conto anche che Brindisi con altri porti del Sud può svolgere la funzione di ponte energetico e logistico tra Europa, Africa e Medio Oriente) sono:

- 1) il “Collegamento ultimo miglio Porto-rete nazionale RFI”, proposto dal Comune di Brindisi;
- 2) la “Piastra Logistica Retroportuale” proposto dall’ASI;
- 3) la realizzazione con Alta Capacità della rete ferroviaria Brindisi – Taranto (l’Unione Europea ha scommesso su tale “canale secco”);

Tali elementi di “collegamento”, nella analisi di “ultimo miglio” del nuovo P.R.P., non appaiono presi in considerazione, evidenziando il vizio di origine, già denunciato, dello scarso coinvolgimento da parte dell’Adspmam e dei redattori della bozza nei confronti delle Istituzioni del territorio brindisino, benché poi, proprio su tali aspetti, si sia voluto “forzare” il quadro normativo in materia, che affida al Comune di Brindisi la competenza al fine di assumere il ruolo di proposta.

Nelle pagine che seguono si è proceduto alla valutazione delle singole parti della bozza di P.R.P., con una analisi puntuale, nella quale sono richiamate le parti prese di volta in volta in esame, ma non ci si può esimere, anche per rendere più chiare le visioni d’insieme, dal fare alcune considerazioni di carattere più generale con riferimento alla proposta di Piano Regolatore del Porto di Brindisi.

In via preliminare si osserva che:

- I. Le tavole della proposta presentata per il PRP di Brindisi non sono state redatte su aerofotogrammetrico georeferenziato aggiornato; passaggio basilare in quanto, come richiamato a pag 60 delle linee guida (L.G.), le cartografie di PRP hanno valore normativo e il loro dettaglio e aggiornamento è fondante;
- II. il perimetro di competenza normativa dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale- ADSPAM, non appare riportato chiaramente e indiscutibilmente;

Passando alla lettura della Relazione Generale (richiamati *in parentesi e in grassetto i riferimenti alla relazione stessa*), si riportano le seguenti osservazioni:

- III. Le indicazioni delle destinazioni funzionali delle banchine contenute nella variante del 2006 non sono riportate nei vari ATF richiamati, quasi a perderne gli indirizzi di pianificazione precedente e con essi la continuità, che, per essere modificata, andrebbe ampiamente supportata da adeguate e pertinenti dati analitici,
- IV. Alla pag. 12 della relazione viene riportata una tabella con l’indicazione delle banchine operative che, non solo non trova riscontro con le banchine riportate nella Ordinanza nr107/2022 della Capitaneria di Porto di Brindisi, ma risulta priva dei dati informativi essenziali quali (p.es.) l’air draft di riferimento e l’eventuale concessionario. E’ assente il grado di occupazione delle stesse banchine (61.) come la messa in relazione dei piazzali attrezzati con i magazzini portuali, al fine di definire le giuste potenzialità;
si riportano la tav. allegata alla Ordinanza della Capitaneria di Porto, le banchine passano da 36 a 30; mancano i 3 accosti a Costa Morena ovest.

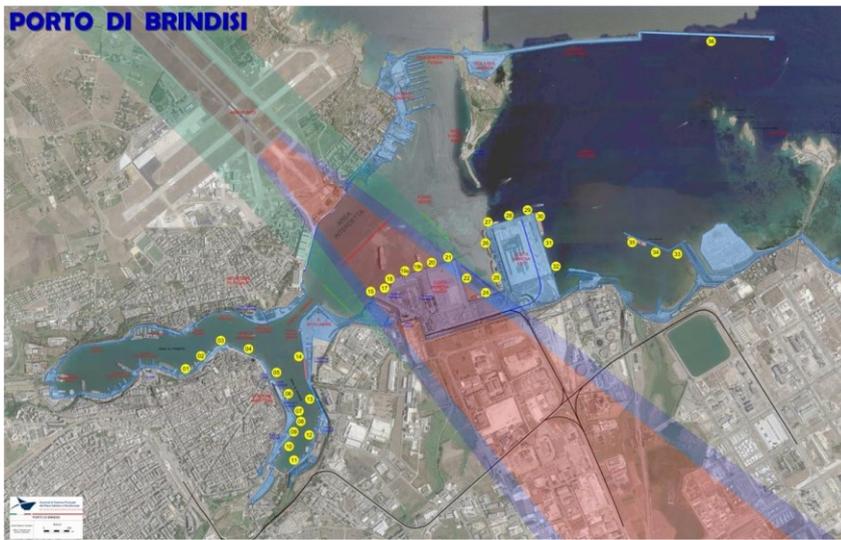
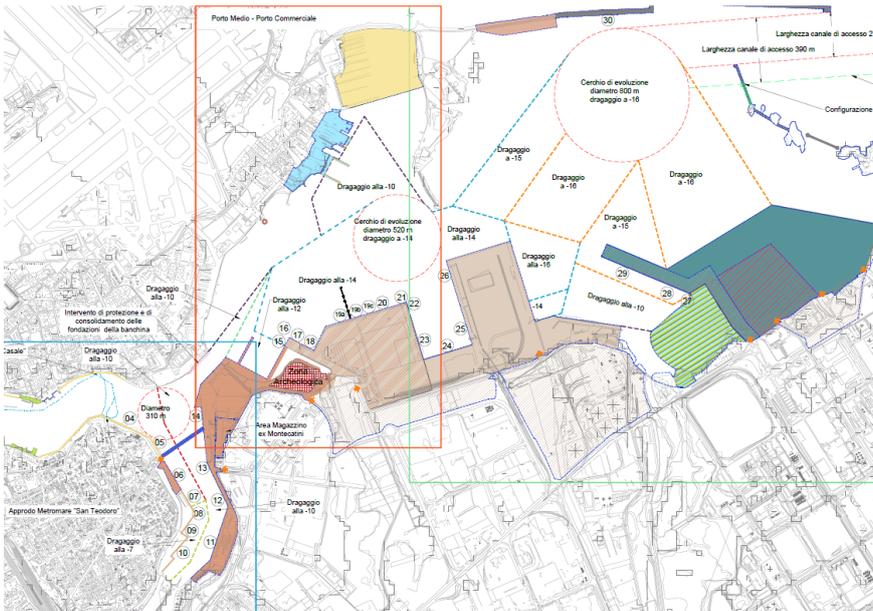


fig allegata alla Ordinanza nr107/2022

TAv 21 21 PT 006a 1 PLA del PRP



V. Dal DPSS (v. fig 5) è scomparso il polo crocieristico, riportato nei vari atti pianificatori dell'ADSPAM, che ora viene declassato (?) a diportistico.

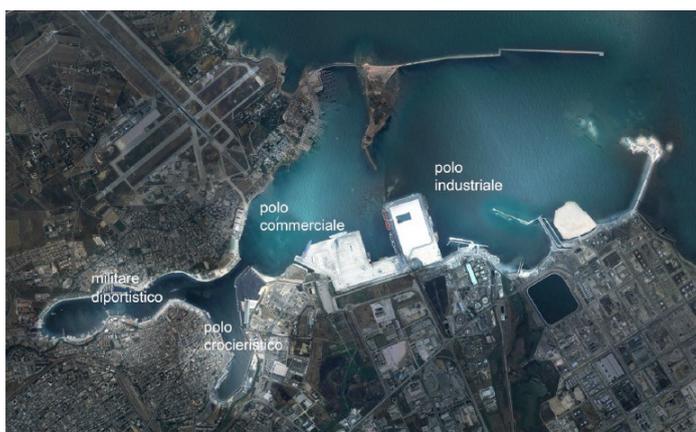


Figura 1_ Individuazione macro aree funzionali su base ortofotocarta.

Riprendendo i punti della Relazione Generale si osserva:

- VI. **(3.2)** Con riferimento ai collegamenti stradali/ferroviari, non viene descritta e/o rappresentata la presenza di viabilità interna in ferro/gomma (pag. 56 L.G.);
- VII. Manca un'analisi della edilizia portuale in essere e in itinere, ovvero non si riportano le opere in corso di esecuzione/o programmate o sospese e quale sia la loro interazione con la previsione del nuovo PRP (pag. 56 L.G.). Mancano, altresì, una descrizione e un'indicazione di quali siano i piazzali attrezzati e i magazzini portuali e/o le attrezzature portuali utilizzabili o meno rispetto alle finalità del nuovo Piano (pag. 56 e 84 L.G.);
- VIII. **(3.3) La Città e il Porto.** Non è chiaramente esplicitato e/o indicato se vi siano o meno spazi "a mare non più necessari per la funzionalità del porto" (pag. 51 L.G.), come non si elencano edifici portuali in uso dell'ADSPAM dismessi e/o sottoutilizzati;

Il lungomare è definito come area "riconquistata" (pag 22 Relne) alla città. E' appena il caso di rammentare che detto lungomare, dall'incrocio con corso Giuseppe Garibaldi e proseguendo per viale Regina Margherita sino a via Thaon De Revel, è **sempre stato un continuum, trovando una convivenza tra area cittadina e attività portuali, sia commerciali, passeggeri, che di pesca.**

(3.6) Aree di interazione Porto-Città : si invoca Brindisi come "Città d'acqua", tralasciando di riportare che tale azione era già nelle linee politico-amministrative della Città di Brindisi, con precisi 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, appunto, di "Città d'acqua"- modello Brindisi, presentata in un convegno nazionale del giugno 2005.

Si osserva che il waterfront, così come viene pensato e descritto nelle tavole di piano e in relazione, non può coincidere esclusivamente con la parte urbana sopra citata, ma possono e debbono intendersi come tali anche altre aree che si affacciano sul porto, aree mai utilizzate ai fini portuali e dimensionalmente residuali oltre che ubicate al di fuori dai circuiti di servizio portuali, che, viceversa, hanno una forte valenza urbana per via dello sviluppo che la Città ha avuto verso il mare. Ci riferiamo a molo Caprarelle e all'area Fontanelle, ubicate sul lato Nord del Porto e vicine all'area aereoportuale, come anche all'area archeologica di Punta delle Terrare, seppure quest'ultima interclusa nel circuito portuale, e, per concludere, a tutto il Seno di Ponente con esclusione delle zone militari.

Inoltre, in previsione del rinnovamento del naviglio, si sarebbe dovuto doverosamente aprire un confronto con la M.M per capire se fosse necessario localizzare siti idonei al nuovo naviglio, nel mentre si fa un modesto accenno in maniera generica al cap. 6.2 p OG5, senza un riscontro cartografico per le banchine e i piazzali, con tutti gli spazi di manovra necessari.

Si rileva poi una contraddizione tra le dichiarate indicazioni sul ruolo del porto interno, indicandolo quale polo crocieristico, polo diportistico, etc. Tale contraddizione scaturisce dall' "ipotizzare un collegamento pedonale" tra le due sponde dalla banchina di S. Apollinare a Piazza Vittorio Emanuele. Riportare un segno sulle tavole di PRP equivale ad esprimere un valore normativo che, come tale, va valutato nelle conseguenze che conseguono, ovvero per quello che per questo può rappresentare: nella sostanza operativa una cesura sulle rispettive banchine. Il potenziale d'ormeggio risulta interrotto, per cui non è chiaro come possa conciliarsi la previsione di polo crocieristico, seppur con navi di dimensioni contenute, con una struttura che costituisce un ostacolo alle manovre e all'ormeggio. Inoltre, non è chiarito come si possa fruire della restante porzione (cospicua) del Seno di Levante con una struttura che fa da barriera al transito dei natanti. Tale ipotesi pare essere più una sorta di esercitazione grafica che una scelta che vuole avere una valenza programmatica portuale. A ns avviso, non può trattarsi di una ubicazione da riportare graficamente in una delle tavole di piano, che hanno valore prescrittivo, da considerarsi piuttosto quale una implicanza per l'impedimento oggettivo alla fruizione portuale.

Incomprensibile l'utilità di dover realizzare una struttura che colleghi alla città un edificio portuale, peraltro non dismesso e, per di più, intercluso dal recinto doganale e security e privo di autonome vie di accesso, così creando, come sopra descritto, indubbie limitazioni di esercizio alle normali attività portuali.

La proposta di "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 sul reale possibile funzionamento.

La ricucitura con la città, ovvero il raggiungimento di un ottimale risultato di interazione porto-città, si conseguirebbe con l'uso urbano della originaria Stazione Marittima, per la sua storia e per la sua forte

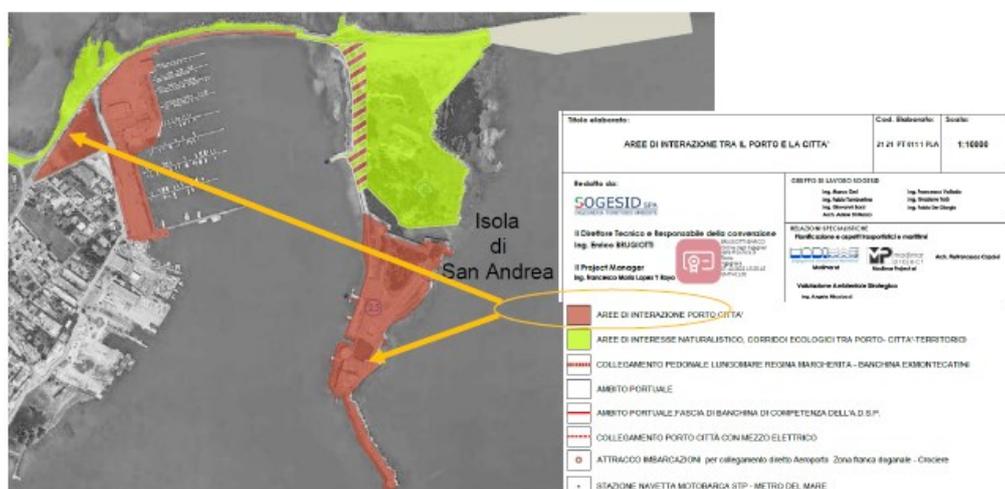
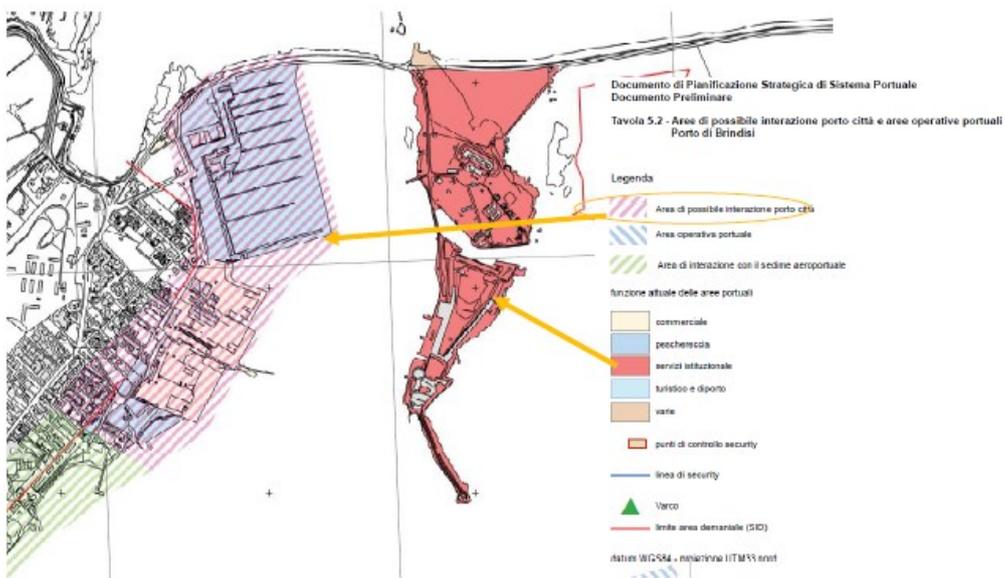
connotazione progettuale, mai richiamata per una sua funzione attiva. Eppure, la sua ottimale posizione, a ciglio banchina e nel cuore della città consolidata, ne fa un Terminal ideale e moderno per l'accoglienza dei passeggeri.

La colmata di Fiume Piccolo, pensata per accogliere il materiale dei dragaggi (su questa vicenda precedenti atti ufficiali stanno a testimoniare che non ha un utilizzo organico ad una visione complessiva di sviluppo delle attività portuali) vanifica la richiesta "valenza ambientale", con i principi di sostenibilità ambientale, a tutela della biodiversità e per la riduzione della 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 in merito ai 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. **Come se il disegno e l'articolazione del confine fra mare e terra, peculiarità e tratto identitario della Città e dei suoi tre sistemi portuali, sia una semplice linea da modificarsi a piacimento, dando vita a forme geometriche le più svariate.**

L'obiettivo che si è dato l'Unione Europea di consumo di suolo zero al 2050 certo non equivale e non può tramutarsi nell'incremento di cementificazione del mare, cos' come largamente previsto da questo PRP, a danno evidente dei basilari principi di tutela dell'ambiente e del paesaggio.

Si osservano alcuni elementi di non coerenza tra il DPSS e la presente proposta di PRP. Di seguito si riportano le pln dei due strumenti per evidenziarne le differenze:



Confronto tra Tavola del DPSSP e Tavola del PRP nel porto medio: molte sostanziali incoerenze.

Il castello Alfonsino, indicato come "servizi istituzionale" nella Tavola DPSS, diviene, nel PRP, "area di interazione porto-città", etc.

(4) CARATTERISTICHE DEL PORTO

Si osserva che non sono presenti, come invece è richiesto dalle Linee Guida, i 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 ricavarci nelle aree di Capobianco e Fiume Grande. Non si sono valutate correttamente le diverse dimensioni delle sezioni stradali necessarie per i traffici che le attività che si vorrebbero insediare potranno generare.

(4.4) ULTIMO MIGLIO

In premessa sono stati riportati ulteriori rilievi riferendosi anche alla fase logistica, in quanto manca una dettagliata ricognizione delle azioni in essere di altri Enti.

Non è assolutamente rappresentata quale sia la viabilità interna in uso alla ADSPAM; ciò non permette di valutare il livello di infrastrutturazione delle banchine e dei piazzali, soprattutto per le aree oggetto di interventi futuri (v. colmate). Se poi esiste un circuito portuale che sia di supporto alle attività esistenti, ancor di più vale la considerazione rispetto alle “aree funzionali” indicate nelle Tavole di PRP.

In realtà la viabilità indicata ricade integralmente all'esterno delle competenze ADSPAM, anche quella parte che dovrebbe essere a supporto delle aree operative. Inoltre, la viabilità a servizio 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 attuale 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 rileva, 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 idonee nel DPEASP*”.

L'attività programmatica e pianificatoria del presente PRP viene così inficiata.

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

Non si prevede di elettrificare le banchine a diretto contatto con la parte urbana, ma ci si limita ad interessare, anche se doverosamente, banchine presenti nel porto medio, ben lontane e comunque molto limitate come servizio rispetto alle molteplici banchine e ai punti di ormeggio.

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 da dati certi per la definizione dello stesso.

Non è adeguatamente spiegata l'incidenza del deposito GNL con riferimento alla ricaduta energetica sulle attività portuali, come invece nello spirito delle Linee Guida.

(5) Descrizione dello scenario

(5.1) Ruolo del porto

Si ritiene che tale processo sia *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”.

Si osserva che tali affermazioni contrastano fortemente con quanto indicato nelle tavole allegate, ovvero con l'ipotesi di acquisizione di nuove aree, interrando ulteriori e vastissimi specchi acquei: aree o colmate, di cui si rincorrono i possibili utilizzi, indicandone un uso a servizio delle retrostanti industrie.

In buona sostanza pare che, nel mentre si indica fittiziamente una funzione /vocazione industriale di questa parte (porto esterno) del porto, in realtà si prevede di realizzare spazi (colmate) ai fini commerciali che poco hanno a che vedere con i servizi attesi a supportare la retrostante e corposa attività industriale.

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), mentre l'unica esigenza manifestata rispetto alle loro attività è rappresentata dal molo polimeri.

Detto molo viene, nell'attuale proposta, limitato e reso quasi inutilizzabile tanto che avverso tale progettazione, come già detto, vi è un ricorso pendente presso il TAR Lazio dalla Versalis, 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 dell'area 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 si professa una vocazione industriale dell'Ambito Porto Esterno e più precisamente del Subambito Area industriale (Capo Bianco) e del Subambito Area industriale petrolifera (Molo Polimeri).

Tale criticità viene amplificata con la Analisi delle alternative A e B, laddove 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, considerando questo dato, che certo incide fortemente sui costi complessivi, oltre che per l'impatto ambientale che ne deriverà, quale elemento migliorativo. **Fa riflettere che, nel mentre si sancisce a livello europeo un consumo di suolo zero al 2050 qui si colma il mare per migliaia di metri quadrati, con la motivazione (surreale ed incomprensibile) di una mancata retroportualità!). Motivazione già ampiamente confutata.**

Questa scelta pare dettata più dal fatto che *“la gestione dei sedimenti di dragaggio costituisce infatti la principale criticità,”* e non da una reale esigenza derivante da approfondite analisi di mercato o da 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 costituisce una carenza sostanziale per la definizione di questo subambito portuale.

E' da rilevare, inoltre, che l'analisi A e B non fa alcun cenno, come richiesto invece dalle L.G., dei “condizionamenti e/o vincoli derivanti dalle limitate disponibilità di aree a mare e/o a terra (pag 55LG)

Se affrontato, questo aspetto aprirebbe uno scenario pianificatorio ben diverso, sia in termini di immediata operatività dell'intero porto e, probabilmente, individuerebbe un utilizzo più efficace e corretto delle risorse pubbliche.

Si riportano, altresì, in tabella i costi delle due soluzioni, asserendo che i dragaggi non avrebbero alternativa al conferimento in discarica, ma tale affermazione non è supportata 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 viene citato il numero di ormeggi ottenibili in particolare e nel complesso generale; il tutto sarebbe necessario per restituire una efficace analisi benefici-costi.

5.3 Nella analisi SWOT si riporta quanto segue:

(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 è funzionale 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 i percorsi pedonali (passeggeri), non è indicata la distanza percorsa dai passeggeri stessi atta a valutare l'effettivo grado di servizio; aspetto questo basilare per una corretta collocazione che non è secondaria per un uso ottimale delle risorse banchine, unitamente alle interferenze tra traffico pedonale e su gomma con annesse aree di parcheggio e smistamento per l'imbarco.

(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 della relativa previsione dei costi per realizzarla, così come le evidenti criticità collegate alla realizzazione (disponibilità di aree in proprietà, dimensione e sezioni stradali, aree di conflitto) e **alla distanza dalle motrici di servizio per la movimentazione dei semirimorchi** dall'area di stazionamento allo stallo assegnato all'interno della stiva.

Viceversa, quanto rilevato quale carenza 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), consente 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 e specifici, azioni di piano

Dalla lettura della tabella rappresentata in detto punto 8, che traduce la volontà realizzatrice, sono scaturiti i seguenti rilievi/osservazioni, si riportano i punti più salienti:

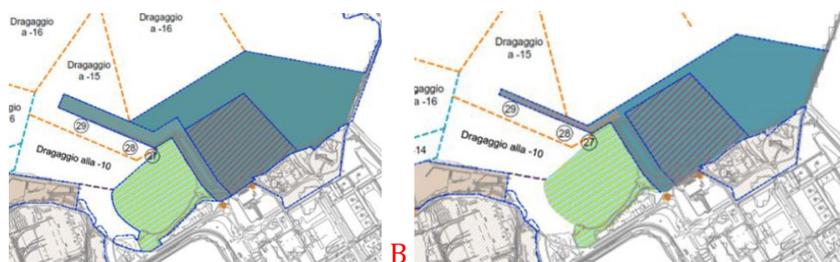
OS.1.1-

AZ.1.1.3 *Intervento di protezione e di consolidamento delle fondazioni della banchina ovest del Canale Pigonati per consentire l'allargamento del canale navigabile*

Si osserva che si propone il consolidamento di una banchina nel mentre si discute, negli stessi ambiti, di un eventuale allargamento del Canale Pigonati, nell'ottica di una azione utile ad una maggiore fruibilità del porto interno.

AZ.1.2.1 *Trasferimento dei traffici di merci pericolose dal porto medio al porto esterno (nuovo pontile polimeri)*

Si indica un nuovo pontile, ma tale previsione, generica e non puntualizzata, contrasta con la effettiva operatività del molo come evidenziato nel ricorso della società Versalis. Si riportano gli stralci:



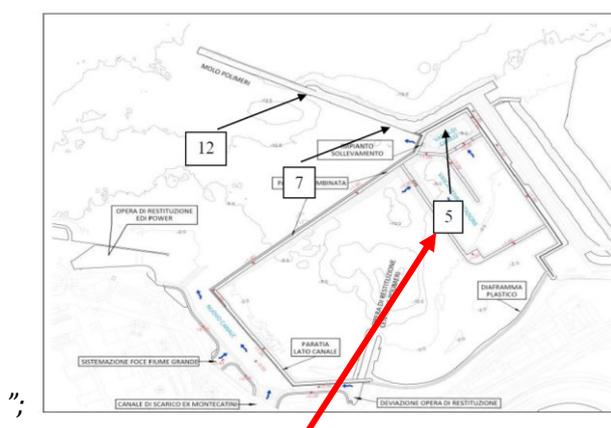
BANCHINE MOLO POLIMERI	m	925,00
BANCHINE MOLO POLIMERI	m	965,00

Da verificare la operatività x singolo lato

Versalis S.p.A. prendeva atto dell'assoluta mancanza di valutazione degli aspetti legati alla sicurezza della propria attività, **lamentando che la soluzione presentata da Adspam** : *“non presenta sufficienti garanzie in termini di possibilità di ormeggio per ridotto spazio di manovra presso il punto di ormeggio n. 7, prevista eliminazione definitiva del punto di ormeggio n. 5.*

Si è tenuto in conto la “Relazione sul censimento e sulla risoluzione delle interferenze”, che non tiene conto delle risultanze dello “Studio di manovrabilità” redatto dalla società RINA in data 21 marzo 2013”.

Si evidenziava, inoltre, le seguenti problematiche: “non pare considerata la normale operatività del Pontile”; e ancora : “il Pontile 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”.



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.

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

Si osserva che non è indicato/chiarito quale sia il terminal passeggeri *confermato* nel luogo richiamato (S. Apollinare); né si dà una esatta indicazione del luogo, utilizzato in maniera generica e non puntuale;

Si osserva che la previsione di nuova banchina a Punta Riso non tiene conto che detta diga è dichiarata “tracimabile” nella Ordinanza della Capitaneria di Porto e, pertanto, il suo utilizzo va rapportato ad una analisi di costi- benefici, ovvero sarebbe oltretutto da valutare la forte esposizione ai venti provenienti da Nord. Inoltre, si presenta come una banchina lontana dal centro urbano (scelta in contrasto con le esigenze di traffico crocieristico per il quale, come noto, si ambisce piuttosto a modalità di approdo nel porto interno).

Da non sottovalutare le necessarie valutazioni connesse al non trascurabile impatto ambientale e paesaggistico derivante, trovandosi in diretto rapporto visivo con un bene architettonico di indiscusso valore paesaggistico quali l'Isola di Sant'Andrea con il complesso monumentale del Castello Aragonese.

Si osserva anche che, pur indicando il porto interno come polo crocieristico nel DPSS e, in parte accennando a questo nelle relative tavole di PRP, per tale area portuale non si fa alcun riferimento alla accoglienza sulla banchina di S. Apollinare, dove insiste l'ex Capannone Montecatini, per cui sussiste una dichiarazione di interesse culturale ai sensi del D. Lgs. N. 42/2004, che potrebbe avere un uso promiscuo, sull'esempio delle nuove stazioni FS (v Roma /Milano), in una logica di restauro e rifunzionalizzazione che tenga nel dovuto conto le sue dimensioni, la sua tipologia costruttiva, le sue connotazioni tipologiche e di materiali.

Nel DPSS (v. fig 5) è indicato il polo crocieristico, riportato nei vari atti pianificatori dell'ADSPAM, che ora viene classato (?) a diportistico.



AZ.2.1.1 Nuovo Terminal Crociere e Ro-Ro di S. Apollinare

Non è chiaro se trattasi di ulteriore Terminal rispetto a quello di cui al punto precedente (AZ.1.2.2)

AZ.2.1.2 Accosto di sussidio per navi da crociera Diga Punta Riso

Si rinnovano le osservazioni di cui al punto precedente:

Si osserva che la previsione di nuova banchina a Punta Riso non tiene conto che detta diga è dichiarata “tracimabile” nella Ordinanza della Capitaneria di Porto e, pertanto, il suo utilizzo va rapportato ad una analisi di costi- benefici, sarebbe oltretutto da valutare la forte esposizione ai venti da Nord. Inoltre, si presenta come una banchina lontana dal centro urbano (scelta in contrasto con le esigenze di traffico crocieristico per il quale si preferisce la possibilità di approdo nel porto interno).

Da non sottovalutare le necessarie valutazioni connesse al non trascurabile impatto ambientale e paesaggistico, trovandosi in diretto rapporto visivo con un bene architettonico di indiscusso valore paesaggistico.

AZ.2.1.3 – Riconversione del Capannone Montecatini a fini turistico, museali espositivi

Si osserva che tale destinazione comporta la definizione della circostanza attuale di una ubicazione interclusa dell’immobile e di una limitazione dell’area libera circostante, in quanto, pur compresa nella cinta doganale è stata tenuta fuori dalla recinzione della Security portuale. Si osserva una mancata coerenza con le prospicienti banchine lunghe 390 ml con air draft 62 mt s.l.m. Queste banchine, pertanto, sarebbero utile quale struttura di accoglienza, come previsto anche nella variante 2006, supportata da una deliberazione del Consiglio Comunale.

AZ.3.1.1 Acquisizione aree retroportuali

Non si riportano i costi e le criticità/fattibilità di tali operazioni;

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).

Valgono le osservazioni sulla opportunità di tali colmate e sulla reale destinazione funzionale circa la non organicità delle stesse rispetto all’utilizzo del porto e delle aree a servizio dell’area industriali. Valgono contestualmente le osservazioni fatte rispetto ad una uguale mancata organicità rispetto ad un assetto funzionale di logistica portuale in rapporto con le realtà produttive presenti nell’immediato retroporto;

Per i seguenti punti:

AZ.4.1.1- Realizzazione del “waterfront” lungo le banchine e l’area di Via del Mare

AZ.4.1.2- Rafforzamento degli assi di collegamento con la città (via Roma, Corso 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 parchi prospicienti il porto e loro connessione con il lungomare (Parco del Monumento civile del Marinaio d’Italia, Parco Tommaseo)

Si precisa che vale quanto rappresentato precedentemente al punto (3.6) Aree di interazione Porto-Città. Qui si rimarca la non competenza a normare sulle aree di interazione, rilevando che si indicano addirittura ambiti urbani che esulano dalle aree di interferenza Città-Porto, per cui la progettazione delle stesse è ridondante, di altre competenze e deviate rispetto ai veri obiettivi del PRP.

AZ.4.2.1- Recupero del Capannone ex Montecatini per usi espositivi e ricreativi e delle aree annesse

V. osservazioni di cui al AZ.2.1.3

AZ.4.2.2- Riqualficazione 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

Si confermano i rilievi di cui al sopra citato **(3.6) Aree di interazione Porto-Città**

AZ.4.2.4- Valorizzazione della zona archeologica adiacente a Villa Skirmuth

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)

Si rileva una eccessiva intenzione di sovrapposizione pianificatoria rispetto ad aree non di competenza dell’ADSPAM

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

AZ.5.1.1- *Nuovo Scalo Merci Intermodale RFI Brindisi a ridosso della zona industriale*

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.5.2.1- *Trasferimento dei traffici commerciali nel porto medio e nel porto esterno*

Si rileva anche per tale previsione, quanto già scritto, rimarcando le esigenze di un'area industriale che ha già una vasta retroportualità che non abbisogna di ostruzioni sul mare, ma semmai di pontili.

AZ.5.2.1- *Trasferimento dei traffici stradali connessi al traffico delle merci e dei passeggeri nel porto medio*

AZ.5.2.2 *Realizzazione del collegamento via mare interno al porto interno - Metromare*

AZ.6.1.1- *Elettificazione delle banchine (cold ironing) di Costa Morena e S. Apollinare*

Si osserva che la previsione di elettificazione è parziale rispetto alle effettive banchine operative, poiché dovrebbe interessare anche quelle poste lungo il porto interno (vedasi la diversa previsione per Bari della linea montante che percorre perimetralmente tutto il porto).

AZ.6.1.4- *Realizzazione del Deposito di GNL presso Costa Morena Est*

Si rileva una non valutata resa in esercizio con attività di ultimo miglio (binario RFT)

AZ.6.1.5- *Riconversione della Centrale ENEL a fonti rinnovabili*

AZ.6.2.1- *Aumento delle barriere verdi*

AZ.6.2.2- *Riqualificazione ambientale dell'Isola di Sant'Andrea*

Si osserva che l'intervento sull'isola di S. Andrea, genericamente indicata come area ambientale, va inquadrato in una ottica di restituzione di un unico complesso di indubbia valenza storica/architettonica/ambientale e paesaggistica, da rimettere nella disponibilità di un unico Ente gestionale.

AZ.7.1.1- *Potenziamento delle infrastrutture al diporto nautico del porto medio*

AZ.7.1.2- *Riqualificazione del perimetro dei seni di ponente e di levante per consentire l'ormeggio della nautica minore*

Si confermano le osservazioni di cui al sopra citato **(3.6) Aree di interazione Porto-Città**

AZ.8.1.1- *Destinazione della colmata di Costa Morena Est per la ricollocazione di attività legate alla Cantieristica.*

Si osserva che lo stesso sito denominato al precedente punto AZ.4.2.6 come *porto esterno*, è qui indicata quale *colmata di Costa Morena Est*; pertanto, se l'area indicata è la stessa, pare di tutta evidenza una frammistione di attività tra loro incompatibili (militare e civile), oltre ad una mancanza di rapporto a di tale scelta pianificatoria rispetto ad una reale consistenza della colmata che si andrebbe a realizzare ed alle interferenze con le esigenze delle attività industriali ed alla presenza delle attività impiantistiche presenti a servizio delle industrie;

AZ.8.1.2- *Ampliamento delle aree operative del distretto della cantieristica a sud del Marina di Brindisi*

Si rileva che detta cantieristica andrebbe contenuta trovandosi ormai in area oramai urbanizzata come residenziale, che andrebbe recuperata agli usi urbani. Inoltre, l'implementazione sarebbe risibile atteso che una buona parte dell'attuale area destinata a tale uso è in realtà sottoutilizzata.

AZ.9.1.1- *Destinazione della banchina della colmata di Costa Morena Est per l'ormeggio delle unità navali della Marina Militare*

Si rimanda al punto precedente, sottolineando la criticità dovuta ad ipotesi di multifunzionalità che andrebbero a sovrapporsi all'interno delle stesse aree, come evidenziato ai precedenti punti AZ.4.2.6, e AZ.8.1.2.

In conclusione si vuole sottolineare come non pare questo presentato il PRP più idoneo ed all'altezza per la Città ed il porto di Brindisi, che, per la sua storia e per la sua posizione strategica, da sempre esaltata da storici e poeti ed ancora da Papa Benedetto XVI nella sua visita pastorale del giugno 2008:

"...luogo così suggestivo" ...da cui fare partire un messaggio "di cooperazione e di pace fra tutti i popoli, specialmente tra quelli che fanno corona a questo mare, antica culla di civiltà, e quelli del vicino e Medio Oriente".

meriterebbero una programmazione ed una visione strategica che, nel rispetto del passato e di quella storia, guardino con altri occhi al futuro.

Brindisi, a differenza di Bari, ha una vasta e sotto-utilizzata retroportualità, per cui la vastità delle colmate proposte contrasta fortemente con le logiche, a cui dovremmo attenerci, di consumo di suolo zero e rispetto di un ambiente e di un paesaggio spesso oltraggiato e sacrificato sull'altare di una a volte non reale esigenza industrialista.

Visione strategica significa valorizzare finalmente le vocazioni naturali e geografiche di una realtà territoriale, quella di Brindisi e del suo porto unico, per la quale si parla troppo spesso in termini di opportunità perse.

Significa superare divisioni che non giovano e interessi troppo particolari ed asfittici, privi, appunto, di visione ampia e strategica.

Da ultimo va anche rilevato come, in contrasto con una legislazione nazionale e regionale che ha fatto della partecipazione un elemento preliminare per qualunque forma di progettazione, anche in questo caso sia mancato un reale e rispettoso coinvolgimento di tutti i soggetti interessati, che non aiuta nel perseguimento di risultati migliori per uno sviluppo di una città che, nonostante uno stato perdurante di crisi, può contare, allo stato attuale su molteplici finanziamenti che possono determinare una fase di svolta significativa, se concepite e governate, diversamente dal passato, da logiche e processi endogeni e non esogeni.

p. il Consiglio
Il Presidente
Arch. Maurizio Marinazzo

