



Consorzio ASI

uffprotocollo.asibr@legalmail.it

e, p.c. Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
VA@pec.mite.gov.it

Regione Puglia_ Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana
servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Regione Puglia_ Dipartimento Mobilità, Qualità urbana, opere pubbliche, Ecologia e Paesaggio
serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it

Regione Puglia_ Dipartimento Sviluppo Economico, Servizio Aree industriali e Produttive
areeindustriali@pec.rupar.puglia.it

Comune di Brindisi

ufficioprotocollo@pec.comune.brindisi.it

Riferimento

Vostra nota nr. Prot. 0004174 del 28 settembre 2023

Mod. invio

PEC

Nr. Allegati

OGGETTO

Art. 5 Legge 84/94. Processo di formazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Brindisi. Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica. Osservazioni. Riscontro.

Con la nota in riferimento, asseritamente prodotta in termini di “osservazioni” nel procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del nuovo Piano Regolatore Portuale dello scalo di Brindisi - ancorché la fase di consultazione pubblica ex art.14 del D.lgs. 152/2006 si sia conclusa oltre due mesi or sono – il Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale Brindisi, dopo dissertazione sulla natura dei Piani Regolatori dei Consorzi ASI ed excursus sulla formazione del Piano Regolatore del Consorzio ASI Brindisi rileva, in virtù di una valenza sovraordinata di detto piano (per come assimilato ai Piani Territoriali di Coordinamento) “agli altri strumenti urbanistici” una sorta di “ingerenza” della pianificazione portuale proposta “sulle aree di competenza (esclusiva) del Consorzio ASP” fino a richiedere “che vengano rettificata e corrette le cartografie e le NTA del RP e sia prevista la pianificazione delle sole AREE di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (ovvero le Zone Portuali) escludendo dalla pianificazione le aree che in maniera illegittima sono state inserite e la cui competenza e esclusiva di questo Consorzio ASI di Brindisi.”

La tesi non può essere condivisa.

In subitaneo riscontro è da rappresentare, semplicemente, come questa Autorità non abbia fatto altro che applicare la normativa di settore in materia di pianificazione delle aree portuali; normativa che – per quanto potuto scorgersi nella nota in discussione – parrebbe non esattamente nota a codesto Consorzio.

A mente dell'art.5 della legge 28 gennaio 1994, nr.84 e sue ss. mm. e ii., è da evidenziare, infatti, che **l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali sono disegnati e specificati nel piano regolatore**



portuale che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché, finanche, i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio ed ancora che la **pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP.**

Sempre ai sensi del predetto articolo 5 il **Piano Regolatore Portuale** così come innanzi declinato (disciplinante cioè sia le aree portuali sia le aree retro-portuali) **è un piano di rilevanza statale** – al contrario dei richiamati piani territoriali di coordinamento, di orientamento e di coordinamento dell'attività urbanistica di determinate parti del territorio nazionale ovvero di sola rilevanza regionale – **e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza** (aree portuali e retro-portuali). Detta ultima espressione coordinata costituisce, di fatto, un'endiadi per riferirsi a tutti gli strumenti di pianificazione urbanistica (compresi evidentemente anche i citati PTC), **i quali sono destinati a essere sostituiti dal PRP.**

In altre parole, per l'effetto delle novelle legislative intervenute nell'ultimo periodo, **il piano regolatore portuale non è più subordinato alla generale pianificazione urbanistica territoriale** (è abrogata la previgente previsione <<non può contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti>>, **ma è su di essa prevalente.** La pianificazione portuale è, infatti, regolamentazione settoriale dell'assetto dell'area portuale preordinata al corretto svolgimento e allo sviluppo dei relativi traffici e, come tale, prevale per "specialità" sulla regolazione generale propria del governo del territorio e dell'urbanistica. **È chiara cioè la prevalenza dell'interesse statale allo sviluppo dello snodo portuale di rilevanza nazionale ed internazionale sugli interessi regionali o comunali.** (Cfr. anche Sentenza Corte Costituzionale nr.6/2023).

Nell'ambito della pianificazione del nuovo strumento di pianificazione, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha individuato, in un'area libera di insediamenti compresa tra Viale Albert Einstein, Via Maiorana, Strada per S. Apollinare e via E. Fermi ad est, del Porto Esterno di Brindisi, e più in particolare nel Sub ambito Area Retroportuale per la logistica integrata, di cui all'art. 21 delle NTA, un'area da destinare alle attività retroportuali. La finalità di tale zonizzazione è chiaramente quella di fornire un supporto operativo alle attività di banchina dell'ambito portuale quali lo stoccaggio, la manipolazione, la spedizione ed il trasferimento delle merci nonché servizi ad esse complementari tra i quali i servizi alle imprese, ai mezzi di trasporto e alle persone.

Le aree retroportuali, così come definite dalla normativa, sono da considerarsi nucleo operativo accessorio (comma 1-quater, art.5. legge nr.84/94) riconducibile alle attività e funzioni delle Aree Portuali quale supporto anche con carattere temporaneo e/o saltuario per assicurare il corretto funzionamento e gestione dell'Ambito Portuale nel suo complesso ma in particolare dell'Area Portuale. Pertanto, le aree retro-portuali riguardano la logistica e le strutture necessarie per: la gestione delle funzioni e controlli (tecnici, amministrativi e doganali); lo smistamento e trasporto delle diverse tipologie dei traffici marittimi; i servizi portuali con relativa viabilità e spazi di manovra/sosta (stradale e ferroviaria) e adeguate strutture anche polifunzionali (come magazzini, capannoni ed edifici per le sedi amministrative degli operatori portuali).

Non appare ultroneo, infine, significare che la proposta del nuovo Piano Regolatore Portuale di Brindisi è stata adottata dal Comitato di Gestione di questa Autorità (Delibera nr.15 del 10 ottobre 2022) cui partecipa membro nominato dalla regione (ente preposto alla approvazione dei Piani regolatori delle aree e dei nuclei



di sviluppo industriali ai sensi dell'art.51 del DPR 218/78) senza che questi abbia sollevato riserve o eccezioni e che pure detto ente regionale, chiamato in causa (con il comune) successivamente all'adozione per l'espressione di suo parere – *limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relative alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto* – nulla abbia rilevato sulla questione sollevata da codesto Consorzio.

Certi di aver esaurientemente riscontrato si rimane tuttavia disponibili ad ogni approfondimento ulteriore dovesse necessitare.

Cordialmente,

Francesco Di Leverano
Direttore Dipartimento Tecnico

Prof. Ugo Patroni Griffi
Presidente