



Spett.le

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica  
DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI  
DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS  
VA@PEC.mite.gov.it

OGGETTO: [ID:9132] Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale del Porto di Brindisi - Consultazione sul Rapporto Ambientale.

In riferimento all'oggetto si trasmettono le seguenti osservazioni:

#### 1. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA'

Nel Rapporto Ambientale vengono definiti gli Obiettivi Regionali di Sostenibilità Ambientale (ORSA), quali "obiettivi specifici per il PRP di Brindisi", "selezionati in relazione alle opere previste dal Piano", senza tuttavia annoverare, tra i documenti di indirizzo analizzati per la definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale, la Strategia Regionale per lo sviluppo sostenibile della Regione Puglia (Documento Preliminare della Strategia per lo Sviluppo Sostenibile della Regione Puglia - SRSvS, approvato con DGR n.687 del 26/04/2021), al fine di verificare quali ORSS possano essere ritenuti pertinenti al Piano e dunque, in che modo il PRP possa contribuire al raggiungimento degli stessi.

#### 2. VERIFICA DI COERENZA INTERNA

La verifica di coerenza interna è stata condotta in duplice modo: sia "mettendo in relazione le strategie generali del piano con gli obiettivi specifici dello stesso e conseguentemente con le azioni poste in campo per raggiungere gli obiettivi di piano che trovano concretezza negli interventi proposti" (coerenza interna di tipo strategico); sia "mediante una ricognizione ed analisi incrociata di tutti gli Obiettivi del PRP, confrontati con tutti gli Obiettivi di Sostenibilità Ambientale calibrati, al fine di valutare la bontà dell'assetto del piano in termini di performance ambientali" (coerenza interna di tipo ambientale). In entrambi i casi, tuttavia, le matrici di coerenza interna presentate non sono corredate da alcuna leggenda esplicativa del significato dei simboli in esse utilizzati. Inoltre, in merito all'analisi di coerenza interna di tipo Ambientale, si rappresenta che la stessa è stata condotta a livello generale, mettendo in relazione solamente gli obiettivi generali di Piano con gli obiettivi di sostenibilità ambientale. Tuttavia, tale approccio non ha consentito di far emergere come alcuni obiettivi specifici relativi agli obiettivi generali OG3, OG5 ed OG9, possano essere "non coerenti" rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale riguardanti l'aria e il clima (in virtù dell'incremento del traffico indotto all'interno dell'area portuale e zone limitrofe), se non si prevedono sin da ora indirizzi di comportamento idonei al loro perseguimento.

Si suggerisce, pertanto, di esplicitare la simbologia utilizzata nelle matrici di coerenza e di rivedere l'analisi di tipo Ambientale, sulla base di quanto sopra osservato, declinandola sugli obiettivi specifici del PRP del Porto di Brindisi.

#### 3. STATO DELL'AMBIENTE E VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO

Il Capitolo 7 del Rapporto Ambientale è dedicato alla descrizione del "contesto ambientale regionale su cui il Piano potrà avere degli effetti nel corso della sua attuazione" con riferimento alle seguenti componenti/tematiche ambientali:

- Clima
- Qualità dell'aria
- Risorse idriche
- Suolo e rischi naturali
- Biodiversità
- Ambiente marino-costiero
- Paesaggio e beni culturali
- Rifiuti
- Inquinamento acustico
- Energia
- Popolazione e salute.

Le stesse componenti/tematiche ambientali vengono, dunque, utilizzare al Capitolo 8 per elencare i possibili effetti del Piano (cfr. paragrafo 8.1 del Rapporto Ambientale). Nelle matrici di valutazione ambientale di sintesi e di dettaglio, invece, compaiono anche le componenti/tematiche ambientali "Ambiente urbano", "Turismo" e "Mobilità", dal



momento che in esse, le azioni/interventi di Piano vengono correlate agli obiettivi di sostenibilità ambientale da perseguire, senza tuttavia aver prima descritto tali componenti/tematiche ambientali nello scenario di riferimento, nonché aver esplicitato i potenziali effetti che ciascuna azione/intervento possa avere su di esse.

In sintesi si può affermare che la valutazione degli effetti del Piano presentata nel Rapporto Ambientale è stata fatta presentata con approccio di tipo qualitativo che non consente di associare a ciascuna azione/intervento di Piano, gli impatti che effettivamente potrebbe comportare sulle varie componenti/tematiche ambientali e, sebbene venga indicato che l'analisi ha considerato "anche la durata, la frequenza e la reversibilità per definire l'impatto come significativo o meno", tali caratteristiche non vengono esplicitate nel Rapporto Ambientale, così come non è indicato per ciascun impatto, se lo stesso sia diretto, indiretto, cumulativo e sinergico. Inoltre, con riferimento alla componente Cambiamenti Climatici, nel Rapporto Ambientale si afferma che "Le previsioni di piano, inserendosi in un'area completamente urbanizzata ed infrastrutturata non dovrebbero determinare variazioni della superficie destinata all'assorbimento di CO<sub>2</sub>", tuttavia si osserva che interventi quali ad esempio l'ampliamento di superfici pavimentate o la movimentazione di mezzi meccanici in fase di cantiere, potrebbero indurre potenziali impatti negativi su tale tematica. Alla luce di ciò e del fatto che nel Rapporto Ambientale si afferma che "la valutazione degli effetti ambientali significativi del Piano Regolatore del Porto di Brindisi costituisce uno dei contenuti della Valutazione Ambientale Strategica più importanti", si ritiene necessario integrare nel Rapporto Ambientale le mancanze appena rappresentate, cercando altresì di quantificare l'entità degli impatti che ciascuna azione/intervento potrebbe avere sulle varie componenti ambientali, facendo uso degli indicatori definiti nel Piano di Monitoraggio al capitolo 9 del Rapporto Ambientale.

#### 4. ANALISI DELLE ALTERNATIVE DI PIANO

"Le alternative di piano hanno riguardato esclusivamente le infrastrutture del porto esterno dove sono concentrate tutte le nuove infrastrutture del porto di Brindisi" e "Il confronto tra le due alternative descritte è stato eseguito prendendo in considerazione i seguenti criteri: • Operatività portuale • Bilanciamento dei volumi di scavo e di riporto; • Costi delle opere." Tuttavia, non è stata valutata l'alternativa zero che dovrebbe descrivere la probabile evoluzione dello stato dell'ambiente senza l'attuazione del Piano, così come previsto alla lett. b dell'All.to VI del D.Lgs. 152/2006.

#### 5. MISURE DI MITIGAZIONE

Le misure di mitigazione sono illustrate nel Rapporto Ambientale attraverso l'individuazione, per ciascuna componente/tematica ambientale, di una selezione di criteri di sostenibilità, "da contestualizzare in base al tipo di intervento". Considerato che tali criteri "potranno essere recepiti, integrati e meglio dettagliati in sede di attuazione del Piano" si ritiene opportuno che gli stessi, dopo essere stati perfezionati al termine della fase di consultazione pubblica in essere, diventino parte integrante del Piano Regolatore Portuale del Porto di Brindisi, sotto forma di raccomandazioni o linee guida da seguire nelle successive fasi progettuali, attuative e gestionali degli interventi, diventando anch'esse vigenti in seguito all'approvazione definitiva del Piano.

La P.O. "Coordinamento VAS"  
(Dott.ssa Rosa Marrone)

 Rosa Marrone  
04.08.2023  
15:47:32  
GMT+01:00

**La Dirigente ad interim della  
Sezione Autorizzazioni Ambientali**  
(Dott.ssa Antonietta Riccio)

 Antonietta Riccio  
04.08.2023 15:51:17  
GMT+01:00