



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

* * *

Parere n. 518 del 06/11/2023

Piano:	Valutazione Ambientale Strategica <i>Piano Regolatore Portuale del Porto di Brindisi</i> Rapporto Ambientale ID_VIP: 9132
Proponente:	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
Autorità Procedente:	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

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

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

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi D.Lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023

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

- la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente (VAS);
- il D.Lgs. n. 152/2006 e in particolare:
 - l’art. 6, recante “*Oggetto della disciplina*” e, in particolare:
 - il comma 2 ai sensi del quale “Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:
 - a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell’aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l’approvazione, l’autorizzazione, l’area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del presente decreto;
 - b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d’incidenza ai sensi dell’articolo 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni”;
 - l’art. 11, recante “*Modalità di svolgimento*” e, in particolare, il comma 2 lett. c ai sensi del quale l’autorità competente “esprime, tenendo conto della consultazione pubblica, dei pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, un proprio parere motivato sulla proposta di piano e di programma e sul rapporto ambientale nonché sull’adeguatezza del piano di monitoraggio e con riferimento alla sussistenza delle risorse finanziarie”;
 - l’art. 13, recante *Redazione del rapporto ambientale*;
- il D.Lgs. n. 104/2017 recante “Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del

Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114", in considerazione degli aspetti di modifica e integrazione della disciplina VIA e VAS;

- il Decreto Legge del 6/11/2021, n. 152 recante *“Disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose”* in considerazione degli aspetti di modifica e integrazione della disciplina VAS;
- il Decreto Legislativo 22/01/2004 n. 42 *“Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, ai sensi dell’art. 10 della Legge 6 luglio 2002 n. 137”*;
- la Legge 9 gennaio 2006, n. 14 *“Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea sul paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000”*;
- la Legge 29 aprile 2015, n. 57 *“Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea per la del patrimonio archeologico, fatta alla Valletta il 16 gennaio 1992”* fatta alla Valletta il 16 gennaio 1992”;
- le Linee Guida Commissione Europea *“Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC”*;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 357/1997 recante *“Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”*;
- Linee Guida Nazionali per la Valutazione di incidenza (VIncA) - Direttiva 92/43/CEE *"HABITAT"* articolo 6, paragrafi 3 e 4 (Rep. atti n. 195/CSR) - *“Intesa, ai sensi dell’articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano”*;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2003 *“Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”*;
- la Legge 28/01/1994, n. 84 *“Riordino della legislazione in materia portuale”* e successive modifiche Pubblicata nella Gazz. Uff. 4 febbraio 1994, n. 28, S.O. e, in particolare:
 - Art. 5 *“Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore di sistema portuale e piano regolatore portuale”* comma 3-ter che stabilisce che *“I piani regolatori portuali sono sottoposti, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di VAS.”*;
- le Linee Guida ISPRA per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA) n.133/2016;
- le Linee Guida per l’Integrazione dei Cambiamenti Climatici e della Biodiversità nella VAS della Commissione Europea-2013 (*Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment*);
- le Linee Guida *“Attuazione della Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente- Commissione Europe-2003”*;
- la *“Carta Nazionale del Paesaggio Elementi per una Strategia per il paesaggio Italiano”* MIBACT-2018;

PRESO ATTO che

- il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – Direzione Generale Valutazioni Ambientali è l'Autorità Competente per la VAS;
- L'Autorità di Sistema Portuale del Porto di Brindisi (*d'ora innanzi Proponente*) con nota acquisita al prot. con n. 142275/MITE del 15/11/2022 ha presentato, per competenza, alla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione Generale Valutazioni Ambientali (*d'ora innanzi Divisione*) la domanda per l'avvio della procedura di VAS – Fase di *Scoping*, ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006, sul **“Piano Regolatore Portuale del Porto di Brindisi”** (*d'ora innanzi “Piano” o PRP*);
- la suddetta nota è stata acquisita dalla Divisione con prot. n. 142275/MITE del 15/11/2022;
- la Divisione con nota prot. n. 146056 in data 22/11/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (*d'ora innanzi Commissione*) con prot. n. 9083 in data 22/11/2022, ha trasmesso per l'avvio della procedura di VAS – Fase di *Scoping* la domanda sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata e comunicato:
 - il proprio *“accordo sull'elenco proposto dei Soggetti competenti in materia ambientale (SCA), individuati e selezionati congiuntamente tra questa Autorità competente e il Proponente”*;
 - che *“il Proponente provvederà, altresì, a trasmettere ai SCA il Rapporto preliminare, ai fini della consultazione, ai sensi dell'art. 13 del d.lgs. 152/2006”*;
 - che *“come previsto dall'art. 13 comma 1, i contributi dovranno pervenire entro 30 gg. a partire dalla data di comunicazione di avvio della consultazione da parte dell'Autorità procedente/proponente”*;
 - l'avvenuta pubblicazione della documentazione relativa al Rapporto preliminare sul sito internet istituzionale dell'autorità competente;
 - La designazione, prendendo atto della proposta di assegnazione trasmessa dal Presidente della Commissione, del Referente Istruttore della presente procedura;
- con nota acquisita al prot. 9176/CTVA del 24/11/2022 l'Autorità Proponente ha inviato notifica di avvio della consultazione sul Rapporto Preliminare ai Soggetti Competenti in materia Ambientale;
- che sono arrivate le osservazioni da 5 Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) (di cui 1 oltre i termini) ai sensi dall'art. 13 comma 1,
- che il contenuto delle suddette osservazioni dei SCA a carattere generale è stato esaminato e riportato in sintesi nel Parere n. 51 del 09/01/2023 (*d'ora innanzi parere di Scoping*) formulato dalla Sottocommissione VAS della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (*d'ora innanzi Commissione*) a conclusione della fase preliminare ex art. 13, comma 1, con il quale sono state date indicazioni in merito alle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale (in seguito *“RA”*);
- che la Divisione V - Procedure di Valutazione VIA e VAS della Direzione Generale Valutazioni Ambientali (*d'ora innanzi Divisione*) con nota prot. 3860 del 12/01/2023, acquisita dalla Commissione al prot. 274 del 12/01/2023, ha comunicato la chiusura della fase di *Scoping* e notificato all'Autorità Proponente il parere n. 51 del 09/01/2023 reso dalla Commissione sul Rapporto Preliminare;
- che l'Autorità Proponente in data 12/06/2023 con nota prot. 20230019336 ha presentato, per competenza, alla Divisione la comunicazione di avvio, ai sensi degli artt. 13, comma 5 e 14 del D.Lgs. 152/2006 della fase di consultazione per la procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano

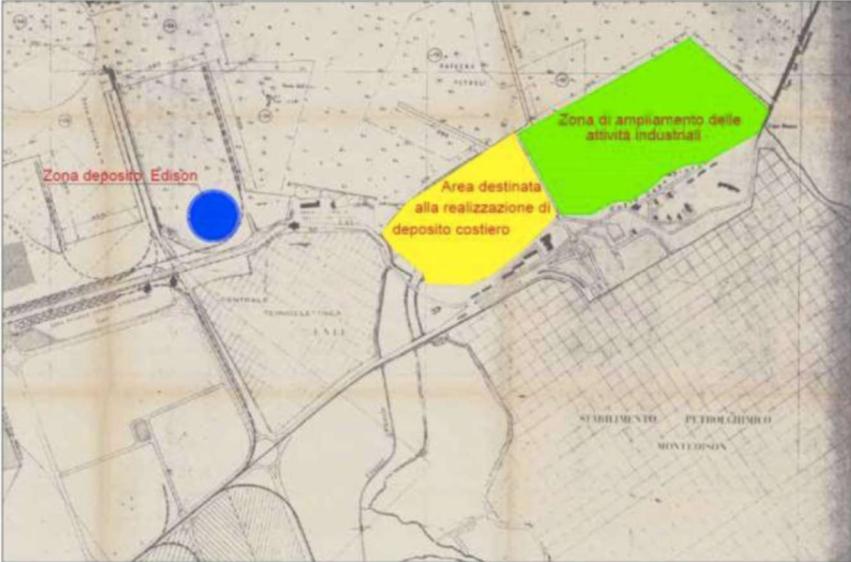
Regolatore Portuale del Porto di Brindisi; che la comunicazione è stata acquisita dalla Divisione con prot. n. 95287 in data 12/06/2023. Le misure organizzative, da attuare a cura delle Autorità Competenti, mireranno alla separazione tra le attività di trasporto passeggeri e merci e quelle di trasporto e manipolazione di gas liquefatti:

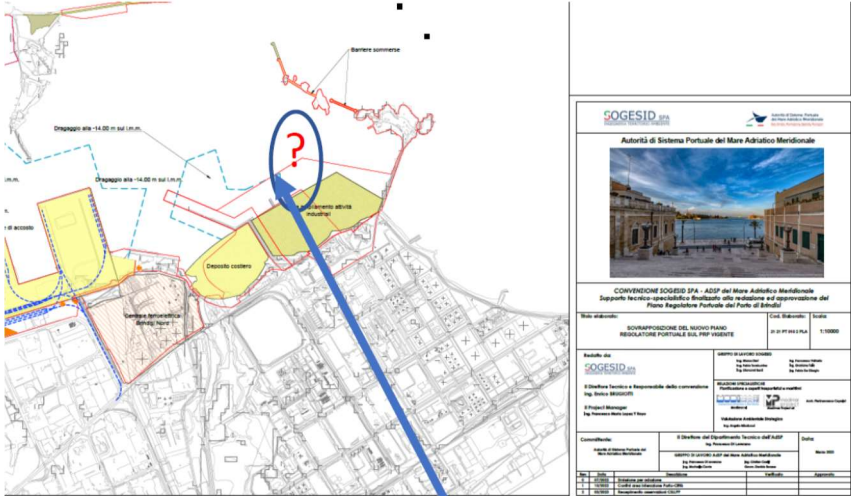
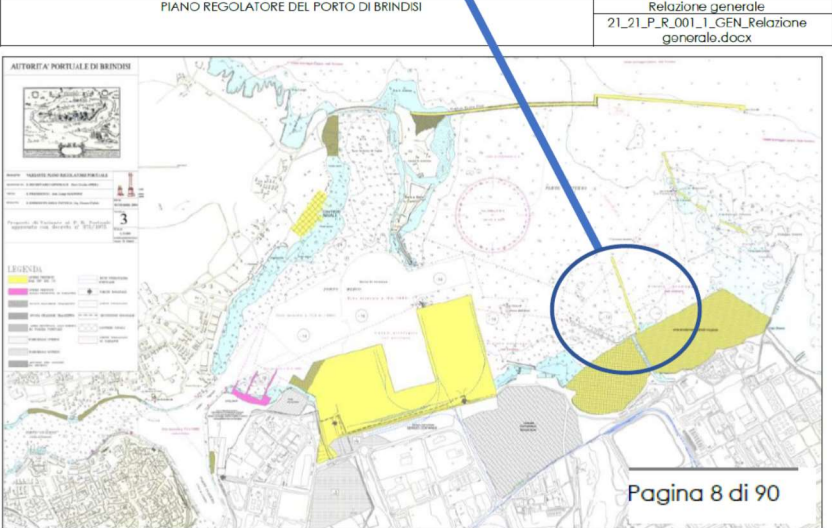
- esse prevederanno la creazione di una zona di sicurezza, attigua al molo gas, recintata ed interdetta agli estranei alle operazioni di scarico, e la apertura del varco doganale in corrispondenza alle rampe di Punta "Le Terrazze" per consentire il traffico passeggeri e merci senza interferire con detta "zona di sicurezza". Dovranno inoltre essere attuate procedure di regolamentazione degli attracchi per impedire la presenza contemporanea di navi gasiere e navi passeggeri nel molo di riva (lungo 500 m) e nello sporgente (lungo 350 m), sedi dei moli-gas.
- Il nuovo pontile, sede definitiva del molo gas, sarà realizzato secondo quanto previsto nel Piano Regolatore Portuale (fase 1 del progetto di ampliamento di Costa Morena): sarà parallelo all'attuale molo ENEL e distante da esso circa 400 m verso il mare aperto, con una lunghezza di 500 m.
- Il costo della sola struttura è valutabile in 25.000 ML, cui si somma il costo per la realizzazione del raccordo (1 km) all'attuale gasdotto e per lo smontaggio e reinstallazione delle attrezzature di carico/scarico ed antincendio (circa 2.000 ML). I fondi per le opere potranno essere reperiti nei finanziamenti per infrastrutture nazionali o attivabili in sede comunitaria (fondi Interreg).
- Date le caratteristiche di urgenza dell'intervento, si ritiene opportuno procedere al finanziamento della fase di progettazione e dell'avvio dei lavori, valutabile in 5000 ML.;
- che la Divisione con nota prot. 101307 in data 21/06/2023, acquisita dalla Commissione con prot. n. 7222 in data 21/06/2023, ha comunicato la procedibilità dell'istanza e la pubblicazione della documentazione che consta nel Rapporto ambientale, nella Sintesi non tecnica e nella Valutazione d'Incidenza disponibili al link <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9269/13603>; ha precisato inoltre che, come previsto dall'art. 14 del d.lgs.152/2006, la consultazione si concluderà entro 45 giorni dalla pubblicazione dell'avviso al pubblico.

VISTO E TENUTO CONTO

- che i soggetti di seguito elencati hanno inviato le proprie osservazioni sul Rapporto ambientale ai sensi dall'art. 14 del D.Lgs. 152/2006 (il testo integrale delle osservazioni è pubblicato sul sito del MATTM al seguente indirizzo: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9269/13603>);
- che di tali osservazioni si sintetizza quanto segue:

Ente – Soggetto	Prot. MASE	Contenuti
Presidente e legale rappresentante dell'Ordine degli Architetti P.P.C. della Provincia di Brindisi	0127639 e 0127679 del 03/08/23 contengono le osservazioni di cui alle note prot. n.	L'Ordine degli Architetti P.P.C. della Provincia di Brindisi per il tramite del Presidente, nel sottolineare che il PRP in fase di adozione non fosse stato corredato dal Rapporto Ambientale come da art. 4 comma 2-bis del D. Lgs. 121/2021, puntualizza alcune imprecisioni documentali e la mancanza dell'elaborato: " <i>Variante PRP 2002-2006</i> " approvato con DGR del 4/08/2006, rappresenta che: 1) il RA non considera gli effetti cumulativi da attività ad alto rischio di incidente rilevante nelle banchine di Costa Morena che è interessata dall'approdo per navi gasiere, e su cui risultano autorizzati da AdSPMAM (non menzionati nel PRP) la realizzazione dell'oleodotto <i>Brundisium</i> (in proroga di VIA) e la realizzazione del deposito GNL di EDISON (<20000 mc) su cui si è espressa negativamente la Sezione II

Ente – Soggetto	Prot. MASE	Contenuti
	2927 del 02/8/2023 e prot. n. 2090 del 22/12/22 (quest'ultima relativa alla fase di scoping)	<p>del Consiglio Superiore dei LLPP con voto n. 50/2021. In proposito l'Ordine riporta parte della motivazione del CSLLPP <i>“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 d'ampliamento delle attività industriali” (cerchiata in verde in fig. 1) proprio in quanto area di colmata prevista dal PRP e già realizzata diversi anni fa dalla B.G. Italia per realizzarvi un rigassificatore, e 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”</i>. Oltre alla valutazione degli effetti cumulativi da RIR, l'Ordine evidenzia che andranno valutati nel RA anche gli impatti dal traffico di navi di approvvigionamento GNL e dei 10.000 tir/anno che andranno a caricare il GNL.</p> <p>Sovrapposizione Area di Intervento su stralcio PRP di Brindisi del 1975</p>  <p>FIG. 1 – Estratto dal voto 50/2021 della Sezione II del Consiglio Superiore dei LLPP</p> <p>2) non è stata considerata la scheda 1d di cui all'allegato A al DPR 23 aprile 1998 <i>“Approvazione del piano di disinquinamento per il risanamento del territorio della provincia di Brindisi”</i> in considerazione che <i>“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. È 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”</i>. Infine l'Ordine evidenzia che <i>“un molo previsto a servizio delle attività industriali viene cancellato senza alcuna motivazione”</i> come da figura che si riporta</p>

Ente – Soggetto	Prot. MASE	Contenuti
		 <p>Fig. 8</p> <p>-La Tav di PRP vigente è le seguente:</p>  <p>Fig. 9</p> <p>Figura 2-2 Variante al Piano Regolatore Portuale del 1975 approvata con DGR nr.1190/2006</p>
ENEL PRODUZIONE S.P.A.	128312 del 03/08/23	<p>ENEL puntualizza che nel Porto Medio è “(...) prevista un’ampia area retroportuale da destinare alla logistica dei traffici portuali. Presso la radice est di Costa Morena Est è prevista la realizzazione di un piazzale con banchina operativa che si estende sull’area attualmente occupata dall’opera di presa a mare che a seguito della dismissione della centrale non sarà più necessaria. (...)”. Su tali aree di proprietà, ENEL prevede una serie di attività (dal recupero di materiale plastico, logistica) oggetto di richiesta finanziamento (bandi MASE/PNRR), che potrebbero essere negativamente condizionate (con conseguenti ricadute anche in termini occupazionali) da limitazioni agli indici parametrici e richiede pertanto “un tavolo tecnico di concertazione con gli enti istituzionalmente competenti oltre alle Autorità portuali, al fine di arrivare alla pianificazione progettuale di soluzioni adeguate al progetto di transizione energetica previsto”. Pertanto ENEL propone da subito,</p>

Ente – Soggetto	Prot. MASE	Contenuti
		<p>relativamente all'articolo 21 delle NTA, la <i>“modifica della norma evitando di prevedere un limite massimo alla superficie coperta in aggiunta a quella esistente, senza la conservazione degli edifici esistenti. In alternativa, si chiede la modifica della norma prevedendo i medesimi indici attualmente definiti per le aree produttive ASI classificate in zona A1 (indice di fabbricabilità fondiaria Iff pari a 6,0 mc/mq, un Rapporto di copertura Rc pari al 60% e una superficie fondiaria minima d'intervento di 1.800 mq come da Art. 16 delle Norme Tecniche di Attuazione ASI)”</i>.</p> <p>Relativamente all'area di Cerano, non contemplato nel vigente Piano Regolatore Portuale del 1975, ENEL, nel ricordare la volontà di dismissione della centrale elettrica per una riconversione energetica verso fonti rinnovabili e verso la trasformazione di beni a livello produttivo di più ampio respiro sempre nell'ambito delle politiche in tema di transazione energetica, puntualizza che la centrale di Cerano viene normata dal PRG del Comune di Brindisi (approvato con la Decisione del Commissario di Governo n. 1986 del 23/02/1989) e ricade in zona D3/a – Produttiva industriale Centrale Termoelettrica BR – Sud Cerano. Secondo l'art. 47 delle NTA, <i>“(…) le zone omogenee "D" sono destinate al completamento, alla riqualificazione e alla espansione degli insediamenti produttivi. “(…) I tipi di insediamenti produttivi sono i seguenti: a) insediamenti industriali ed artigianali in genere; b) insediamenti per la conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli e zootecnici; c) insediamenti per attività ausiliarie a servizio dei mezzi di trasporto; d) depositi di materie prime; e) depositi di rottami (…)”</i>. ENEL chiede pertanto la modifica dell'art. 25 delle NTA, chiedendo di eliminare il limite delle funzioni Industriali e produttive alla produzione di energia da fonti rinnovabili e integrando con le funzioni Industriali e Commerciali; inoltre, al fine di un concreto sviluppo considerato che l'apparato normativo non prevede alcun parametro edilizio, ENEL chiede di prevedere capacità edificatorie simili alle zone ASI per le attività produttive classificate in A1 al fine di consentire un corretto sviluppo.</p>
WWF Brindisi, con allegate osservazioni della fase di Scoping: Forum Ambiente Salute e Sviluppo Brindisi, Italia Nostra Brindisi, Legambiente Brindisi, WWF Brindisi	128524 del 04/08/23	<p>Il WWF, nel sottolineare che il PRP in fase di adozione non fosse stato corredato dal Rapporto Ambientale come da art 4 comma 2-bis del D. Lgs. 121/2021, puntualizza alcune imprecisioni documentali (richiamando anche un estratto del voto 107/2023 del Consiglio Superiore dei LLPP, Sezione II, che annotava varie anomalie) e rappresenta: la scomparsa di uno dei due moli di PRP senza alcuna motivazione agli atti; la mancata descrizione degli effetti cumulativi per presenza stabilimenti RIR ed impatti ambientali da traffico navale e TIR per, rispettivamente, scarico ed approvvigionamento GNL.</p>

Ente – Soggetto	Prot. MASE	Contenuti
NAC Brindisi, No Tap/Snam Brindisi		
Regione Puglia - Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana - Sezione Autorizzazioni Ambientali	129397 del 07/08/23	<p>La Regione osserva: 1) Nel RA non è menzionata la Strategia Regionale per lo sviluppo sostenibile della Regione Puglia; 2) Nell'analisi di coerenza interna ed esterna va esplicitata la simbologia utilizzata e chiede un maggior approfondimento di quella interna di tipo ambientale in particolare <i>“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”</i>; 3) la valutazione degli effetti del Piano presentata nel RA è stata fatta 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 <i>“anche la durata, la frequenza e la reversibilità per definire l'impatto come significativo o meno”</i>, tali caratteristiche non vengono esplicitate nel RA, così come non è indicato per ciascun impatto, se lo stesso sia diretto, indiretto, cumulativo e sinergico; 4) Non è stata valutata l'alternativa zero che dovrebbe descrivere la probabile evoluzione dello stato dell'ambiente senza l'attuazione del Piano; 5) Le misure di mitigazione sono illustrate nel RA attraverso l'individuazione, per ciascuna componente/tematica ambientale, di una selezione di criteri di sostenibilità, <i>“da contestualizzare in base al tipo di intervento”</i>, la Regione auspica che, al termine della consultazione pubblica, diventino parte integrante del PRP, 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.</p>
Comune di Brindisi - Settore Urbanistica e Assetto del territorio	129724 del 07/08/23	<p>Il Comune lamenta che la mancata trasmissione del RA a Comune, Regione e Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'ambito della procedura di adozione del PRP da parte del Comitato di Gestione, comprometterebbe le finalità della procedura di VAS. Il Comune ritiene altresì che: l'analisi dello stato dell'ambiente nel RA assume caratteri di genericità e sinteticità riferiti ad un contesto di area vasta e che andrebbe approfondito a livello della realtà portuale; che le alternative progettuali (A e B) siano non adeguatamente approfondite (in quanto differiscono solo per le opere che interessano il porto esterno) e che andrebbero riconsiderate sulla base di metodi di tipo multi-criteriale quantitativi e qualitativi, supportati da modellazioni numeriche ovunque sia possibile, in un ambiente organizzativo che integri conoscenza esperta a conoscenza diffusa, conoscenza esperta a conoscenza esperienziale in ambienti sociotecnici avanzati di pianificazione; l'analisi di coerenza interna ed esterna non adeguata in quanto non accompagnata da una descrizione, anche sintetica, delle motivazioni che hanno portato ad esprimere un determinato giudizio. Il Comune allega le Delibere del</p>

Ente – Soggetto	Prot. MASE	Contenuti
		Consiglio Comunale n. 111 e 112 del 19.12.2022 i cui contenuti sono ricompresi nel corpo della nota n. 129724/MASE del 07/08/2023.
ADSPMAM	132107 del 10/08/23	Il Proponente riscontra le osservazioni del Comune di Brindisi (Settore Urbanistica ed Assetto del Territorio), rimarcando l'osservanza alla disciplina della VAS che consta della fase di <i>scoping</i> (nel corso della quale il Comune ha inoltrato il parere di competenza di cui il Proponente ha tenuto conto nei paragrafi 2.7, 2.8 e 14 del RA) e della fase di consultazione sul RA e sulla proposta di PRP al termine della quale si procederà al recepimento delle osservazioni pervenute, se coerenti, provvedendo alla modifica del PRP (che prevede solo aree demaniali e non le aree di interazione Città Porto) di cui si darà atto nella dichiarazione di sintesi. Il Proponente ribadisce la validità dei contenuti del RA rinviando ad un'attenta lettura dei capitoli 7 (analisi a scala vasta) e 3 (analisi puntuale). Il Proponente rimarca sia la bontà valutativa delle alternative analizzate (che alla luce dell'obiettivo OG.1 "Accessibilità marittime e sicurezza della navigazione" vede nell'alternativa B quella a minor impatto ambientale anche per il minor dragaggio), sia dell'analisi di coerenza interna (di tipo strategico attraverso una relazione tra le strategie generali del Piano con i relativi obiettivi e di conseguenza con le azioni poste in campo per raggiungere gli obiettivi del Piano; di tipo ambientale che riprende la metodologia utilizzata per l'analisi di coerenza esterna), sia dell'analisi di coerenza esterna (orizzontale e verticale) e per le quali valutazioni si dà descrizione sintetica al termine di ogni tabella delle motivazioni che hanno portato ad esprimere il giudizio di compatibilità.

Sono inoltre pervenute oltre i termini le seguenti osservazioni:

Ente – Soggetto	Prot. MASE	Contenuti
Consorzio ASI Brindisi	MASE-2023-154464 del 04/10/23	<p>Il Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Brindisi (Consorzio ASI), dopo aver richiamato le specificità e le prerogative riconosciute dalla norma al Consorzio, al proprio Piano Regolatore Territoriale (PRT) e alle relative Norme Tecniche di Attuazione, richiama la valenza sovraordinata del PRT rispetto ad altri strumenti urbanistici e in particolare, al PRG e al PRP. Riporta inoltre, l'area consortile tipizzata dal PRT sottolineando che la gestione, lo sviluppo, la pianificazione e la programmazione di tali aree è esclusiva competenza del Consorzio ASI per cui valgono esclusivamente i precetti delle NTA consortili. Su tali aree, quindi, l'AdSPMAM non ha autorità né possibilità prescrittiva. Ciò detto, il Consorzio ASI riporta le aree per le quali riscontra "evidenti anomalie" del proposto PRP rispetto al PRT consortile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Art. 20, Ambito Porto Esterno – Subambito Area retroportuale per la logistica integrata - Art. 21, Ambito Porto Medio – Subambito Area retroportuale per la logistica integrata - Art. 22, Ambito Montecatini – Subambito S. Apollinare <p>Per tali aree il Consorzio ASI chiede la rettifica e la correzione delle</p>

Ente – Soggetto	Prot. MASE	Contenuti
		cartografie e delle NTA del PRP proposto affinché siano escluse “dalla pianificazione le aree che in maniera illegittima sono state inserite e la cui competenza è esclusiva di questo Consorzio ASI di Brindisi”.

- Con Nota prot. 141962/MASE del 07/09/2023, il Sindaco, alla luce delle controdeduzioni del Proponente, rappresenta il concreto interesse dell’Amministrazione ad una celere definizione delle attività tecnico-istruttorie delle Autorità procedente e competente per l’approvazione del PRP.
- Con Nota prot. 165373/MASE del 16/10/2023, l’AdSP ha riscontrato le osservazioni presentate dal Consorzio ASI di Brindisi MASE-2023-154464 del 04/10/2023 richiamando la normativa di pianificazione delle aree portuali, evidenziando in particolare che:
 - in base all’art.5 della L. 84/1994 **“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”**;
 - ai sensi del predetto articolo 5 “il Piano Regolatore Portuale (...) è un piano di rilevanza statale (...) 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”; pertanto, **“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)”;
 - inoltre, “(...) 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 (...) nulla abbia rilevato sulla questione sollevata da codesto Consorzio”.

CONSIDERATO che i riferimenti normativi per il mare sono:

- la **Direttiva 2008/56/CE** sulla strategia per l’ambiente marino che stabilisce il riferimento ambientale della politica marittima integrata dell’Unione europea (PMI), stabilendo principi comuni per gli Stati membri al fine di favorire lo sviluppo sostenibile dei mari e delle economie marittime e costiere e sviluppando un processo decisionale coordinato per raggiungere un buono stato ecologico delle acque marine;
- il **Decreto legislativo 13 ottobre 2010, n. 190** recante “*Attuazione della direttiva 2008/56/CE*” (in G.U. n. 270 del 18 novembre 2010) e successive modificazioni;
- la **Direttiva 2014/89/UE** che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo con

l'intento di promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime (c.d. economia blu), lo sviluppo sostenibile delle zone marine e l'uso sostenibile delle risorse marine;

- il **Decreto legislativo n. 201 del 17 ottobre 2016** recante “Attuazione della direttiva 2014/89/UE” (GU Serie Generale n.260 del 07-11-2016);
- il **DPCM 1/12/2017** recante “Approvazione delle linee guida contenenti gli indirizzi e i criteri per la predisposizione dei piani di gestione dello spazio marittimo” (GU n. 19 del 24 gennaio 2018) (d'ora innanzi Linee Guida); tali Linee Guida contengono gli indirizzi e i criteri per la predisposizione dei piani di gestione dello spazio marittimo e l'individuazione delle aree marittime di riferimento.

CONSIDERATO che

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

CONSIDERATO che i riferimenti normativi del Piano Regolatore Portuale (PRP) sono:

- **Legge 28 gennaio 1994, n. 84** (GU n.28 del 04-02-1994 - Suppl. Ordinario n. 21) “Riordino della legislazione in materia portuale” e successive modifiche, che disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti” (art. 1). Inoltre, disciplina i compiti e le funzioni delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP), aggiornati dal D.lgs. 13 dicembre 2017 n. 232.
- **D. Lgs. 4 agosto 2016, n. 169** “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124”;
- **D. Lgs. 13 dicembre 2017, n. 232** “Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016 n. 169 concernente le Autorità Portuali”.
- **Legge n. 156 del 9/11/2021** (G.U. 9/11/2021 n.267) (“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali”) che modifica la Legge 28 gennaio 1994, n. 84.
- “Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori del Portuali” emanate nel 2004 dal Ministero delle Infrastrutture, tramite il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.
- “Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale” emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili nel marzo del 2017.

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

- il **Regolamento (Ue) 2020/852** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020

(Regolamento Tassonomia), relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088, è una delle misure adottate dal Parlamento Europeo per attuare il "Piano d'azione per la finanza sostenibile" del 2018 della Commissione Europea;

- l'articolo 17 del Reg. UE 2020/852 prevede il **principio "non arrecare un danno significativo" (DNSH, "do no significant harm")**. Tale articolo definisce il "danno significativo" per i sei obiettivi ambientali contemplati dal regolamento.

PREMESSO che

- Il porto di Brindisi fa parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (nel seguito AdSP) insieme ai porti di Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli. I principali compiti della Autorità di Sistema Portuale sono sanciti dall'art. 6, c.4, Legge 84/94.
- Ai sensi del L. 84/1994, art. 5, co. 1, l'AdSP ha il compito di redigere un Documento di Pianificazione Strategica di Sistema - DPSS coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica; il DPSS non deve essere assoggettato alla procedura di VAS (L. 84/1994, art. 5, comma 1-bis).
- Il DPSS a termini della lettera b) comma 1-quater dell'art. 5 Legge 84/94 è stato adottato dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale con Deliberazione n. 1 del 28/02/2020.
- I contenuti operativi e la disciplina attuativa competono al PRP di ciascuno scalo, che delimita e disegna l'ambito e l'assetto complessivo delle aree strettamente correlate alle funzioni portuali e ne definisce la disciplina.
- Le finalità del DPSS e PRP, vengono delineate dall'Art. 5 della L. n. 84/1994. Il PRP ha una durata non fissata per norma, ma il suo orizzonte temporale efficace è concordemente individuato in 10-15 anni. Esso costituisce lo strumento di pianificazione del territorio demaniale marittimo e degli specchi acquei individuati come "*Ambito Portuale*", normando le destinazioni differenziate del territorio medesimo per la tutela del diritto di pianificazione da parte dell'Autorità proponente.
- La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale.
- Ai sensi dell'art. 5, c.2-bis, della L. n. 84/94 "*il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:*
 - a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;
 - b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il

parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;

- *c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS”.*

CONSIDERATO che

- la documentazione acquisita ai fini della consultazione sul Piano Regolatore Portuale del Porto di Brindisi consiste in:
 - Elaborati della proposta di Piano, costituiti da:

· Relazione generale	21-21-P-R-001-2-GEN
· Norme di attuazione	21-21-P-R-002-2-GEN
· Studio meteomarinario	21-21-P-R-003-1-MAR
· Studio della circolazione idrica portuale e della qualità delle acque portuali	21-21-P-R-005a-0-MAR
· Studio della gestione dei materiali di dragaggio	21-21-P-R-007-0-GEO
· Studio della navigabilità	21-21-P-R-008-2-MAR
· Studio dei traffici	21-21-P-R-009-0-VAR
· Studio del fabbisogno energetico	21-21-P-R-010-0-VAR
· Compatibilità dell'infrastruttura portuale con il sistema infrastrutturale stradale e ferroviario	21-21-P-R-011-1-GEN
· Stima economica degli interventi pianificati	21-21-P-R-012-2-GEN
· Studio della sicurezza del Porto (Safety, Security e sicurezza della navigazione)	21-21-P-R-013-1-GEN
· Studio della penetrazione del moto ondoso ed agitazione interna	21-21-P-R-04-1-MAR
· Studio sulla tracimazione della diga di Punta Riso	21-21-P-R-05b-0-MAR
· Studio sugli effetti delle opere portuali sul regime litoraneo e sugli arenili	21-21-P-R-05c-0-MAR
· Relazione geologica, idrogeologica geomorfologica, geologico-tecnica e classificazione sismica	21-21-P-R-06-1-GEO
· Abaco delle principali banchine del Porto di Brindisi	21-21-P-T-001a-0-PLA
· Planimetria stato attuale	21-21-P-T-001-1-PLA
· Piano Regolatore Portuale 1975	21-21-P-T-002a-0-PLA
· Adeguamento Tecnico Funzionale 2013 al Piano Regolatore Portuale	21-21-P-T-002b-1-PLA
· Adeguamento Tecnico Funzionale 2020 al Piano Regolatore Portuale	21-21-P-T-002c-1-PLA
· Planimetria dello stato di fatto dell'area portuale e Piano regolatore vigente	21-21-P-T-003-0-PLA
· Planimetria delle aree demaniali e della cinta doganale - Stato attuale	21-21-P-T-004-0-PLA
· Configurazione delle soluzioni alternative - Soluzione A	21-21-P-T-005a-1-PLA
· Configurazione delle soluzioni alternative - Soluzione B	21-21-P-T-005b-1-PLA
· Nuovo PRP - Aree funzionali e destinazioni d'uso - Planimetria generale	21-21-P-T-006a-2-PLA
· Nuovo PRP - Aree funzionali e destinazioni d'uso - Planimetria	21-21-P-T-006b-0-PLA

generale

- Delimitazione degli ambiti del PRP 21-21-P-T-007-2-PLA
 - Caratteri generali del Nuovo Piano Regolatore Portuale 21-21-P-T-008-1-PLA
 - Sovrapposizione del Nuovo Piano Regolatore Portuale sullo stato attuale 21-21-P-T-009-2-PLA
 - Sovrapposizione del Nuovo Piano Regolatore Portuale sul PRP vigente 21-21-P-T-010-2-PLA
 - Nuovo PRP - aree di interazione porto città e aree portuali planimetria generale 21-21-P-T-011a-1-PLA
 - Aree di Interazione tra il porto e la città 21-21-P-T-011-2-PLA
 - Aree di Interazione tra il porto e la città Individuazione delle aree e delle loro vocazioni funzionali 21-21-P-T-012-2-VAR
 - Articolazione temporale ed evidenziazione delle fasi attuative. Fase 0 21-21-P-T-013-0-VAR
 - Articolazione temporale ed evidenziazione delle fasi attuative. Fase 1 21-21-P-T-014-1-VAR
 - Articolazione temporale ed evidenziazione delle fasi attuative. Fase 2 21-21-P-T-015-2-VAR
 - Articolazione temporale ed evidenziazione delle fasi attuative. Fase 3 21-21-P-T-016-2-VAR
 - Ipotesi tipologiche di intervento opere marittime - Sezioni tipo 21-21-P-T-017-0-VAR
 - Specchi acquei soggetti a dragaggi e aree destinate a colmata 21-21-P-T-018-2-VAR
 - Interconnessioni stradali - Inquadramento territoriale - - Ambito portuale/soluzione di Piano 21-21-P-T-019-1-PLA
 - Interconnessioni ferroviarie - Inquadramento territoriale - - Ambito portuale/soluzione di Piano 21-21-P-T-020-2-VAR
 - Interconnessioni stradali e ferroviarie - Inquadramento territoriale -Area vasta 21-21-P-T-021-2-VAR
 - Riscontro_CSLLPP Riscontro-CSLLPP
- Rapporto Ambientale ai sensi dell'art. 13, comma 1, del D.Lgs. n. 152/2006, costituito da:
- Rapporto Ambientale VAS-PRP-RA-001
 - Inquadramento geografico - IGM 50.000 VAS-PRP-RA-TAV-001
 - Inquadramento territoriale - IGM 25.000 VAS-PRP-RA-TAV-002
 - Inquadramento su CTR VAS-PRP-RA-TAV-003
 - Inquadramento su Ortofoto VAS-PRP-RA-TAV-004
 - Inquadramento su PPTR - Struttura Idrogeomorfologica VAS-PRP-RA-TAV-005
 - Inquadramento su PPTR - Struttura Ecosistemico - ambientale VAS-PRP-RA-TAV-006
 - Inquadramento su PPTR - Componenti Culturali e Insediative VAS-PRP-RA-TAV-007
 - Inquadramento su Carta Idrogeomorfologica - AdB Puglia VAS-PRP-RA-TAV-008
 - Inquadramento su Piano di Assetto Idrogeologico - AdB Puglia VAS-PRP-RA-TAV-009
 - Inquadramento su carta delle aree naturali protette VAS-PRP-RA-TAV-010
 - Inquadramento su Carta dell'Uso del suolo - SIT Puglia VAS-PRP-RA-TAV-011
 - Sovrapposizione su strumento urbanistico comunale vigente VAS-PRP-RA-TAV-012
 - Inquadramento su SIN Brindisi VAS-PRP-RA-TAV-013
- Relazione di Incidenza
- Sintesi non Tecnica.

CONSIDERATO che il Rapporto Ambientale (in seguito RA) è articolato come segue:

- **Processo di Valutazione Ambientale Strategica:** descrive il processo di VAS del PRP del Porto di Brindisi e i relativi obiettivi, i riferimenti normativi, i contenuti del RA, la metodologia generale, lo schema logico-procedurale di formazione e approvazione del PRP, i soggetti coinvolti e gli esiti delle consultazioni preliminari.
- **Struttura, contenuti e obiettivi del PRP del Porto di Brindisi:** fornisce un inquadramento territoriale e dei principali aspetti di interesse per il PRP quali gli aspetti meteomarinari, il moto ondoso, eventi estremi, dragaggi e gestione dei materiali, la penetrazione del moto ondoso e agitazione interna, la circolazione idrica portuale e qualità delle acque portuali, la navigabilità, i traffici merci e passeggeri, la sicurezza del porto e gli interventi previsti dal PRP
- **Integrazione della componente ambientale nel Piano:** definizione e identificazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale.
- **Verifica della coerenza interna del Piano:** analisi di coerenza interna di tipo strategico e di tipo ambientale.
- **Quadro di riferimento programmatico:** verifica di coerenza esterna e sintesi, analisi dell'integrazione della componente ambientale nel Piano.
- **Stato dell'ambiente:** lo stato dell'ambiente è analizzato attraverso le matrici aria, risorse idriche, suolo e sottosuolo e rischi naturali, sismicità, clima, biodiversità, ambiente marino-costiero, paesaggio, rifiuti, inquinamento acustico, energia, popolazione e salute.
- **Valutazione degli effetti del Piano:** è inclusa una analisi del contributo del PRP agli obiettivi del Principio DNSH.
- **Analisi delle alternative di Piano**
- **Misure, criteri e indirizzi per la mitigazione degli effetti attesi**
- **Monitoraggio e controllo**
- **Analisi e neutralità climatica del PRP di Brindisi**
- **Valutazione di incidenza**
- **Integrazioni a valle della fase di *Scoping* di cui all'art. 13, comma 1 e 2 del D.Lgs. n. 152/2006**
- **Conclusioni.**

CONSIDERATO che

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

CONSIDERATO che in merito alle richieste del CSLP:

- tra gli elaborati della proposta di PRP il Proponente include un riscontro alle richieste del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici contenute nella nota del 21/11/2022 Registro Ufficiale 0011038 emessa dal CSLP a seguito di richiesta di parere sulla proposta di formazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Brindisi presentata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale con

nota prot. n. 20220031803 del 20.10.2022.

- A seguito di quanto richiesto dal CSLPP il Proponente ha provveduto alla integrazione di taluni elaborati e a specifici approfondimenti. Pertanto nell'elaborato di riscontro il Proponente riporta le richieste sopracitate e i relativi chiarimenti e/o approfondimenti forniti.

Richieste del CSLPP	Risposte del Proponente
Richiesta n.1 <i>“Al fine di individuare eventuali elementi condizionanti le future soluzioni tecniche per lo sviluppo delle infrastrutture portuali, si ritiene utile acquisire un quadro geotecnico generale, utilizzando le indagini esistenti eseguite nel tempo nell'area portuale, riportante la successione stratigrafica, le principali unità geotecniche e le relative caratteristiche meccaniche”.</i>	Si rimanda all'elaborato 21_21_P_R_06a_0_GEO_Relazione geologica idrogeologica sismica.
Richiesta n.2 <i>“Occorre acquisire elementi conoscitivi sullo stato di consistenza degli attuali banchinamenti, possibilmente producendo un quaderno delle sezioni tipologiche delle opere portuali esistenti (marginamenti, opere foranee...)”.</i>	Al fine di rispondere a quanto richiesto è stato elaborato un abaco delle principali banchine del porto al quale si rimanda per gli opportuni approfondimenti (21 21 P T 01° 0 PLA Abaco delle principali banchine del Porto di Brindisi)
Richiesta n.3 <i>“Occorre analizzare le interferenze tra il bacino portuale e i corsi d'acqua afferenti”.</i>	Si rimanda all'approfondimento fornito al paragrafo 4.3 dell'elaborato 21 21 PR 0012 GEN Relazione generale.
Richiesta n.4 <i>“Si osserva che la relazione geologica in atti ha un carattere estremamente generale in quanto riporta solo stralci della carta geologica storica degli anni 50-60 e risulta del tutto inadeguata. Pertanto, si richiede di predisporre una relazione geologica specifica per il PRP. Detta relazione dovrà inquadrare, anche sulla base delle indagini esistenti, le caratteristiche geologiche e stratigrafiche delle successioni presenti nelle diverse aree coinvolte nel PRP anche attraverso sezioni geologiche che evidenziano le interazioni fra il substrato e le aree interessate, evidenziando anche eventuali problematiche di natura gestionale delle aree del PRP”.</i>	Si rimanda all'elaborato 21_21_P_R_06a_0_GEO_Relazione geologica idrogeologica sismica.
Richiesta n.5 <i>“Si ritiene necessario approfondire le caratteristiche idrogeologiche, anche in relazione alle destinazioni</i>	

Richieste del CSLPP	Risposte del Proponente
<p><i>d'uso delle aree portuali ed alle criticità relative alla presenza di inquinanti e del SIN di Brindisi”.</i></p> <p>Richiesta n.6</p> <p><i>“Nella relazione geologica o in quella geotecnica occorre effettuare una valutazione, sia pur preliminare, degli effetti di amplificazione sismica locale che possono interessare le opere, specialmente con riguardo alle colmate”.</i></p>	
<p>Richiesta n.7</p> <p><i>“Si ritiene necessario che la relazione generale del piano del PRP sia integrata ed approfondita, anche con l'aggiunta di tavole grafiche, in relazione ai seguenti punti:</i></p> <p><i>- per facilità di lettura, è opportuno anticipare la definizione di “porto interno”, “porto medio” e “porto esterno”.</i></p>	<p>Richiesta ottemperata al Capitolo 2 dell'elaborato 21 21 PR 001 2 GEN Relazione generale.</p>
<p><i>occorre rendere conto del recente ampliamento dalla giurisdizione dell'AdSP al porto di Termoli.</i></p>	<p>Al paragrafo 1.1 dell'elaborato 21 21 PR 0012 GEN Relazione generale è stato specificato che “Il Sistema Portuale comprende i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli, così come stabilito dal D.L. 16 giugno 2022 n.68 in cui all'art.9, comma 10, in cui il porto di Termoli è stato inserito nella Circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale”.</p>
<p><i>per il PRP 1975 e per la variante del 2002, occorre integrare le tavole con i riferimenti dei redattori dello stesso”.</i></p>	<p>- La specifica richiesta è stata riportata al Capitolo 2 dell'elaborato 21 21 PR 001 2 GEN Relazione generale. Il Piano Regolatore Portuale di Brindisi è stato redatto dall'ufficio del genio Civile OO MM di Bari, mentre la Variante al Piano Regolatore Portuale di Brindisi è stata redatta dall'Area Tecnica dell'Autorità portuale di Brindisi.</p>
<p><i>occorre introdurre le informazioni ed i riferimenti (prezzario) assunti per i prezzi unitari alla base delle valutazioni economiche prodotte.</i></p>	<p>- Per la valutazione dei costi unitari dei dragaggi, delle pavimentazioni e dei riempimenti si è fatto riferimento al Prezzario della Regione Puglia aggiornato al luglio 2022. Per alcune lavorazioni specialistiche (ad es. gestione dei sedimenti e consolidamento delle colmate) si è fatto riferimento a prezzi desunti da progetti predisposti dalla AdSP ed in fase di approvazione che a loro volta fanno riferimento al medesimo Prezzario (v. Colmata di Costa Morena Est). Si rimanda all'elaborato 21 21 P R 012 2 GEN Stima</p>

Richieste del CSLPP	Risposte del Proponente
	economica degli interventi pianificati per i relativi approfondimenti.
<i>è necessario acquisire una tavola del layout attuale, riportante anche la batimetria esistente estesa, sino all'imboccatura portuale ed al canale di ingresso.</i>	- La richiesta è stata ottemperata nell'elaborato 21 21 P T 001 2 PLA Planimetria stato attuale.
<i>occorre fornire una tavola che illustri la separazione del sistema in due sotto-ambiti: a) porto operativo; b) interazione città-porto.</i>	La richiesta è stata ottemperata nell'elaborato 21 21 P T 11° 1 PLA _ Nuovo PRP - aree di interazione porto città e aree portuali planimetria generale.
<i>occorre approfondire le ragioni per cui il proposto PRP limita, di fatto, la propria azione alle aree "molo polimeri" e "nuovo piazzale di Capo Bianco".</i>	- Il PRP vigente del porto di Brindisi risale al 1975 e a meno di alcuni interventi introdotti attraverso alcuni ATF ancora ne conserva l'impostazione originale. Il primo scopo del nuovo PRP è stato quindi quello di aggiornare lo strumento urbanistico definendo le funzioni delle diverse aree operative del porto esistente così da razionalizzarne ed ottimizzarne l'utilizzo delle risorse disponibili e creare le condizioni per lo sviluppo del porto. Oltre alla razionalizzazione dell'uso delle risorse disponibili l'obiettivo del nuovo PRP è stato anche quello di introdurre delle nuove infrastrutture in modo da consentirne l'ulteriore sviluppo atteso. Occorre evidenziare che il Nuovo PRP di Brindisi interviene su un Porto che relativamente al porto interno ed al porto medio risulta già dotato di adeguate infrastrutture portuali che non possono essere ulteriormente potenziate oltre quelle già previste e pianificate; mentre l'unica possibilità di sviluppo è rappresentata dal bacino del porto esterno, ancora non completamente infrastrutturato, dove le opere esistenti non sono più idonee a consentire lo svolgimento dei traffici del porto di Brindisi (v. Pontile Polimeri) e dove la presenza di un'ampia area industriale dotata di ottimi collegamenti sia con la rete stradale che con la rete ferroviaria, può generare le condizioni per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo già delineati nel DPSS. Per tale motivo le azioni del Nuovo PRP si sono concentrate sul potenziamento del molo Polimeri, in modo da realizzare una infrastruttura in grado di coprire le esigenze attuali e future dei traffici delle rinfuse liquide, e realizzare un nuovo terminal con caratteristiche (lunghezza della banchina

Richieste del CSLPP	Risposte del Proponente
	operativa e superficie del piazzale operativo) in grado di favorire lo sviluppo dei nuovi traffici portuali anche in considerazione della presenza in tali aree di una Zona Franca Doganale e di Zone Economiche Speciali.
<i>il processo di scelta tra Scenario A e Scenario B va ulteriormente integrato ed approfondito;</i>	- Richiesta ottemperata al paragrafo 5.2 dell'elaborato 21 21 PR 001 2 GEN Relazione generale.
<i>si ritiene debba essere valutata l'opportunità di rendere maggiormente flessibili le previsioni funzionali assegnate alle aree o sotto-ambiti. In altri termini, occorre individuare un assetto plano-batimetrico del porto operativo intrinsecamente flessibile (opere esterne, specchi acquei interni, contorno banchinato ed aree portuali retrostanti) conseguente ad una previsione temporale definita (10÷15 anni), assetto suscettibile di modifiche purché contenute entro opportuni margini (c.d. "modifiche non sostanziali").</i>	- Richiesta ottemperata al paragrafo 6.4 dell'elaborato 21 21 PR 001 2 GEN Relazione generale.
<i>il campione temporale di valori del livello mare appare estremamente ridotto ed è opportuno valutarne una sua integrazione;</i>	- Richiesta ottemperata nell'elaborato 21 21 PR 003 1 MAR Studio meteomarinario. La serie della stazione mareografica di Brindisi è stata integrata con i dati misurati presso la stazione mareografica di Bari.
- occorre integrare gli atti con una attenta verifica della tracimazione in corrispondenza della diga di Punta Riso, lungo il tratto in utilizzo.	- L'elaborato 21 21 P R 05b 0 MAR Studio sulla tracimazione della diga di Punta Riso specifica che si raccomanda una attenta gestione della diga in esame, per la quale l'accesso e lo stazionamento di imbarcazioni a tergo va regolamentato e valutato in funzione delle condizioni di moto ondoso previste. Si rimanda all'elaborato i necessari approfondimenti.
<i>trattandosi di un PRP con orizzonte temporale ampio, occorre tenere conto degli effetti del cambiamento climatico. Oltre a quelli di natura pluviometrica ed anemometrica, occorre corredare la proposta di valutazione in merito alle predizioni di innalzamento del livello medio mare.</i>	- Richiesta ottemperata nell'elaborato 21 21 PR 003 1 MAR Studio meteomarinario al paragrafo 9.5.
<i>occorre esplicitare quali siano i motivi per cui è stata proposta la suddivisione dello specchio acqueo (soprattutto nel porto esterno) in una numerosa serie di figure geometriche contigue caratterizzate da diverse, ma prossime profondità del fondale. Tali motivazioni è opportuno siano legate anche alla "nave di progetto", per ciascun ambito portuale, viste le funzioni assegnate;</i>	- L'elaborato grafico 21 21 PT 006a 2 PLA Nuovo PRP - Aree funzionali e destinazioni d'uso – Planimetria generale individua i limiti di dragaggio previsti nell'ambito pianificati sulla base dello sviluppo delle colmate previste e della nave di progetto.
<i>occorre motivare la scelta dell'assetto geometrico dell'area Capo Bianco, in particolare dello sviluppo del</i>	- Le caratteristiche del nuovo terminal di Capo Bianco sono state definite seguendo un duplice percorso: il primo di tipo

Richieste del CSLPP	Risposte del Proponente
<i>fronte banchina con sviluppo rettilineo, anche alla luce delle previsioni sulla nave/i di cui si prevede l'ormeggio;</i>	ambientale è stato quello di prevedere una nuovo piazzale di dimensioni tali da garantire il bilancio tra dragaggi e riporti, il secondo di tipo funzionale operativo è stato quello di pianificare una infrastruttura in grado di garantire gli attesi incrementi di traffici marittimi del porto di Brindisi aprendo lo scalo anche a tipologie di traffici che allo stato attuale lo interessano solo in via marginale. In particolare la banchina operativa del terminal ha una lunghezza di circa 730 m. A questa banchina potranno ormeggiare tutte le navi di maggiori dimensioni che per le diverse tipologie merceologiche che si prevede potranno utilizzare il terminal. In particolare alla banchina operativa del nuovo terminal potranno ormeggiare contemporaneamente due navi portacontainer di cui una da 9.000 TEU (LMAX=352 m) e una da 6.000 TEU (LMAX=280 m), oppure due bulk carrier da 90.000 t (LMAX=250 m) e una bulk carrier da 15.000 t (LMAX=140 m), oppure due tankers da 90.000 t (LMAX=240 m) e una tankers da 20.000 t (LMAX=140 m), oppure tre general cargo da 40.000 t (LMAX=210 m) oppure due ro-ro da 30.000 t e una ro-ro da 6.000 t.
<i>- in merito alla larghezza dell'imboccatura, al fine di rimuovere qualsiasi remora, si evidenzia l'opportunità che, acquisito lo studio di agitazione mirato ad ottimizzare la lunghezza del molo di sottoflutto, si integri l'elaborato "Studio della Navigabilità" basato sulle Linee Guida PIANC e su metodi analitici, con uno studio di simulazione di manovra del tipo Real Time Full Mission, da condursi per le navi in "flotta di progetto" e per le condizioni estreme di moto ondoso, che tenga conto della geometria scaturita dalle integrazioni allo studio di agitazione.</i>	In ottemperanza a tale prescrizione/osservazione nel corso del mese di febbraio 2023 presso il laboratorio THESI di Mola di Bari è stato eseguito uno studio di simulazione di manovra Real Time che utilizzando le navi della flotta di progetto ha analizzato la fattibilità delle manovre di ingresso e di uscita nel/dal porto di Brindisi nelle due configurazioni alternative della nuova diga di sottoflutto. Per i dettagli si rimanda al report delle prove di laboratorio.
<i>la previsione di un intervento al piede del canale Pigonati non è oggetto di PRP</i>	- Come chiarito al paragrafo 6.6.3 della Relazione l'intervento al piede del Canale Pigonati è funzionale alla esecuzione del dragaggio necessario per allargare il canale navigabile dragato a quota -10 m s.l.m.m. necessario per migliorare le condizioni di agibilità del porto interno di Brindisi. Trattandosi di un'opera funzionale alla esecuzione di un intervento previsto nel nuovo PRP anch'essa di fatto deve essere

Richieste del CSLP	Risposte del Proponente
	inserita tra le opere previste nel nuovo PRP.
<p><i>- in linea con quanto indicato nell'allegato "Studi di settore" delle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali" sarebbe opportuno ampliare le considerazioni specialistiche di ingegneria costiera fornendo elementi conoscitivi sui possibili effetti delle opere portuali sul regime litoraneo e sugli arenili;</i></p>	<p>In ottemperanza a questa prescrizione/osservazione è stato redatto uno studio specifico sugli effetti delle opere portuali sul regime litoraneo e sugli arenili esistenti all'interno del porto di Brindisi. Per i dettagli si rimanda all'elaborato 21 21 PR 003 1 MAR 005c 0 Studio sugli effetti delle opere portuali sul regime litoraneo e sugli arenili</p>
<p><i>- occorre individuare le criticità all'ormeggio delle navi da crociera in corrispondenza dei venti da nord (esposizione murate e transitabilità dell'Isola di Sant'Andrea) e del cono d'ombra generato ai fini della manovrabilità aeroportuale.</i></p>	<p>Come specificato al paragrafo 6.6.4 della Relazione Generale per quanto riguarda la compatibilità della nave presso la Diga di Punta Riso con i vincoli del cono di atterraggio imposto dall'ENAC si precisa che la posizione prevista risulta esterna ai limiti del suddetto cono.</p>
<p><i>si osserva che lo stato di attuazione del PRP vigente, le motivazioni che hanno portato alla redazione nel nuovo PRP e quali siano le effettive previsioni e le relative implicazioni in termini di nuove opere e nuove destinazioni d'uso, non sono chiaramente evidenziate e precisate. Sembrerebbe si dia per scontata una approfondita conoscenza di nomi, di località, di problemi ed interazioni. Si ritiene utile che la suddetta relazione sia maggiormente indirizzata a chiarire meglio le specifiche scelte proposte ed i vantaggi che si intendono raggiungere, supportando l'elaborato con opportuni approfondimenti. A tal riguardo, si osserva che il paragrafo relativo al PRP vigente ed al suo stato di attuazione, riporta copie di tavole e denominazioni non immediatamente comprensibili.</i></p>	<p>- Gli elaborati grafici sono stati revisionati aggiungendo i nomi delle banchine e degli accosti.</p>
<p><i>si segnala, altresì, che nella illustrazione dell'interazione con il SIN è riportato che l'area complessiva, probabilmente del SIN, è suddivisa in: Polo chimico, Polo energetico, Agglomerato industriale, Aree agricole ed Aree marine. Non è evidenziata né una suddivisione, né le interazioni con l'area oggetto del PRP e le relative implicazioni pianificatorie. Sarebbe utile una integrazione in tal senso.</i></p>	<p>Il paragrafo 2.2 della relazione Generale è stato modificato ed è stata l'immagine relativa alla sovrapposizione tra le due aree. Si rimanda al Rapporto Ambientale l'approfondimento dell'analisi dell'interazione tra le due aree.</p>
<p><i>il paragrafo relativo al "Collegamento con la rete stradale/ferroviaria a livello locale e nazionale" illustra la situazione generale senza entrare nel merito delle implicazioni e condizionamenti sul nuovo PRP, in relazione anche a quanto previsto nel vecchio.</i></p>	<p>- Osservazione ottemperata nell'elaborato 21 21 P R 011 1 GEN Compatibilità dell'infrastruttura portuale con il sistema infrastrutturale stradale e ferroviario.</p>

Richieste del CSLPP	Risposte del Proponente
<p><i>- inoltre il capitolo relativo all'interazione con la città, pur contenendo una interessante parte di carattere storico, non chiarisce come il PRP proposto contribuisca a risolvere le problematiche connesse alla definizione del rapporto funzionale con la città e la pianificazione urbanistica cittadina.</i></p>	<p>La richiesta è stata ottemperata integrando i paragrafi 3.3 e 3.4 dell'elaborato 21 21 PR 001 2 GEN Relazione generale.</p>
<p><i>si osserva che nel paragrafo relativo alle caratteristiche dei fondali (4.2) sono delineate quattro macro aree che sarebbe opportuno meglio evidenziare anche graficamente.</i></p>	<p>- La richiesta è stata ottemperata integrando il paragrafo 4.2 con un'immagine che favorisce l'individuazione delle aree citate.</p>
<p><i>- i collegamenti di ultimo miglio (4.4) riportano una serie di elementi con nomi di strade ed informazioni prive di adeguati riferimenti grafici e rappresentazione dei flussi.</i></p>	<p>La richiesta è stata ottemperata integrando l'elaborato 21 21 P T 019 2 PLA Interconnessioni stradali – Inquadramento territoriale– Ambito portuale/soluzione di Piano.</p>
<p><i>Anche la parte relativa all'illustrazione delle alternative progettuali non è sufficientemente supportata da indicazioni grafiche che diano chiara evidenza delle alternative a confronto. Nel paragrafo 6.3 di Descrizione generale del lay-out e 6.4, potrebbero vantaggiosamente essere inserite illustrazioni che aiutino a capire la situazione che si intende raggiungere”.</i></p>	<p>Il paragrafo 5.2 della Relazione Generale approfondisce le alternative studiate per giungere alla soluzione di Piano. Non sono stati considerati aspetti relativi alle manovre di ingresso e di uscita, di interferenza con i traffici portuali, di sicurezza della navigazione e di orientamento degli ormeggi in quanto per tali aspetti le due soluzioni sono equivalenti. Alla base di tale valutazione il bilanciamento dei volumi di scavo è un criterio strategico per un progetto di pianificazione di un porto ricadente in area SIN (si pensi ai porti di Taranto e di Piombino). Si rimanda al citato paragrafo per un approfondimento dei criteri posti a confronto.</p>
<p>Richiesta n.8. <i>“Si segnala, ancora, che nei seguenti elaborati: 1. 21 21 P T 006a 1 PLA Nuovo PRP - Aree funzionali e destinazioni d'uso –Planimetria generale 2. 21 21 P T 011 1 PLA Aree di Interazione tra il porto e la città 3. 21 21 P T 11A 0 PLA Aree di Interazione porto-città e aree portuali - Planimetria generale 4. 21 21 P T 012 1 VAR Aree di Interazione tra il porto e la città Individuazione delle aree e delle loro vocazioni funzionali (nella testatina elaborato è 21 21 PT 012 1 PLA) non si riscontra una chiara corrispondenza tra le voci in legenda e le indicazioni planimetriche. Ad esempio nella tavola 21 21 P T 006a 1 PLA, la “Funzione area a verde” in legenda non sembra trovare collocazione nell'elaborato grafico, oppure nell'elaborato 21 21 PT 012 1 PLA VAR la legenda non</i></p>	<p>Sono stati revisionati gli elaborati grafici 21 21 P T 011 2 PLA Aree di Interazione tra il porto e la città e 21 21 P T 012 2 VAR Aree di Interazione tra il porto e la città Individuazione delle aree e delle loro vocazioni funzionali.</p>

Richieste del CSLLPP	Risposte del Proponente
<i>dà indicazioni su tutte le campiture degli ambiti in planimetria. Inoltre, nell'elaborato 21 21 PT 011 1 PLA, un'area indicata come di interazione porto-città, nell'elaborato 21 21 PT 012 1 VAR risulta area di interesse naturalistico”.</i>	
Richiesta n.9 <i>“Si segnala la necessità di fornire adeguati informazioni sulla interazione delle previsioni pianificatorie con il sedime aeroportuale indicando il superamento di eventuali criticità a riguardo”.</i>	Si rimanda agli elaborati allegati al Rapporto preliminare di orientamento, mentre per l'analisi delle criticità e della coerenza di rimanda al documento di Rapporto stesso.
Richiesta n.10 <i>“Infine, si osserva che in linea ipotetica, per ragioni ambientali/paesaggistiche, potrebbero essere apportate modifiche anche di una certa entità riguardo alla proposta di PRP ora in esame; in primis proprio sulla indicazione delle opere di grande infrastrutturazione. Pertanto, si ritiene necessario che codesta AdSP fornisca le proprie motivazioni in merito alla scelta di anteporre la richiesta di parere a questo Consesso alla fase di valutazione del rapporto ambientale”.</i>	La procedura di VAS è stata correttamente avviata a seguito dell'adozione del PRP da parte del AdSP di Brindisi ai sensi degli artt.11 e 13 del D.Lgs.152/2006 con la trasmissione all'ente competente del PRP e del Rapporto Preliminare. In particolare l'art.11 del D.Lgs.152/2006 al comma 1 prevede infatti che <i>“La valutazione ambientale strategica è avviata dall'autorità procedente contestualmente al processo di formazione del piano o programma”.</i> In oltre al comma 3 lo stesso articola recita che <i>“La fase di valutazione è effettuata anteriormente all'approvazione del piano o del programma, ovvero all'avvio della relativa procedura legislativa, e comunque durante la fase di predisposizione dello stesso.”</i> Pertanto la procedura di VAS deve concludersi prima dell'approvazione finale del PRP, che si ricorda rimane in capo all'AdSP ai sensi dell'art.5 comma 1-quinquies della L.n.84 del 20.01.1994 e ss.mm.ii.

- Questa Commissione considera i chiarimenti e gli approfondimenti, svolti in risposta alle richieste del CSLLPP, un apprezzabile lavoro utile anzitutto a migliorare la comprensibilità complessiva degli elaborati di progetto, come è facilmente deducibile dalle risposte riportate nella tabella seguente (tratta dal documento “Riscontro_CSLLPP” allegato ai documenti di PRP).
- **Con nota prot. CTVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0010676.21-09-2023 l'AdSP ha trasmesso il Parere del CSLLPP ex art. 5, comma 2bis lett. b) della L. n. 84/1994 reso nell'adunanza del 20 giugno 2023. Si evidenzia come il CSLLPP auspichi (p. 107) una piena collaborazione con questa Commissione nello svolgimento di attività istruttorie relative a Piani Regolatori Portuali e si sottolinea**

la piena condivisione di questo auspicio¹.

CONSIDERATO che

- In data 15/09/2023 una delegazione di questa Commissione e del Gruppo Istruttore ha effettuato un sopralluogo nel Porto di Brindisi con lo scopo di incontrare il Proponente e raccogliere utili informazioni anche grazie a ricognizioni nelle aree in cui si articola l'intero Porto di Brindisi. Nella giornata, oltre al sopralluogo effettuato con la presenza della AdSP e del gruppo dei tecnici che si sono occupati della redazione del PRP e dei documenti di VAS, è stato previsto anche un momento di presentazione dei principali contenuti del Piano e di condivisione delle informazioni anche sulla base di specifiche domande avanzate da questa Commissione. In tal modo, questa Commissione ha potuto contestualizzare sul campo le posizioni esposte dal Proponente circa i temi trattati.

CONSIDERATO E VALUTATO

1. PROCESSO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

- nei capp. 1 e 2 del RA il Proponente inquadra normativamente la pianificazione portuale e la Valutazione Ambientale Strategica rispetto alla quale è richiamata anche la normativa regionale; in questo preliminare inquadramento il Proponente afferma anche che *“Le azioni e gli interventi individuati dal PRP del Porto di Brindisi non ricadono direttamente in aree ricomprese nell'ambito della Rete Natura 2000, tuttavia, considerata la rilevanza degli interventi proposti e la prossimità a tali aree per i siti Natura 2000 (SIC/ZPS IT9140003 “Stagni e Saline di Punta della Contessa” e SIC/ZPS IT9140005 “Torre Guaceto e Macchia San Giovanni”, in relazione agli interventi di dragaggio, realizzazione casse di colmata e protezione e consolidamento delle fondazioni di banchine) la VAS sarà coordinata con la Valutazione di Incidenza (VINCA) secondo quanto previsto dall'art. 10 co. 3 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., così come ripreso dall'art. 17 della LR 44/2012E come previsto dalla Circolare n. 1/2008 della Regione Puglia (BURP n. 117 del 22-7-2008) – Norme esplicative sulla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) - dell'Assessorato all'Ecologia”;*
- viene inoltre inquadrato il procedimento di VAS avviato per il PRP del Porto di Brindisi con riferimento all'istanza di avvio del procedimento, al Rapporto Preliminare stilato nella prima fase del processo di VAS che si basa sulle determinazioni assunte dalla Giunta Comunale nell'Atto di Indirizzo adottato con Del. G.C. n°274 del 02/07/2013 e del Documento Programmatico Preliminare, alla notifica di avvio della consultazione sul Rapporto Preliminare ai Soggetti Competenti in materia Ambientale e ai contributi da essi fatti pervenire.
- Il Proponente effettua una elencazione delle norme (RA, par. 2.3 “RIFERIMENTI NORMATIVI”) articolata per livelli (internazionale e nazionale) e per temi (acqua, ambiente e salute, ambiente urbano, aria e cambiamenti climatici, energia, rumore, natura e biodiversità, paesaggio e patrimonio culturale, rifiuti e bonifiche, rischi tecnologici, suolo e rischi naturali, trasporti, turismo).
- In merito alla fase di *scoping* e alle consultazioni preliminari che hanno visto il contributo dei soggetti competenti in materia ambientale (SCA) il Proponente afferma che il RA *“ha tenuto conto, nella sua*

¹ *“Sussiste la possibilità che il parere della Commissione VIA/VAS imponga prescrizioni tali da modificare significativamente le previsioni del piano. La Sezione esprime pertanto l'auspicio che, in futuro, si proceda ad una valutazione congiunta dei Piani Regolatori Portuali da parte del Consiglio Superiore LLPP e della Commissione VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente”.*

elaborazione, di quanto pervenuto dai Soggetti Competenti in Materia Ambientale (SCA) di seguito riportati:

- *Autorità idrica Pugliese rif. prot. MITE 155611 del 12/12/2022;*
- *ARPA PUGLIA ANAS rif. prot. MITE 155684 del 12/12/22;*
- *Comune di Brindisi Settore Urbanistica e Assetto del territorio rif. prot. MITE 163614 del 27/12/22*
- *Regione Puglia – Dipartimento mobilità Sezione infrastrutture per la mobilità, rif. Prot. MITE 161096 del 21/12/2022”.*

Esiti della fase di scoping

- nel cap. 14 del RA, il Proponente ha redatto una tabella di controdeduzioni alle osservazioni degli SCA pervenute in fase preliminare e alle raccomandazioni contenute nel parere di *Scoping*, fornendo indicazioni circa il loro recepimento nel Rapporto Ambientale;
- in merito alle raccomandazioni contenute nel Parere di *Scoping*, il Proponente non ha dato seguito ad alcune richieste tra cui, in particolare:
 - **circolazione idrica portuale e qualità delle acque portuali:** studio che evidenzi l'impatto ovvero l'invarianza della realizzazione delle opere previste rispetto alla vicina foce di Fiume Grande (per esempio a causa della realizzazione della colmata di Capo Bianco) (cap.14, tabella punto 3.c);
 - **studio della sicurezza del porto** (p.408 punto 4);
 - **Quadro di riferimento programmatico e analisi di coerenza esterna:** finalizzare la verifica di coerenza del PRP non solamente alla valutazione di obiettivi generali e specifici di Piano ma anche a quella di azioni e interventi previsti e riportati nella tabella del Par. 2.2 del RP: contrariamente a quanto affermato dal Proponente in merito a questa richiesta, analisi della coerenza esterna rispetto non solo agli obiettivi ma anche alle azioni e interventi previsti dal PRP non solo è pienamente possibile ma è anche assolutamente opportuna perché, si ribadisce, così che la VAS del piano raggiunga la finalità che le è propria, ovvero massimizzare la sostenibilità del piano stesso prima ancora di arrivare alla necessità di mitigare gli effetti determinati dalle azioni in esso contenute.
 - **Risorse idriche:** ricognizione dei consumi attuali e del sistema fognario attualmente a servizio dell'area portuale (RA, tabella p. 413, punto 7.e), analisi del rischio biologico ed ecologico legata sia alla salute umana sia alla qualità degli ecosistemi marini (punto 7.f), sistema di depurazione e scarico delle acque del sistema portuale, evidenziando lo stato di eventuali condutture sottomarine presenti nell'area, la presenza e dinamica di microorganismi patogeni che dall'area portuale potrebbero diffondersi all'esterno della stessa e delle eventuali alghe tossiche soprattutto dove si creino situazioni di modificata o rallentata circolazione d'acqua e la presenza di rocce o substrati concreti che: il Proponente afferma che non è possibile riportare tali informazioni in quanto i dati non sono disponibili; questa Commissione ribadisce quanto più volte affermato nel presente parere: al di là dell'espletamento di un processo previsto per legge, la VAS applicata ai piani e programmi ha come scopo la “prevenzione” di quei danni che si potrebbero manifestare con l'attuazione delle opere previste dal Piano; è quindi necessario un ulteriore sforzo affinché venga data risposta a quanto richiesto che può avere, tra l'altro, significative ripercussioni sulla salute umana;
 - **Rifiuti:** stima previsionale dei rifiuti prodotti alla luce del nuovo PRP (RA, tabella p. 416, punto 7.p); il Proponente afferma che allo stato attuale non è possibile effettuare tale stima e che i rifiuti saranno gestiti in modo sostenibile in congruità al Piano di Gestione dei Rifiuti; questa Commissione chiede che venga chiarito l'impatto del porto di Brindisi nell'assetto previsto dal nuovo PRP e quindi, con le funzioni aggiornate e implementate sulla gestione complessiva dei rifiuti che interessa il territorio; sarebbe pertanto sufficiente ipotizzare la percentuale di incremento/diminuzione della

produzione di rifiuti conseguente alle movimentazioni che saranno possibili a seguito della implementazione del PRP e, di conseguenza, stimarne le ricadute sul sistema di gestione territoriale;

- In merito alle osservazioni dei Soggetti Competenti in materia Ambientale:
 - In fase di *scoping*, ARPAPUGLIA (prot. n. 155684/MASE del 12/12/22) chiedeva di esplicitare nel RA “le azioni da mettere in atto per la tutela della regolazione dei corsi d’acqua (PAI) che ricadono nelle aree portuali, al fine di ridurre/contenere il rischio idraulico ed idrogeologico”. Al Cap. 14 del RA, il Proponente dichiara che le tematiche sollevate sono state analizzate all’interno dei paragrafi dedicati, in particolare al Cap. 10. In tale capitolo non sono presenti richiami a quanto osservato da ARPAPUGLIA ma nel RA sono individuati i seguenti specifici obiettivi di sostenibilità ambientale:
 - “AC1 -Ridurre le interferenze con la difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d’acqua. (PAI)”, al quale è associata la seguente azione: “AZ.1.1.1 – Manutenzione delle opere di difesa”,
 - “SU4- Ridurre i livelli di rischio idraulico ed idrogeologico” al quale sono associate le seguenti azioni: “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)”, “AZ.4.2.1- Recupero del Capannone ex Montecatini per usi espositivi e ricreativi e delle aree annesse”; “AZ.4.2.4- Valorizzazione della zona archeologica adiacente a Villa Skirmort”; “AZ.4.2.5 - Realizzazione di un sistema di parchi come connessione tra territorio, città e porto (Fiume Grande, Parco del Cillarese, Area ex Deposito Nafta, Isola di Sant’Andrea”, “AZ.4.2.6 – Delocalizzazione degli attracchi delle navi militari di maggiori dimensioni dei rimorchiatori e delle attività di cantieristica navale nel porto esterno”.
 - Questa Commissione condivide che la conformità degli interventi alle NTA del PAI sia garanzia del raggiungimento dell’obiettivo SU4 e invita il Proponente a chiarire la correlazione tra le azioni AZ.4.1.4, AZ.4.2.1, AZ.4.2.4, AZ.4.2.5 al raggiungimento dell’Obiettivo SU4.

2. STRUTTURA, CONTENUTI E OBIETTIVI DEL PRP DEL PORTO DI BRINDISI

- Nel cap. 3 del RA (“STRUTTURA, CONTENUTI E OBIETTIVI DEL PRP DEL PORTO DI BRINDISI”), preliminarmente alla descrizione di “Obiettivi, contenuti e azioni di Piano” (par. 3.11, p. 92 del RA) e degli “Interventi previsti dal PRP” (par. 3.12, p. 98 del RA), il Proponente fornisce un resoconto della pianificazione vigente e del relativo stato di attuazione, nonché inquadramenti relativi al territorio, allo studio meteomarinario del Porto di Brindisi, agli eventi di moto ondoso al largo, agli eventi estremi in prossimità del porto, alla gestione dei materiali di dragaggio, alla penetrazione del moto ondoso ed agitazione interna, alla circolazioni idrica portuale e qualità delle acque portuali, alla navigabilità, ai traffici merci e passeggeri, alla sicurezza del Porto.

a) Resoconto della pianificazione vigente e del relativo stato di attuazione:

- il Proponente riporta quanto segue:
 - *Il Piano Regolatore Portuale di Brindisi è stato approvato il 21 ottobre 1975 con D.M. LL. PP. N. 37, con le modifiche apportate dalla variante di ampliamento adottata nel 2002 e definitivamente approvata nel 2006 con Dgr n. 1190/2006 ed è ancora in vigore in forza dell’art. 27, comma 3 della legge 84/94, per il quale i piani regolatori portuali vigenti all’entrata in vigore della stessa conservano la loro efficacia a tempo indeterminato fino al loro aggiornamento.*

- Con Delibera di Giunta Regionale n. 1190 il 04.08.2006 è stata approvata una Variante al Piano Regolatore Portuale di Brindisi riguardante i nuovi accosti per navi traghetto e Ro-Ro di S. Apollinare. Successivamente, al fine di adeguare il P.R.P. alla nuova configurazione dei suddetti accosti, è stato avviato un procedimento per l'Adeguamento Tecnico Funzionale (A.T.F.) delle opere previste nella Variante già approvata. Tale procedimento di A.T.F., si è concluso con l'approvazione da parte della Giunta Regionale, giusta Delibera n. 40 del 29.01.2013.
- Inoltre, nel 2020 è stato avviato un ulteriore procedimento di Adeguamento Tecnico Funzionale (A.T.F.) relativo alla realizzazione di un pontile su bricole presso Costa Morena Ovest volto al potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro.



Figura 2- Adeguamento Tecnico Funzionale 2020 al Piano Regolatore Portuale

- Tale procedimento di A.T.F., si è concluso con l'acquisizione del parere positivo espresso dalla II Sezione del C.S. dei LL. PP. con voto n°80/2020 reso nel corso dell'adunanza del 25/11/2020 e l'approvazione definitiva del Comitato di Gestione.
- Le opere sopracitate sono state in gran parte realizzate. In particolare, sono ormai da qualche tempo operative:
 - la diga foranea di **"Punta Riso"**;
 - le strutture di accosto dei traghetti a **Costa Morena Ovest** ed i relativi piazzali retrostanti;
 - il banchinamento di **Costa Morena Ovest**;
 - l'area destinata ai **"Cantieri navali"**.
- Inoltre nella "zona ampliamento attività industriali" prevista nel porto esterno, nell'ambito dei lavori di costruzione del rigassificatore di British Gas poi abbandonati, è stata realizzata una colmata che ne occupa la porzione di ponente denominata Capo Bianco.
- Per quanto riguarda lo sporgente di Costa Morena Est, sono stati completati il banchinamento e gli impianti tecnologici e da ultimo anche i lavori per la pavimentazione in calcestruzzo armato dei piazzali retrostanti, a rendere pienamente fruibile tutto il molo di Costa Morena est per una superficie complessiva di circa 200.000 m².
- Infine sono già state pianificate, programmate e progettate le seguenti opere:
 - **Attracchi di S. Apollinare**: progetto definitivo approvato decreto di compatibilità ambientale art. 5 bis;

- **Cassa di Colmata di Costa Morena e dragaggio dell'area di S. Apollinare da -10 a -12 m s.l.m. del canale di accesso al porto interno a -14 m s.l.m. e dell'area di contorno alle calate di Costa Morena a -14 m s.l.m.m.;** (decreto di compatibilità ambientale” ex art. 23 del D.lgs. 152/2006 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nr. 254 del 21 giugno 2021, Conferenza dei Servizi Decisoria Sincrona per la approvazione del progetto conclusa positivamente il 7/03/2022, è in corso la procedura per eliminare il vincolo geomorfologico dalla fascia costiera interessata dall'opera).
 - **Pontile con briccole per l'ormeggio di navi ro-ro a Costa Morena Ovest** (appalto dei lavori già aggiudicato);
 - **Banchinamento e recupero funzionale del piazzale della colmata di Capo Bianco** (ex British Gas): progetto di fattibilità tecnica ed economica.
- Rispetto alle previsioni del PRP Vigente mancherebbero quindi solo le opere necessarie per completare la “zona ampliamento attività industriali” ed il nuovo pontile per rinfuse liquide previsto in corrispondenza del limite di ponente della suddetta zona oltre il completamento dell'opera di difesa secondaria del porto esterno (le scogliere che collegano le isole “Le Pedagne” ed il tratto terminale intestato all'estremo nord dell'isoletta “Traversa”).

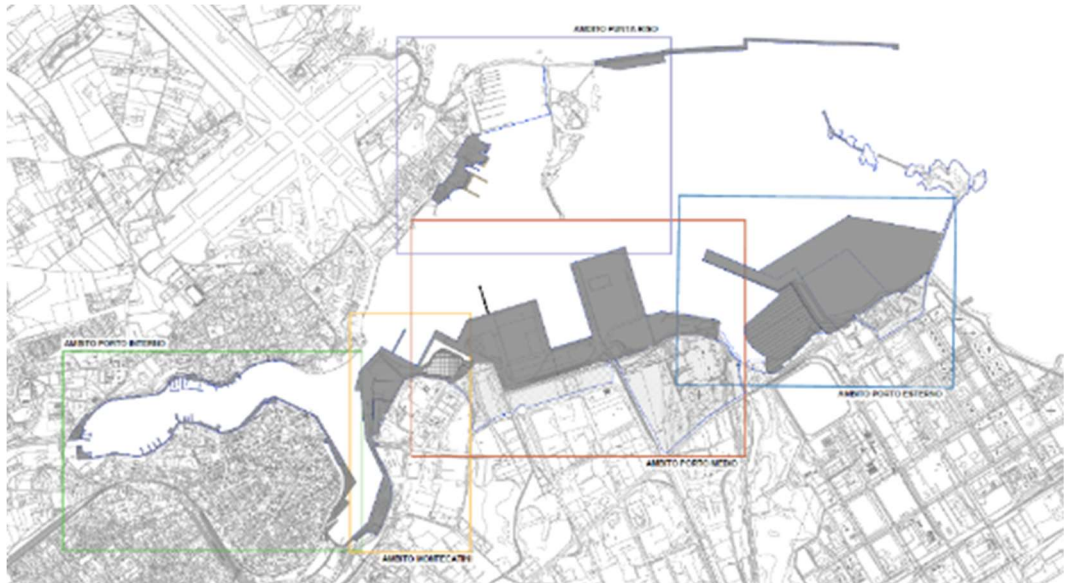


- Il Proponente evidenzia inoltre che sebbene l'ambito territoriale di influenza del Piano in oggetto sia il territorio del comune di Brindisi, il Porto di Brindisi fa parte di un “sistema integrato ed aperto” nel quale rientra i porti della AdSPMAM (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli); pertanto è rispetto a tale sistema che si intende tragguardare le concrete possibilità di crescita ed opportunità per tutte le categorie di soggetti che operano ed interagiscono al suo interno.

b) Inquadramento della infrastruttura portuale (par 3.2 del RA):

- Il porto di Brindisi è importante per i collegamenti con la Grecia, l'area balcanica, la Turchia e il bacino orientale del Mediterraneo.
- È possibile suddividerne la sua intera composizione in tre parti (cfr. immagine seguente, elaborato 21_21_P_T_007_2_PLA):

- **Porto interno**, formato da due lunghi bracci che cingono la città a Nord e ad Est e che prendono rispettivamente il nome di "Seno di Ponente" e "Seno di Levante" (superficie specchio acque: 750.000 metri quadrati) dalla prevalente funzione militare – diportistica – crocieristica, ma anche di traffico ro-ro e di movimentazione granaglie.
- **Porto medio**, formato dallo specchio acqueo che precede il canale di accesso al porto interno (Canale Pigionati) e dal seno Bocche di Puglia che ne forma il bacino settentrionale. (Superficie: 1.250.000 metri quadrati) dalla prevalente funzione commerciale.
- **Porto esterno**, limitato a Sud dalla terraferma, a levante dalle isole Pedagne, a ponente dall'isola S. Andrea, dal molo di Costa Morena e, a Nord, dalla diga di Punta Riso. (Superficie: 3.000.000 metri quadrati) con prevalenti funzioni industriali.



- Con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 178 del 16.10.2008 è intervenuto l'ampliamento del limite SUD della Circostrizione Portuale da Capo Bianco (limite precedente) sino al limite sud di Cerano. Con successivo decreto del 15 maggio 2013 (Gazzetta Ufficiale Serie generale - n. 176 del 29.07.2013), lo stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ridefinito i limiti della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Brindisi, che è stata ridotta lungo la linea di costa intercorrente tra Capo Bianco e Cerano.
- I collegamenti ferroviari si sviluppano attraverso il nodo della stazione di Brindisi: con il Nord, lungo la direttrice Bari - Bologna - Milano; con la Campania e la Calabria attraverso lo sfiorco di Taranto e con il sud con il prolungamento della direttrice adriatica verso Lecce ed il Salento. I collegamenti stradali coincidono con i medesimi itinerari: per il Nord, superstrada per Bari e poi la A14; per le regioni ioniche e tirreniche, la SS7 sino a Taranto, quindi la SS 106(ionica) verso la Calabria e la superstrada per Potenza verso Salerno e Napoli.
- L'**infrastruttura ferroviaria** portuale interna si compone di:
 - fascio di presa e consegna (Costa Morena ovest): costituito complessivamente da n. 5 binari, di cui due (lato terra) già oggetto di intervento di manutenzione nell'ambito dell'intervento di "potenziamento del raccordo ferroviario consortile (PIT 7)" (stazione appaltante: Provincia di Brindisi; responsabilità del procedimento: Comune di Brindisi) e tre (lato mare) oggetto di rinnovamento e ampliamento nell'ambito dell'intervento di "realizzazione della piattaforma intermodale di Brindisi (Del. CIPE n. 35/2005)";

- fascio di banchina (Costa Morena est): costituito complessivamente da n. 3 binari, di cui due (quelli esterni) costruiti nell'ambito dell'intervento di "realizzazione della piattaforma intermodale di Brindisi (Del. CIPE n. 35/2005)", e uno (quello centrale) costruito nell'ambito dell'intervento di "realizzazione della rete ferroviaria tra le banchine di Costa Morena est".

c) Studio meteomarinario del Porto di Brindisi, eventi di moto ondoso al largo ed eventi estremi in porto (RA, parr. 3.3, 3.4, 3.5 e Studio Meteomarinario - elaborato 21_21_P_R_003_1_MAR):

- Per la definizione delle **condizioni di moto ondoso** al largo del porto di Brindisi sono state prese in esame le seguenti fonti di dati disponibili per il sito in esame:
 - registrazioni ondametriche direzionali (da gennaio 1968 a dicembre 2011) effettuate dalla boa posta a circa 6 km a NE del porto di Monopoli con cadenza mista (rilevamenti triorari alternati a misure effettuate ogni mezz'ora), appartenente alla Rete Ondametrica Nazionale (gestita dall'ISPRA, ex APAT);
 - dati di moto ondoso ricostruiti tra il 1979 ed il 2021 dal centro meteorologico europeo (ECMWF) facenti parte del database ERA5, caratterizzati da risoluzione spaziale (lat-lon) pari a 1/2 di grado e con una cadenza temporale oraria. La serie di dati estratti dal database ERA5 presenta una durata di circa 42 anni e rappresenta quindi un campione statisticamente molto significativo.
- Per la definizione delle **caratteristiche dei venti** sono stati analizzati i dati di vento al largo di Brindisi appartenenti alla serie storica (1979-2021) ricostruita da ERA5 con cadenza oraria.
- Le variazioni del **livello del mare** che contraddistinguono il paraggio sono state determinate facendo riferimento alle misure eseguite negli anni 2007 e 2008 presso la stazione mareografica di Brindisi gestita dall'Autorità di Bacino della Regione Puglia nell'ambito del progetto SIMOP. L'analisi dei dati ha permesso di separare la componente di marea astronomica (deterministica) da quella meteorologica (stocastica).
- Infine, per la **propagazione del moto ondoso** dal largo verso riva, finalizzata alla valutazione delle condizioni di esposizione del paraggio sottocosta, è stato applicato un modello di rifrazione inversa spettrale degli stati di mare al largo di Brindisi per un punto localizzato alla profondità di -30 m in prossimità delle opere di difesa del porto (40.663 °N, 18.004 °E). Il modello impiegato consente di simulare i processi fisici di rifrazione e shoaling che governano la propagazione delle onde in aree con fondali limitati e variabili.
- I massimi *fetch* efficaci si hanno tra 310°N e 0°N, con un'estensione media di 240 km ed un massimo di circa 266 km in direzione Nord-Nord-Ovest (330°N).
- I venti regnanti (più frequenti) provengono dal settore di maestrale (315-330 °N) e, con minor frequenza, dal settore di scirocco (165°N) con una frequenza complessiva rispettivamente pari al 27.18% e 8.82%. Le calme (stati di vento con velocità inferiore a 2 m/s) di scarso interesse ai fini della generazione del moto ondoso, si verificano con una frequenza pari al 9.43%. I venti dominanti (più intensi), con velocità del vento superiori a 16 m/s, si verificano in media con percentuali annuali molto vicine allo zero, per circa 10 ore/anno (Figura 3-1 e Tabella 3-1) e provengono prevalentemente dal settore di scirocco (135-165°N). In misura minore si possono verificare venti intensi da maestrale.
- I risultati ottenuti a seguito dell'analisi dei valori estremi nel punto di ricostruzione ERA5 hanno consentito di determinare i valori di altezza d'onda significativa H_s e periodo medi T_m associati a

prefissati tempi di ritorno per l'esposizione ondosa omnidirezionale e per i tre distinti settori di traversia che caratterizzano il paraggio in esame:

Tempo di ritorno	0 - 360 °N		SETTORE A 270.0 - 22.5 °N		SETTORE B 22.5 - 112.5 °N		SETTORE C 112.5 - 180.0 °N	
	Hs	Tm	Hs	Tm	Hs	Tm	Hs	Tm
[anni]	[m]	[s]	[m]	[s]	[m]	[s]	[m]	[s]
1	3.47	7.68	3.14	7.42	2.14	6.49	2.53	6.87
5	5.26	8.92	5.15	8.92	4.01	7.99	4.39	8.30
10	5.7	9.18	5.64	9.23	4.48	8.29	4.85	8.59
20	6.13	9.43	6.12	9.51	4.92	8.55	5.3	8.86
30	6.37	9.56	6.39	9.67	5.18	8.70	5.55	9.00
40	6.55	9.65	6.59	9.78	5.36	8.80	5.73	9.10
50	6.68	9.72	6.74	9.86	5.5	8.87	5.87	9.18
100	7.09	9.93	7.2	10.11	5.93	9.10	6.3	9.40
150	7.33	10.05	7.47	10.25	6.18	9.22	6.55	9.53
200	7.5	10.14	7.66	10.35	6.36	9.31	6.73	9.62
250	7.64	10.21	7.81	10.42	6.5	9.38	6.87	9.69
300	7.74	10.25	7.93	10.48	6.61	9.43	6.98	9.74
400	7.91	10.33	8.12	10.57	6.79	9.52	7.16	9.83
500	8.05	10.40	8.27	10.65	6.93	9.58	7.29	9.89

Figura 8-Eventi estremi di moto ondoso al largo di Brindisi nel punto ERA5 di coordinate 41.00 °N, 18.00 °E

- Per quanto riguarda gli eventi estremi in prossimità del porto, calcolati per i tre settori di traversia che caratterizzano il paraggio in esame, sono stati determinati i valori di altezza d'onda significativa Hs e il periodo medi Tm associati a prefissati tempi di ritorno per l'esposizione ondosa omnidirezionale:

Tempo di ritorno	0 - 360 °N		SETTORE A 270.0 – 22.5 °N		SETTORE B 22.5 – 112.5 °N		SETTORE C 112.5 – 180.0 °N	
	Tr	Hs Tm	Hs Tm	Hs Tm	Hs Tm	Hs Tm	Hs Tm	
[anni]	[m]	[s]	[m]	[s]	[m]	[s]	[m]	[s]
1	3.37	7.45	3.27	7.43	2.32	6.55	1.6	6.63
5	5.51	8.73	5.5	9.00	4.28	8.01	3.62	8.08
10	6.04	8.99	6.05	9.32	4.77	8.30	4.13	8.34
20	6.55	9.23	6.58	9.62	5.24	8.56	4.61	8.57
30	6.85	9.36	6.89	9.78	5.5	8.69	4.88	8.69
40	7.05	9.45	7.1	9.89	5.69	8.79	5.08	8.77
50	7.21	9.52	7.27	9.98	5.84	8.87	5.23	8.83
100	7.71	9.73	7.78	10.23	6.29	9.08	5.7	9.02
150	8.0	9.84	8.08	10.38	6.56	9.21	5.97	9.12
200	8.2	9.92	8.29	10.48	6.74	9.29	6.16	9.19
250	8.36	9.99	8.46	10.56	6.89	9.36	6.31	9.24
300	8.49	10.04	8.59	10.61	7.01	9.41	6.43	9.28
400	8.69	10.11	8.8	10.71	7.19	9.49	6.62	9.35
500	8.85	10.17	8.97	10.79	7.34	9.56	6.77	9.40

Figura 10-Eventi estremi di moto ondoso nel punto P0

- Le massime variazioni del livello marino atteso per il sito in esame, calcolate rispetto ai livelli previsti in fase di sizigia, sono 0,59 m (MSL) di innalzamento e -0,44 m (MSL) di abbassamento.

d) Studio della penetrazione del moto ondoso ed agitazione interna (RA, par. 3.7):

- Lo studio della penetrazione ondosa all'interno del porto è stato condotto mediante l'applicazione del modello numerico FIDELL (Finite Differences ELLiptic solver), capace di riprodurre la propagazione del moto ondoso nelle aree costiere in presenza di opere marittime parzialmente riflettenti. Il codice di calcolo è stato applicato per riprodurre la penetrazione, all'interno del porto, di tutti gli stati di mare relativi alla serie storica (1979-2021), relativa a un punto denominato P0 (profondità - 30 m), derivata nell'ambito dello Studio meteomarinario a partire dal database ERA5 e calibrata mediante confronto con le misure ondametriche condotte dalla stazione RON di Monopoli.

I risultati del modello sono stati analizzati calcolando, per ciascuno stato di mare, l'altezza d'onda significativa media all'interno di diciotto aree individuate nell'ambito portuale. Per ciascuna di queste aree sono state quindi prodotte una curva e una tabella di durata, le quali permettono di individuare immediatamente il numero di ore (o la percentuale sul tempo totale), in cui l'altezza d'onda significativa eccede alcuni valori limite. È quindi possibile, sulla base dei risultati, valutare la durata dei periodi di non operatività (*downtime*) di banchine e aree portuali. Lo studio ha evidenziato che le opere foranee e la disposizione delle opere interne sono in grado di fornire un ottimo riparo dal moto ondoso. I risultati del modello indicano che nella maggior parte delle aree portuali è garantita la possibilità di accesso, manovra e stazionamento in banchina, con limitatissimi periodi di non operatività, prevalentemente rilevabili per le banchine situate nella zona occidentale del porto.

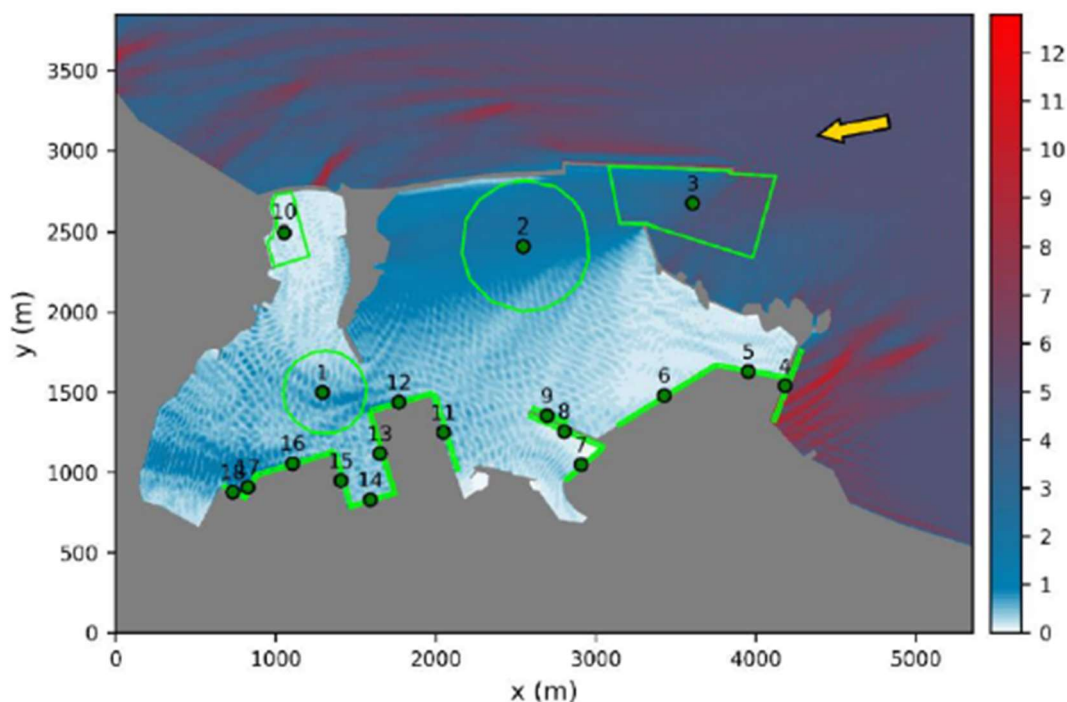


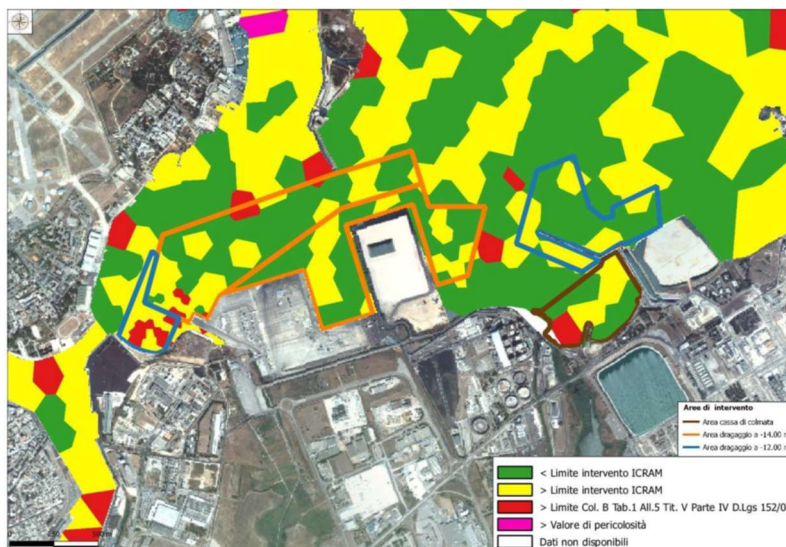
Figura 21-Altezza d'onda significativa per lo stato di mare con tempo di ritorno 10 anni, settore B ($H_{m0} = 4.77$ m, $T_p = 8.30$ s, $Dir = 79^\circ N$)

e) Gestione dei materiali di dragaggio del Porto di Brindisi (RA, par. 3.6)

- Il Proponente, nello “*Studio della gestione dei materiali di dragaggio*” (codice elaborato 21 21 PR 007 0 GEO) e RA par. 3.6, riassume l’iter di caratterizzazione dei fondali sulla base dei campionamenti e delle analisi che si sono succedute nel tempo ed in cui sono state parte attiva ARPA, ICRAM ed ISPRA nell’ambito di accordi di programma definiti con l’ex Autorità Portuale di Brindisi. La prima caratterizzazione constata di 3 interventi dal 2004 al 2009 e sono stati valutati 656 punti di indagine per un complessivo di 1.543 campioni ed un totale di 103.741 determinazioni analitiche distribuiti su una superficie di 76.460.813 m² che ha riguardato le seguenti macro aree:

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

Il Proponente afferma che (pag. 54 del RA) “*Dal confronto dei risultati delle indagini condotte sui fondali con i valori di intervento ed i valori previsti dalla tabella 1 colonna B allegato 5 parte IV titolo V del D.lgs. 152/06, l’area indagata è risultata, per buona parte dei parametri ricercati, esente da contaminazione, ad eccezione di alcuni superamenti relativi solo ad alcuni campioni ed alcuni analiti (principalmente Arsenico rilevato prevalentemente nella zona di S. Apollinare, ed in alcuni campioni DDT, PCDD e Idrocarburi C>12). In nessuno dei punti ricadenti nelle aree di intervento si sono riscontrati valori di concentrazione di analiti tali da rendere pericolosi i sedimenti*”.



Distribuzione aree per classi di qualità dei sedimenti (0,00–0,20 m)

L'ulteriore campagna di indagini eseguita nel 2020, secondo il DM 173/2016, 51 carote ciascuna di lunghezza almeno 50 cm superiore dello spessore di sedimenti da dragare con una lunghezza minima di 2 m per un totale di 211 campioni di sedimento da analizzare, ha confermato l'attualità degli esiti delle pregresse caratterizzazioni ed ha riguardato le aree di S. Apollinare e di Costa Morena Est in quanto coinvolte nel progetto della Cassa di Colmata di Costa Morena e del dragaggio dell'area di S. Apollinare (da -10 a -12 m s.l.m.m.), del canale di accesso al porto interno (a -14 m s.l.m.m.) e dell'area di contorno alle calate di Costa Morena (a -14 m s.l.m.m.).

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

Sulla base di una campagna di rilievi batimetrici eseguita nel 2009 dalla *Coastal Consulting Exploration* di Bari all'interno del porto di Brindisi che ha riguardato tutto lo specchio acqueo del porto di Brindisi e nell'area antistante dove è prevista la realizzazione della Piattaforma Europa, sulla base delle previsioni del PRP, il Proponente ha proceduto ad un computo metrico dei dragaggi programmati, stimando un volume totale di materiale pari a 2.615.900 m³ di cui 2.328.250 m³ reimpiegati per la realizzazione della cassa di colmata Capo Bianco (1.695.000 m³), della cassa di colmata di Costa Morena Est lato opera di presa (162.500 m³), del nuovo pontile Polimeri (308.000 m³), del nuovo Terminal Crociere di Punta Riso (162.750 m³). Dal calcolo risulta un esubero di 287.650 m³, sul punto il Proponente puntualizza *“Considerato gli attuali problemi ad ottenere l'autorizzazione alla esecuzione di interventi di dragaggio con una opzione di gestione diversa da quella del conferimento in vasca di colmata (ad esempio refluento a mare) si è deciso di limitare nelle fasi iniziali i dragaggi a quota -15 m s.m.m., in modo da consentire l'utilizzo del volume complessivo (2.215.900 m³) per la realizzazione dei nuovi terrapieni (2.328.250 m³), rimandando*

“Gestione dei materiali di dragaggio del Porto di Brindisi” che prenda in considerazione anche i sedimenti dei dragaggi di approfondimento delle aree di S. Apollinare e Costa Morena, per un volume di circa 700.000 m³, sebbene già programmate dalla AdSP, che verrà conferito all’interno della retrostante colmata tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena”.

La Commissione evidenzia altresì che non è stato recepito quanto raccomandato nel parere di Scoping, punto 1.c, ove si chiedeva di *“Illustrare gli interventi del nuovo PRP che presentano interferenze con la bonifica per le aree a terra e quali siano le procedure di gestione per minimizzare l’impatto ambientale”*. Sul punto giova ricordare che la realizzazione di interventi ed opere all’interno di siti di interesse nazionale, è assoggettata alla disciplina di cui all’art. 242-ter del D.lgs. 152/2006 o alla disciplina di cui all’art. 25 del DPR 120/2017, a seconda della tipologia di intervento ed opera. In particolare, qualora gli interventi dovessero rientrare tra quelli contemplati dall’art. 242-ter, comma 1, del D.lgs. 152/2006, anche se non prevedono attività di scavo ma comportano occupazione permanente di suolo, dovrà essere presentata un’istanza di valutazione conforme all’art. 1, comma 2, del decreto direttoriale n. 46 del 30/03/2021, pubblicato sul sito web del MASE. Nel caso si tratti, invece, di interventi ed opere che non rientrano tra quelli elencati nel comma 1 del citato art. 242-ter, (ai quali si applica, pertanto, l’art. 25 del DPR 120/2017), dovrà essere presentata un’istanza di valutazione conforme all’art. 1, comma 2, del decreto direttoriale del 19 luglio 2021, n. 113, pubblicato sul sito web del MASE. Si ricorda che il DM Ambiente del 26/01/2023, n. 45, attuativo dell’art. 242-ter comma 3 del D. Lgs. n. 152/2006, ha distinto le diverse tipologie di interventi e di opere in funzione dell’impatto, anche potenziale, che possono esercitare sulle matrici ambientali, e in funzione di specifiche caratteristiche dell’area interessata, con conseguente diversificazione della procedura di valutazione delle interferenze.

Tale suddivisione ha condotto alla definizione delle seguenti cinque tipologie di interventi e opere:

- a) interventi e opere che per loro natura possono essere realizzati liberamente senza alcun titolo abilitativo (art. 4);
- b) interventi e opere che possono essere realizzati mediante relazione tecnica asseverata da parte di un tecnico abilitato (art. 5);
- c) interventi e opere che possono essere realizzati, in presenza di attività di messa in sicurezza operativa del sito, mediante comunicazione (art. 6);
- d) interventi e opere che possono essere realizzati mediante relazione tecnica asseverata da parte di un tecnico abilitato, previa acquisizione del quadro ambientale, che rispettano specifici requisiti tecnico-costruttivi e ambientali (art.7);
- e) interventi e opere soggetti a valutazione delle interferenze (art. 8).

Pertanto dovrà essere verificata l'applicazione di tale previsione normativa.

La Commissione, nel condividere quanto affermato dal Proponente (pag. 320 del RA) *“La gestione dei sedimenti di dragaggio costituisce infatti la principale criticità che in questo momento rallenta lo sviluppo del porto di Brindisi”*, invita il Proponente a considerare i contenuti del parere del CSSLPP (pag. 110 - Affare n. 107/2022), per la parte in cui nella previsione dei dragaggi alla quota di -16 m, auspicando la gestione degli stessi con opzione diversa dalla immissione in cassa di colmata, invita il Proponente ad una verifica *“sulle previsioni di traffico, in modo da operare, all’evenienza, una tempestiva variazione allo strumento urbanistico”*.

f) Circolazione e qualità delle acque portuali (RA, par. 3.8):

- Lo studio è stato condotto applicando il modello matematico agli elementi finiti denominato SMS (*Surfacewater Modeling System*). In via cautelativa, le simulazioni sono state condotte utilizzando come unica forzante idrodinamica le oscillazioni di livello dovute alla sola marea astronomica. Sulla base dei risultati forniti dallo studio meteomarinario, si è assunta una marea di tipo semi-diurno con ampiezze pari a 0.4 m e 0.3 m. In funzione del campo idrodinamico calcolato, è stata successivamente valutata la capacità di ricambio idrico con riferimento al decadimento dell'ossigeno disciolto che si verifica in 5 giorni di cicli di marea.

I risultati sono stati confrontati con quelli relativi alla configurazione attuale dello specchio acqueo portuale, per la quale è disponibile un precedente studio condotto nel 2010. I risultati mostrano che **in corrispondenza degli specchi acquei posti marginalmente rispetto all'imboccatura portuale, si creano delle zone di ristagno che determinano un sensibile decadimento della concentrazione di ossigeno**. Le **condizioni di qualità delle acque** nella configurazione di progetto sembrano del tutto equivalenti a quelle simulate nelle condizioni attuali dello specchio acqueo portuale. Si può quindi concludere che la nuova configurazione delle opere non induca un peggioramento della qualità delle acque.

Con lo scopo di verificare la **qualità delle acque** all'interno dell'ampio bacino del porto di Brindisi è stata valutata la capacità di ricambio idrico con riferimento al decadimento dell'ossigeno disciolto che si verifica in 5 giorni di cicli di marea, sia nella configurazione attuale che in quella di progetto. Le simulazioni sono state effettuate considerando una concentrazione iniziale per tutto lo specchio acqueo discretizzato pari a 5.0 mg/l ed una legge di decadimento di tipo esponenziale. Inoltre, si è imposto che lungo il dominio di frontiera che separa lo specchio portuale dal mare esterno, è stata prevista una concentrazione di ossigeno disciolto costante e pari a 7.0 mg/l. Si tratta di una scelta conservativa in quanto, nella realtà lungo le imboccature portuali si possono riscontrare valori della concentrazione di ossigeno disciolto superiori a quelli assunti in ragione della marcata miscelazione operata dalle onde e dalle correnti marine.

I risultati ottenuti dalle simulazioni effettuate, nello schema attuale ed in quello di progetto, hanno mostrato che per entrambe le configurazioni prese in esame si creano delle zone di ristagno che determinano un sensibile decadimento della concentrazione di ossigeno.

g) Habitat bentonici sensibili e di interesse comunitario (RA, par. 3.8, p. 73):

- Il Proponente ha rappresentato lo stato degli habitat e della biocenosi presenti nelle aree esterne all'ambito portuale e presso Capo Bianco, in quanto ritenute comunque significative per l'applicazione del Piano;
- Per lo studio degli habitat bentonici (e non "*bentonitici*" come riportato da proponente erroneamente) il progetto prevede operazioni di campionamento e l'analisi dei campioni raccolti per la caratterizzazione chimica, fisica e biologica dell'area; nello specifico, dal progetto sono previsti prelievi annuali di campioni di sedimenti superficiali, semestrali per il campionamento del biota, e trimestrali per il campionamento delle acque, zooplankton e fitoplankton e per le analisi dei campioni raccolti;
- Tali attività sono state distribuite in tre settori, Brindisi (polo Industriale – Capo Bianco), Controllo (area a Nord di Punta della Contessa) e Cerano (a Sud di Punta della Contessa), portando il Proponente alle seguenti conclusioni:

- L'analisi dei popolamenti a policheti presenti campionati in praterie di *P. oceanica* e nel coralligeno non ha evidenziato differenze significative tra le tre località indagate;
 - L'analisi dei transetti fotografici ha rivelato un relativo impoverimento strutturale delle formazioni coralligene del settore di Controllo, che appare meno diversificato rispetto ai settori Brindisi e Cerano; per quanto riguarda, invece, il numero di taxa per il coralligeno, esso è risultato inferiore nel settore di Brindisi rispetto agli altri due e, tuttavia, è stata segnalata la presenza di alcune specie strutturanti, tra le quali la madrepora coloniale *Cladocora caespitosa*;
- Per lo studio della *Posidonia oceanica* sono stati effettuati dei conteggi in immersione per la misura della densità dei fasci (e non “*fascicoli*”) della fanerogama, attraverso l'uso di un quadrato di 50 cm e localizzazione randomizzata. Le date del campionamento risalgono a luglio 2019 e hanno portato il Proponente alle seguenti conclusioni:
- Nel settore “Controllo” le praterie di Posidonia hanno presentato il numero più basso di fasci fogliari rispetto agli altri due siti, con meno di 150 unità nel sito C1 e 70 in C2, e si presentavano piuttosto frammentate e con patches isolate;
 - Nel settore “Cerano” la densità dei fasci è risultata essere intorno alle 200 unità in frames di 50 cm per lato e la prateria di Posidonia si presentava piuttosto estesa e a copertura omogenea;
 - Nel settore “Brindisi” la copertura della Posidonia è risultata piuttosto eterogenea, con densità più elevate nel sito BR2 rispetto a BR1;
- Pertanto, il Proponente afferma che “I risultati delle analisi sulle misure della densità fogliare di Posidonia oceanica confermano l'impoverimento strutturale del settore di Controllo” e, inoltre, che “Anche nel settore ‘BRINDISI’ come nel settore ‘CONTROLLO’ le praterie di Posidonia si presentano piuttosto frammentate e con la caratteristica aggiuntiva di avere le foglie corte (circa 1/4) rispetto a quelle di CERANO e del CONTROLLO”.
- Il Proponente dichiara che sono stati eseguiti nuovi campionamenti in data 7 dicembre 2022, al fine di ottenere dati aggiornati sulla densità dei fasci fogliari di *Posidonia oceanica* relativi all'area di Capo Bianco Per il nuovo studio sulla *Posidonia oceanica* le analisi sono state realizzate prendendo in considerazione i metodi riportati in Buia et al. (2003) e, in particolare, presso la stazione BR_1P la caratterizzazione del posidonieto è stata effettuata attraverso rilievi puntuali, rilevando le seguenti informazioni: profondità; tipologia di substrato; densità della prateria (numero di fasci fogliari/m²); ricoprimento (percentuale di superficie di fondo marino ricoperta dalla pianta viva); presenza di altre fanerogame e/o di alghe alloctone (% *Caulerpa cylindracea*, *Cymodocea nodosa*); composizione della prateria (monospecifica/pura o mista);
- Le attività sono state condotte in immersione subacquea da Operatori Scientifici Subacquei (OSS).
- Le analisi eseguite hanno rilevato che: la prateria di Posidonia nell'area di studio nei pressi di Capo Bianco risulta frammentata, con una copertura del 60% sul totale di fondo esplorato, che si insedia su sabbia e/o matte con superficie di ricoprimento di sabbia nuda pari al 25% e di matte morta pari al 15%; si tratta, inoltre, di prateria monospecifica in quanto è caratterizzata dall'assenza di altre fanerogame e anche di alghe alloctone invasive del genere *Caluerpa*;
- Confrontato le misure di densità dei fasci della prateria, secondo la classificazione di Giraud (1979), in relazione anche alla profondità di campionamento, secondo il sistema di classificazione proposto da Pergent et al. (1995), il Proponente afferma che “la prateria può essere definita “in equilibrio” in quanto con densità sempre superiore a 582 fasci/m²”;

- Alla fine del 2022 sono stati eseguiti, inoltre, specifici rilievi relativamente all'area della colmata di Capo Bianco per i quali il Proponente dichiara che *“non è stata attualmente accertata la presenza di habitat, biocenosi e/o specie sia animali che vegetali di particolare valenza naturalistica”*; secondo il Proponente. Tutte le comunità e le biocenosi bentoniche presenti nell'area di studio sarebbero comuni in tutto il Mediterraneo che qui versano in uno stato di degrado tipico degli ambienti portuali. Pertanto, flora, fauna ed ecosistemi presenti sono quelli tipici di ambienti perturbati:
 - Il **piano sopralitorale** relativo all'area di intervento risulta presente soprattutto sulle scogliere artificiali dei frangiflutti, mentre si trova in maniera residuale sulle banchine artificiali, la cui componente vegetale è rappresentata maggiormente dai cianobatteri del genere *Verrucaria* spp., mentre tra gli animali stanziali sono maggiormente rappresentati *Ligia italica* e *Littorina neritoides*.
 - Il **piano mesolitorale** si presenta come in tutta la costa pugliese: escursioni mareali modeste, con un livello medio del mare intorno a circa -15 cm; una componente algale principalmente rappresentata da alghe brune e rosse incrostanti; e, infine, una componente animale rappresentata da specie comunemente presenti negli ecosistemi intertidali, quali molluschi bivalvi, crostacei cirripedi tra le specie sessili, e predominano le patelle e i crostacei come i granchi tra le specie vagili;
- Il **piano infralitorale** relativo all'area di studio presenta un fondale sabbioso il quale, andando verso il largo, diventa fangoso con acque sempre più torbide e assenza di specie o habitat protetti o di interesse conservazionistico; a tal proposito il Proponente dichiara che *“Le possibili interferenze con le biocenosi di fondo mobile prevalentemente presenti nell'area di intervento possono essere considerate transitorie e comunque non tali da generare dinamiche ambientali diverse da quelle già in atto”*. Nello specifico, in fase di cantiere il disturbo può essere legato alla movimentazione dei sedimenti marini e, quindi, aumento della torbidità, e all'occupazione di fondo marino dovuto alla posa delle massicciate in materiale lapideo a protezione e sostegno delle opere di banchinamento; mentre per la fase di esercizio il Proponente prevede la movimentazione dei sedimenti provocato dalle navi in manovra. Pertanto, il Proponente ritiene che *“si ritiene che tali disturbi non possano avere impatti significativi sulle biocenosi presenti nell'area portuale, in quanto già adattate a condizioni simili e per l'assenza di vegetazione sul fondo”*, inclusa specie algali invasive, come quelle del genere *Caulerpa*, come constatato da tutti i rilevamenti effettuati dal Proponente.

h) Studio della navigabilità (RA, par. 3.9 ed elaborato 21-21-P-R-008-2-MAR):

- Per lo studio della navigabilità si è fatto riferimento ai metodi di valutazione suggeriti dall'AIPCN (Associazione Internazionale Permanente dei Congressi di Navigazione) nel report *“Approach Channels. A Guide for Design”* del 1997 e nel report *“Harbour Approach Channels Design Guidelines”* del 2014.
- Le analisi eseguite, che hanno esaminato gli scenari più gravosi per il transito a doppio senso di navigazione e a tal fine sono state prese in esame per ciascuna classe di navigabilità le navi di maggiori dimensioni, arrivano alle seguenti conclusioni:
 - la larghezza del canale è sufficiente al transito contemporaneo di due navi anche di grandi dimensioni in condizioni meteomarine favorevoli (vento e moto ondoso deboli);

- in condizioni di vento e moto ondoso moderati la larghezza del canale è sufficiente ma con alcune limitazioni (transito di nave di grandi dimensioni con nave di medie dimensioni oppure transito di due navi di dimensioni medio-alte);
 - in condizioni di vento e moto ondoso estremi è preferibile l'utilizzo del canale a senso unico di navigazione.
- L'analisi è stata condotta anche nella condizione di canale a senso unico di navigazione, considerando esclusivamente la condizione di vento e moto ondoso estremi. L'analisi ha dimostrato che la larghezza del canale di accesso (270 m) è ampiamente sufficiente per consentire il passaggio con ampi margini di sicurezza a tutte le tre navi di progetto (navi a bassa navigabilità con le maggiori dimensioni - tanker $LOA=235$ m, navi a buona navigabilità come i traghetti, navi a media navigabilità come le navi portacontainer, *car carrier*, RoRo) considerate confermando quindi che in questa condizione la larghezza minima del canale di navigazione non costituisce una limitazione all'ingresso delle navi commerciali e passeggeri nel porto.
- Prendendo spunto dalle osservazioni formulate dalla Capitaneria di Porto con nota Prot. N° 02.02.31 del 26/09/2022, il Proponente evidenzia che al fine di migliorare la sicurezza della navigazione per le navi che entrano in porto potrebbe essere opportuno ridurre la lunghezza del tratto terminale della nuova opera di sottoflutto prevista nel presente PRP. Considerando i risultati dello studio di agitazione ondosa condotto e le quote dei fondali riportate negli elaborati grafici di piano, il Proponente ipotizza di prevedere la realizzazione di un primo stralcio funzionale del molo di sottoflutto in oggetto limitandone la costruzione ai primi 125 m circa e rimandandone il completamento in una fase successiva. In questa configurazione parziale l'opera di difesa si interrompe in corrispondenza della batimetrica -15.00 m che si ritiene sia la profondità limite del canale di accesso necessaria per consentire il passaggio delle navi che frequenteranno il porto di Brindisi. In questa configurazione il canale di accesso raggiunge una larghezza minima pari a circa 390 m.
- La navigabilità è stata analizzata anche nelle aree interne al porto valutando la distanza di arresto a partire da quelle meno manovriere (tanker): la lunghezza del tratto di mare a disposizione, misurato dalla testata della diga di Punta Riso fino al centro del cerchio di evoluzione previsto nell'avamporto, consente l'arresto a navi di lunghezza fino a oltre 400 m e quindi risulta coerente con le dimensioni delle navi più grandi che entreranno in Porto.
- Per quanto riguarda il Canale Pigionati che funge da accesso al porto interno, le analisi hanno permesso di determinare che:
- la larghezza del canale è sufficiente per il transito delle navi RoRo, traghetto e da crociera anche di dimensioni superiori di quelle considerate in condizioni meteo marine favorevoli;
 - per le navi di lunghezza massima (200 m) la larghezza del canale risulta ancora sufficiente anche in caso di vento fino 33 nodi.
- Per quanto riguarda il pescaggio massimo delle navi destinate all'utilizzo delle banchine, considerando la profondità della banchina, il livello di bassa marea, il moto ondoso, il franco di sicurezza, la tolleranza di dragaggio e l'abbassamento del livello medio in condizioni di bassa marea può essere che può considerato pari a circa 0.45 m., l'effetto del moto ondoso sul pescaggio delle navi può ritenersi trascurabile.
- Pertanto, il Proponente ha individuato, per le diverse aree funzionali, le seguenti dimensioni massime (riportate nel RA alle pp. 85-86):

Area funzione mista passeggeri e turistica e da diporto (porto interno)	Le dimensioni delle navi sono condizionate dall'ampiezza del cerchio di evoluzione che consente la manovra alle navi con lunghezza massima pari a 200 m (*).
Area funzione passeggeri e crociere	Porto esterno Le dimensioni delle navi che possono accedere non sono condizionate dalla profondità del bacino e dall'ampiezza del cerchio di evoluzione ammessa.
	Seno di Levante Le dimensioni delle navi sono condizionate dall'ampiezza del cerchio di evoluzione che consente la manovra alle navi con lunghezza massima pari a 200 m (*).
Area funzione mista commerciale - passeggeri (Porto medio)	Le dimensioni delle navi che possono accedere non sono condizionate dalla profondità del bacino e dall'ampiezza del cerchio di evoluzione.
Area funzione commerciale e logistica	<p>Le dimensioni delle navi RoRo, Car Carrier e General Cargo che possono accedere non sono condizionate dalla profondità del bacino:</p> <p>Per le navi Bulk Carrier valgono le seguenti limitazioni:</p> <p>☐ nell'area dragata a quota -14.0 m slm LMAX = 230 m; DWT = 60000 t</p> <p>☐ nell'area dragata a quota -15.0 m slm LMAX = 240 m (DWT = 75000 t)</p> <p>☐ nell'area dragata a quota -16.0 m slm LMAX = 250 m; DWT = 90000 t</p> <p>Per le navi Portacontainer valgono le seguenti limitazioni:</p> <p>☐ nell'area dragata a quota -14.0 m slm tipo Panamax LMAX = 278 m (TEU = 4500) e Post-Panamax LMAX=260 m (TEU = 4800)</p> <p>☐ nell'area dragata a quota -15.0 m slm Panamax non ci sono limitazioni e Post-Panamax LMAX=280 m (TEU = 6000)</p> <p>☐ nell'area dragata a quota -16.0 m slm Panamax non ci sono limitazioni e Post-Panamax LMAX=352 m (TEU = 9000)</p>

<p>Area funzione industriale e petrolifera</p>	<p>Le dimensioni delle navi Chemical tankers, LNG Carrier LPG Carrier che possono accedere non sono condizionate dalla profondità del bacino.</p> <p>Per le navi Tankers e Bulk Carrier valgono le seguenti limitazioni</p> <p>☐ nell'area dragata a quota -15.0 m slm Tankers LMAX = 230 m (DWT = 75000 t) e Bulk Carrier LMAX = 240 m (DWT = 75000 t)</p> <p>☐ nell'area dragata a quota -16.0 m slm Tankers LMAX = 240 m (DWT = 90000 t) e Bulk Carrier LMAX = 250 m (DWT = 90000 t)</p>
---	---

- In merito agli aspetti relativi alla navigabilità, questa Commissione condivide e richiama quanto già espresso dal CSLPP nel parere ex art. 5, comma 2bis lett. b) della L. n. 84/1994 reso nell'adunanza del 20 giugno 2023, ai punti 4.3 (Aspetti relativi alle infrastrutture portuali), pp. 108-109, e 4.6 (Aspetti relativi alla sicurezza della navigazione ed ai trasporti marittimi), pp. 113-116.

i) Traffici merci e passeggeri del porto di Brindisi (RA, par. 3.10 e “Studio dei traffici”, elaborato 21_21_P_R_009_0_VAR):

- Nello scenario attuale, l'assetto funzionale del porto può essere ricondotto alla funzione commerciale (traffico Ro-Ro - Autostrade del Mare - rinfuse liquide e rinfuse solide) e alla funzione passeggeri (servizi traghetti verso la Grecia e i paesi sulla costa orientale del mare Adriatico). Il numero di toccate nell'anno 2021 è stato pari a 1.693 corrispondente all'ingresso in porto di navi per 37.829.848 di stazza lorda complessiva. Gli accosti sono distribuiti nell'anno in maniera abbastanza uniforme con un numero di accosti mensile attestato tra 140 e 150. Il picco del traffico navale si registra nel mese di agosto (176 accosti nel 2021) per la crescita del flusso di traghetti. Bisogna osservare come negli altri mesi della stagione estiva invece il numero di accosti rimane simile a quello medio mensile. Questo andamento è tipico di un porto commerciale legato soprattutto al traffico merci.
- I traffici di merci alla rinfusa sono passati da valori superiori a 4 milioni di tonnellate per le rinfuse solide e oltre 2,5 milioni di tonnellate per quelle liquide nel 2016 a valori intorno ai 2 milioni di tonnellate movimentate, sia per le rinfuse liquide che solide, nel 2020. I risultati non positivi registrati sulle rinfuse solide sono ascrivibili in particolare al calo di movimentazione del carbone nello scalo di Brindisi per effetto della riduzione dei livelli di produzione di energia elettrica della centrale Enel Federico II.
- Il traffico di merci varie, disaggregate in contenitori, traffico Ro-Ro e altre merci, negli anni tra il 2016 e il 2021, fa registrare per il traffico Ro-Ro un andamento di leggera crescita nel medio periodo superando i 3 milioni di tonnellate annue movimentate, con un tasso di crescita annuale pari a circa il 4% ad eccezione dell'anno 2018 dove si osserva un picco singolare di traffico con volumi di traffico superiori ai 10 milioni di tonnellate. Meno rilevanti il traffico contenitori, quasi assente nel porto di Brindisi, e il traffico di altre merci varie, che è poco rilevante in termini di volumi raggiunti ma che risulta essere un mercato molto importante a servizio dell'esportazione di prodotti industriali realizzati nelle aree industriali del bacino del porto di Brindisi.
- Le merci in entrata (pari a circa il 70% della movimentazione registrata nell'anno 2021) sono maggiori di quelle in uscita. Ciò è dovuto alle rinfuse liquide e solide per i prodotti petroliferi

raffinati e carbone, destinati a rifornire il settore industriale brindisino, tra cui soprattutto la centrale Enel Federico II.

- Il traffico passeggeri e crocieristico è stato fortemente contratto dalla pandemia incominciata nel 2020. Il traffico crocieristico si è bloccato completamente non solo nel 2020 ma anche per molti mesi nel 2021 mentre negli anni precedenti aveva mostrato una qualche crescita. Nel 2019, il traffico passeggeri complessivo aveva toccato le 600.000 unità di cui circa 500.000 per i traghetti e poco meno di 100.000 per le crociere. La programmazione prevista per l'anno 2020, saltata per l'arrivo della pandemia, prevedeva una crescita del numero delle navi da crociera del +36% essendo già previsti 57 accosti per tutto il 2020, rispetto ai 42 dell'anno 2019.
- Nello **Studio dei traffici** (elaborato 21_21_P_R_009_0_VAR), cap. 4, è descritta la possibile evoluzione del traffico merci e passeggeri sulla base delle serie storiche e da altre informazioni disponibili in merito alle movimentazioni in atto nel Sistema Portuale stesso e nella relativa area di potenziale influenza. Tale descrizione è comunque svolta in termini qualitativi e non vengono fornite stime quantitative di crescita e di evoluzione dei vari tipi di traffici. Nei prossimi anni, è previsto un consolidamento dei traffici movimentati in particolare Ro-Ro. Il volume dei traffici nel porto di Brindisi potrebbe crescere, anche se con tassi di incremento ridotti, essendo legato ad un contesto di servizi offerti a sviluppo consolidato e maturo. Per tale motivo, nella stima delle evoluzioni del traffico, il Proponente ha adottato un approccio "conservativo" evitando possibili sovrastime *"al fine di alimentare il processo di sviluppo della infrastruttura portuale con dati di input di significatività ed attendibilità elevati"*. Il quadro previsionale tracciato è il seguente:

- **Traffico di rinfuse:** l'andamento nel medio lungo periodo risulta in calo mentre le previsioni a livello internazionale sono in limitata crescita. Considerata l'importanza di questi traffici, per il legame con il settore industriale brindisino, si possono prevedere livelli di movimentazioni non molto diverse da quelle attuali. È anche possibile stimare una crescita non accentuata ma occorre che l'infrastruttura portuale preservi le capacità di ricevimento e di lavorazione di questa tipologia di merci.
- **Traffico contenitori:** lo scalo di Brindisi non è ad oggi interessato da questa tipologia di traffico sia per la presenza di altri scali non troppo lontani, molto bene attrezzati e ben inseriti in questo mercato (Bari, Taranto, Napoli e Salerno), sia per la ridotta consistenza del mercato brindisino e la conseguente mancanza di investimenti nel settore. Ciononostante, tenuto conto che le previsioni internazionali prevedono comunque una crescita di questo mercato, il Proponente segnala la possibilità che, in futuro, lo scalo di Brindisi possa accogliere questi traffici in quanto la banchina di levante di Costa Morena, con cassoni fondati a quota -18.00 m s.l.m.m e l'ampio terrapieno a tergo potrebbero essere utilizzati per accogliere navi portacontainer, ciò soprattutto nel caso in cui si verificasse una mancanza di infrastrutture e spazi adeguati in altri scali.
- **Traffico Ro-Ro:** visto il tasso di crescita osservato nel medio lungo periodo e l'esistenza di alcuni fattori trainanti per questo tipo di servizi, il traffico Ro-Ro risulta invece interessato da prospettive di possibile crescita. Il traffico delle **Autostrade del Mare**, nel Porto di Brindisi, è molto organizzato e con servizi interamente dedicati a questo settore. La stima di una possibile crescita deriva quindi dall'analisi dell'andamento delle serie storiche ma anche da alcune iniziative e fattori che potrebbero rafforzare il trasporto combinato strada-mare anche in ragione di iniziative che potrebbero subire una accelerazione in ragione dei fondi previsti anche nel PNRR e a seguito di scelte più incisive nell'ambito della politica nazionale del trasporto delle merci. La crescita di questi traffici potrebbe interessare il

traffico traghetti legato ai servizi attualmente esistenti con origine/destinazione Italia e origine/destinazione Grecia, un nuovo traffico legato alla creazione di nuovi servizi/relazioni sia nell'area Adriatico-Ionica sia nell'area infra-Med distinguendo tra il traffico Ro-Ro con i paesi situati sulla sponda orientale del mare Adriatico quali Croazia ed Albania ed il traffico Ro-Ro con origine/destinazione Turchia.

In relazione alla possibilità di sviluppare **servizi di collegamento con altri porti italiani**, si tratta di un traffico associato ad un mercato consolidato (il trasporto automezzi non accompagnati da/verso la Sicilia o il Nord Italia) con margini di crescita abbastanza contenuti e con un problema costituito dallo sbilanciamento, nella domanda di trasporto nelle due direzioni, con prevalenza della domanda destinata verso la Sicilia. La possibilità di intercettare una maggiore quota di spostamenti legati al trasporto accompagnato, ad oggi praticamente assente, è molto ridotta e poco interessante. Il trasporto accompagnato spesso è associato alla necessità di velocizzare lo spostamento intermodale minimizzando la parte di viaggio in mare. Il servizio esistente risulta perciò molto poco interessante per tempi di viaggio non competitivi rispetto ad altre soluzioni intermodali.

Invece, per quanto riguarda il traffico sulla rotta principale ad oggi offerta dal porto di Brindisi (traffico automezzi accompagnato e non accompagnato da/verso Igoumenitsa), il Proponente evidenzia interessanti margini di crescita legati non solo all'interscambio di merci tra Italia e Grecia ma soprattutto alla possibilità di incrementare la quota di spostamenti intermodali originati o destinati al porto del Pireo diretti verso l'Italia, la Francia e altri paesi del centro Europa, ciò soprattutto in considerazione del fatto che il porto del Pireo è diventato nel 2020 il primo *hub* nel Mediterraneo per il traffico contenitori, con una movimentazione di circa 5,5 milioni di TEU nel 2020, ed è in continua crescita essendo uno dei più importanti terminali europei della cosiddetta Via della Seta ed essendo un importante punto di ingresso della merce nel mercato unico europeo e non solo come scalo per il transhipment da/verso servizi con il Far East.

Interessanti prospettive si ravvisano poi in relazione ai traffici con la Turchia che rappresenta un mercato di assoluto rilievo per l'interscambio commerciale sia con l'Italia sia con altri paesi europei con un flusso bilanciato sia in direzione export sia in direzione import. Attualmente la Turchia è collegata da alcuni servizi con i porti di Trieste e Bari. È quindi possibile ipotizzare che possano essere istituiti collegamenti diretti con la Turchia per fornire servizi complementari a supporto della domanda e per creare un nuovo corridoio intermodale di collegamento verso il Sud Italia e altri paesi come la Spagna e la Francia.

La possibile crescita dei traffici Ro-Ro risulterebbe favorita dalle condizioni infrastrutturali interne al porto e di accessibilità al sistema viario e ferroviario nazionale. In particolare, il **progetto portato avanti da RFI**, consiste nella realizzazione di un nuovo impianto nel cuore dell'area industriale di Brindisi e a ridosso del Porto, munito di 4 binari a modulo 750 metri, collegata all'infrastruttura ferroviaria nazionale attraverso un nuovo bivio sulla linea Bari-Lecce immediatamente a sud della stazione di Brindisi. L'intervento, che consentirà l'effettuazione di treni più lunghi con contestuale snellimento delle attività di manovra e riduzione dei costi per la terminalizzazione, permette di allontanare il traffico merci ordinarie e pericolose sia dall'ambito stazione che dal tessuto urbano. Il finanziamento del progetto è previsto con fondi PNRR (Misura 1.7) e il completamento è atteso nel 2026. Si tratta del primo intervento in corso di realizzazione tra quelli ("nuovo raccordo ferroviario

tra la zona retroportuale e la linea nazionale LE - BO", il "potenziamento del raccordo ferroviario a servizio dell'area retroportuale" ed il "completamento e miglioramento della viabilità della zona industriale a supporto del bacino logistico portuale intermodale di Costa Morena") che il Comune di Brindisi aveva individuato nell'ambito del PIT7 – Brindisi - *"Sviluppo di un sistema integrato di servizi di logistica e distribuzione in grado di favorire la connessione tra l'asse nord-sud interno alla Regione e la comunicazione con le altre direttrici dei Corridoi Internazionali n. 8 e n. 10"* approvato dalla Giunta Regionale della Puglia nel 2004.

Per quanto riguarda il traffico **crocieristico**, si attende un aumento anche sostenuto, basato sulla osservazione dell'andamento dei traffici del mercato crocieristico italiano tra il 2014 e il 2019, ultimo anno senza effetto pandemia, che risulta pienamente coerente con quello registrato, nello stesso periodo, nei porti pugliesi e risulta validato dalle più recenti previsioni, antecedenti alla pandemia, di interessante crescita, disponibili per il mercato italiano report Speciale Crociere 2020 di Risposte Turismo.

Infine, il Proponente evidenzia i benefici per lo sviluppo portuale che possono derivare dalla introduzione della **Zona Economica Speciale (ZES)** e dalla **"zona franca interclusa"** nell'area di Capo Bianco, per promuovere lo sviluppo delle attività già presenti nell'area brindisina e attrarre l'insediamento di nuove imprese. Considerata la vicinanza dell'Aeroporto, l'area portuale di Brindisi potrebbe avere ricadute positive per lo sviluppo di nuove iniziative di business per gli operatori già insediati sia attrarre nuovi investimenti anche e soprattutto nel settore della logistica".

j) Studio della sicurezza del porto (RA, par. 3.11 e "Studio della sicurezza", elaborato 21_21_P_R_013_1_GEN)

Il Proponente analizza:

- la *"safety portuale"*, il cui scopo è quello di prevenire l'accadimento di incidenti rilevanti connessi alla presenza di sostanze pericolose e limitarne gli effetti sull'uomo e sull'ambiente, mediante l'individuazione di interventi e misure di prevenzione del rischio e di mitigazione degli impatti con riferimento alle diverse destinazioni d'uso del territorio urbano e portuale, secondo quanto indicato dal Decreto Ministeriale 9 maggio 2001 *"Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante"* (G.U. 16 giugno 2001, n.138). Il Proponente, sulla base della consultazione dell'inventario stabilimenti RIR, alcuni delle quali in prossimità dell'area portuale afferma, pag 10 dello *"Studio della sicurezza"*, che *"sussistono nel Porto di Brindisi, pericoli di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose"*. In considerazione delle destinazioni d'uso previste nel nuovo PRP, il Proponente evidenzia che le uniche aree che potrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 105/2015 sono: l'Area rinfuse solide e carico generale e l'Area Autostrade del Mare e *Multipurpose* e rimanda ai gestori degli eventuali futuri impianti RIR gli adempimenti di cui al succitato decreto legislativo ivi incluso la verifica della compatibilità territoriale in funzione dell'inviluppo delle aree di danno e della categorizzazione del territorio circostante allo stabilimento RIR.
- *"analisi di sicurezza"*, ove sono analizzati i rischi legati alla navigazione marittima, individuando eventuali criticità nelle fasi di manovra, accosto e ormeggio, con l'individuazione, ove necessario, di possibili soluzioni risolutive. L'analisi di sicurezza è svolta attraverso una serie di attività di caratterizzazione: stima delle frequenze connesse con la collisione in mare (collisione nave-nave,

incagliamento, etc. La frequenza $F = 2,6E-03$ occasioni/anno, come numero di collisioni significative aventi un eventuale conseguente rilascio, costituirà la soglia di riferimento per la definizione della accettabilità/non accettabilità del livello di rischio definito attraverso l'analisi frequentistica); stima degli effetti conseguenti il rilascio di sostanze pericolose in mare (con particolare riferimento ai prodotti petroliferi; si dovranno definire i quantitativi rilasciati in mare, le dominanti meteomarine della zona e la tipologia di sostanza); stima degli effetti derivanti dall'incendio di sostanze combustibili in mare sia in termini di valutazione delle conseguenze delle dispersioni in atmosfera dei prodotti di combustione, rimandando l'indagine delle conseguenze da incendio di sostanza infiammabile con nave presso il terminale ai Gestori dei terminali.

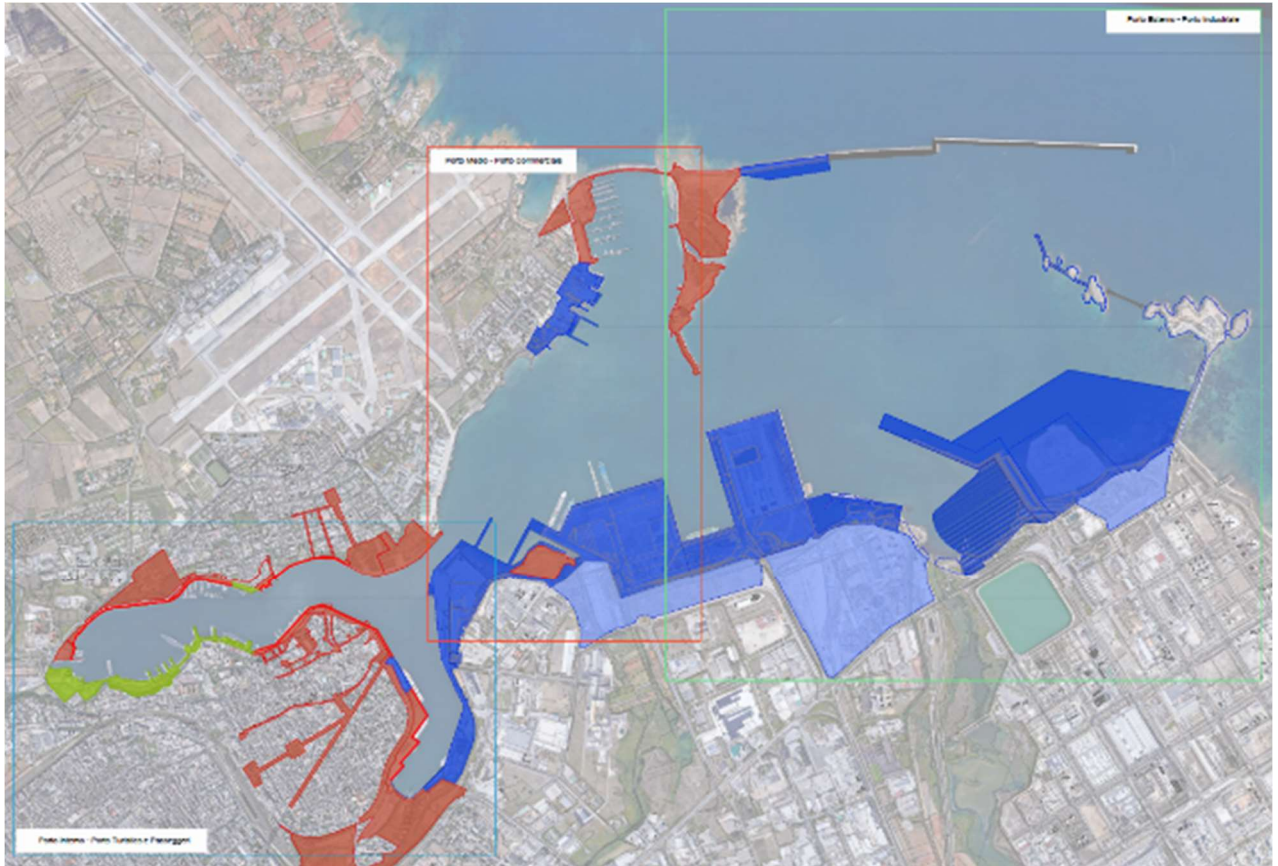
- la “*security portuale*”, dove sono valutati i rischi possibili riportati nel Piano di sicurezza portuale e l'effettiva adozione di misure preventive e l'effettiva esecuzione di interventi infrastrutturali volti a diminuire l'entità del rischio stesso, promuovendo i più elevati standard di sicurezza ed incoraggiando un ruolo attivo verso la generale protezione dell'ambiente. In coerenza con la normativa specifica di settore, integrata da varie Circolari del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, lo studio assicura il coordinamento delle misure di *security* nell'intera area portuale ed integra le misure di *security* stesse per prevenire atti illeciti intenzionali (es. rischio di attentati terroristici, sabotaggio, pirateria e dirottamenti).
- La Commissione evidenzia tuttavia che non è stato recepito quanto raccomandato nel parere di Scoping, punto 4.a, “In considerazione della presenza di stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante, delle sostanze pericolose che vengono trattate, movimentate e stoccate, della previsione di un HUB di distribuzione di GNL, la Commissione chiede che il Proponente espliciti le azioni da mettere in campo per evitare e mitigare i rischi di incidenti rilevanti con conseguente pericolo per la salute e l'ambiente attraverso la valutazione del rispetto dei Piani di Emergenza (art.22 comma 10 del D. Lgs. 105/2015), delle distanze di sicurezza, delle vie di esodo”.
- La Commissione raccomanda di considerare, valutare e dare seguito ai contenuti della scheda 1d di cui all'allegato A al DPR 23 aprile 1998 “Approvazione del piano di disinquinamento per il risanamento del territorio della provincia di Brindisi” ove al fine di “eliminare il rischio di coinvolgimento in incidenti rilevanti per i passeggeri e gli operatori che utilizzeranno le infrastrutture di Costa Morena” si prevedevano “misure urgenti di tipo organizzativo e procedurale, nelle more della realizzazione di un intervento di ricollocazione del molo gas in un nuovo pontile nel porto esterno. Le misure organizzative, da attuare a cura delle Autorità Competenti, mireranno alla separazione tra le attività di trasporto passeggeri e merci e quelle di trasporto e manipolazione di gas liquefatti: esse prevederanno la creazione di una zona di sicurezza, attigua al molo gas, recintata ed interdetta agli estranei alle operazioni di scarico, e la apertura del varco doganale in corrispondenza alle rampe di Punta “Le Terrazze” per consentire il traffico passeggeri e merci senza interferire con detta “zona di sicurezza”. Dovranno inoltre essere attuate procedure di regolamentazione degli attracchi per impedire la presenza contemporanea di navi gasiere e navi passeggeri nel molo di riva (lungo 500 m) e nello sporgente (lungo 350 m), sedi dei moli-gas. Il nuovo pontile, sede definitiva del molo gas, sarà realizzato secondo quanto previsto nel Piano Regolatore Portuale (fase 1 del progetto di ampliamento di Costa Morena): sarà parallelo all'attuale molo ENEL e distante da esso circa 400 m verso il mare aperto, con una lunghezza di 500 m. Il costo della sola struttura è valutabile in 25.000 ML, cui si somma il costo per la realizzazione del raccordo (1 km) all'attuale gasdotto e per lo smontaggio e reinstallazione delle attrezzature di carico/scarico ed antincendio (circa 2.000 ML). I fondi per le opere potranno essere reperiti nei finanziamenti per infrastrutture nazionali o attivabili in sede comunitaria (fondi

Interreg). Date le caratteristiche di urgenza dell'intervento, si ritiene opportuno procedere al finanziamento della fase di progettazione e dell'avvio dei lavori, valutabile in 5000 ML”.

k) OBIETTIVI, CONTENUTI E AZIONI DEL PIANO (RA par. 3.11, Relazione Generale elaborato 21_21_P_R_001_2_GEN e Norme di Attuazione elaborato 21_21_P_R_002_2_GEN)

Linee di sviluppo del PRP per il Porto interno, Porto medio e Porto esterno

- La perimetrazione e le aree portuali previste dal nuovo PRP sono definite nella tavola denominata 21_21_PT_11a_0_PLA “Aree di Interazione porto-città e aree portuali – Planimetria generale”.



LEGENDA

- Aree Portuali
- Aree Reimportuali
- Aree di Interazione Porto-Città non di competenza dell'Autorità di Sistema
- Aree Militari
- Ambito Portuale fascia di banchina di competenza dell'ISP

- La proposta di nuovo PRP prevede, per i tre porti in cui è suddiviso il porto, le seguenti linee di sviluppo (RA, pp. 96-97):
 - “Porto interno: il PRP conferma per il **Seno di Ponente** la attuale destinazione d’uso: partendo dal limite orientale della sponda meridionale e procedendo in senso orario si conferma la destinazione a funzione turistica da diporto per mega yacht con la delocalizzazione degli ormeggi per i rimorchiatori nel porto esterno, dunque la presenza

delle aree destinate alle Autorità Militari fino alla sponda destra del **canale Cillarese**; l'attuale cantiere posto sulla sponda sinistra del suddetto canale verrà delocalizzato presso l'area specializzata prevista nel Porto medio e tale area sarà riconvertita ad area a verde di interfaccia porto-città in continuità con il **parco del Cillarese**. La sponda nord del **Seno di Ponente** conferma la presenza del diporto nautico e di un'area destinata alla funzione peschereccia con interclusa un'area militare (Guardia di Finanza). [...] il PRP recepisce il progetto relativo al servizio marittimo, cosiddetto Metromare, per il collegamento tra l'approdo Cillarese, in sostanziale corrispondenza al Terminal terrestre e gli approdi **Casale e San Teodoro**, [...]. Il **Seno di Levante** procedendo in senso antiorario a partire dal limite settentrionale della sponda di ponente sarà destinato al diporto per il tratto relativo alle **banchine Centrale/Dogana e Stazione Marittima**. A seguire le **banchine Carbonifera nord e sud e Vecchia e Nuova Rampa** ospiteranno una funzione mista tra passeggeri e turistica e da diporto. Partendo dalla **banchina Feltrinelli** fino all'accosto di **S. Apollinare** il Piano prevede una riqualificazione degli spazi a terra da destinare al servizio passeggeri ed al traffico commerciale destinato alla movimentazione di merci con rotabili, Ro-Ro, e delle rinfuse (principalmente a supporto degli insediamenti esistenti) ed alle infrastrutture connesse con i crocieristi.

- **Porto medio:** il PRP prevede per il settore settentrionale, ad ovest dell'**isola di S. Andrea**, l'ampliamento della funzione del diporto nautico attualmente svolto presso il **Marina di Brindisi** fino all'isola ed il potenziamento del distretto dedicato alla cantieristica attraverso la realizzazione di strutture a mare che consentano di estendere le attività anche a navi dimensioni superiori di quelle che attualmente lo utilizzano e consentirne l'auspicato sviluppo e razionalizzare l'utilizzo del territorio. Si prevede inoltre un intervento di adeguamenti dei fondali per consentire il passaggio delle piccole imbarcazioni sotto il ponte di collegamento con l'**Isola di S. Andrea**. Proseguendo verso sud-ovest nell'area adiacente, che nel piano vigente è individuata come "**Area Sedime Aeroportuale**", nella fascia demaniale è prevista la realizzazione di un attracco da utilizzare per i mezzi navali dedicati al trasferimento di merci e persone da/per l'**area Porto Franco di Capo Bianco** e con il **terminal crociere** che quindi potranno avvenire senza transitare attraverso i varchi doganali con evidenti vantaggi sia in termini di tempo che di costi. La parte sud del Porto medio tra **S. Apollinare e Costa Morena Ovest** ospita una funzione mista tra passeggeri e commerciale, mentre il resto di **Costa Morena** è interamente dedicato prevalentemente alla funzione commerciale e logistica. A tergo delle aree di **Costa Morena** è inoltre prevista un'ampia **area retroportuale** da destinare alla logistica dei traffici portuali. Presso la **radice est di Costa Morena Est** è prevista la realizzazione di un piazzale con banchina operativa che si estende sull'area attualmente occupata dall'opera di presa a mare che a seguito della dismissione della centrale non sarà più necessaria.
- **Porto esterno:** il porto esterno nel settore meridionale ospita il principale intervento di ampliamento del porto, ovvero la realizzazione della **colmata di Capo Bianco**, destinata ad accogliere la funzione industriale che si sviluppa fino al **pontile Polimeri** del quale è compreso un consistente ampliamento sia in termini di lunghezza che di larghezza. Capo Bianco ospita una **Zona Franca Doganale Interclusa (Zfd)**, denominata "**Capo Bianco**". La volontà di cercare nuovi piazzali operativi all'interno del Porto esterno è strettamente connessa alla crescente domanda di aree per la logistica avanzata che rappresenta un elemento cruciale per gli operatori portuali in quanto fornisce servizi per lo stoccaggio, la movimentazione a magazzino, l'assemblaggio ed altri servizi ad esso connessi. Nell'area di

Costa Morena est, che il vigente PRP destinava a “Depositi Costieri”, il piazzale ottenuto attraverso la costruzione della cassa di colmata già programmata dalla AdSP e la relativa banchina operativa sono stati destinati ad una funzione mista cantieristica navale e Autorità Militari che comprende anche gli ormeggi per i rimorchiatori, così da fornire al settore della cantieristica navale una ulteriore opportunità di sviluppo e fornire allo stesso tempo una banchina idonea per l’ormeggio delle unità di maggiori dimensioni della Marina Militare che attualmente ormeggiano, con notevoli difficoltà, all’interno del seno di ponente. Infine in corrispondenza del radicamento della diga di Punta Riso all’Isola S. Andrea, sul lato interno, è prevista la realizzazione di un ulteriore terminal crociere a sussidio di quello di S. Apollinare in previsione di una auspicata crescita dei traffici di questo settore”.

- Aree retroportuali: sono individuate nell’ambito del *Porto Esterno* e del *Porto Medio* ; gli obiettivi strategici per tali aree sono quelli di supporto operativo alle attività di banchina dei due ambiti, necessariamente in adiacenza alle aree operative, ove si possano svolgere le funzioni connesse allo stoccaggio, manipolazione, spedizione e al trasferimento delle merci, oltre alle attività complementari tra i quali i servizi alle imprese, ai mezzi di trasporto e alle persone. Le funzioni caratterizzanti sono:
 - FI – Funzione Industriale relativa allo svolgimento di attività industriali legate alla produzione, costruzione, trasformazione, manutenzione, stoccaggio e movimentazione di prodotti e manufatti industriali;
 - FC – Funzione Commerciale e Logistica, relativa allo svolgimento delle attività legate alla produzione di beni ed al relativo trasporto;
 - FCA – Funzione cantieristica navale, relativa allo svolgimento delle attività legate ai cantieri navali.

Le aree retroportuali sono trattate nelle proposte norme tecniche di attuazione agli artt. 20 e 21 come di seguito riportato.

- Il territorio portuale è suddiviso in *ambiti* e *subambiti* che rappresentano il riferimento fondamentale per la definizione degli obiettivi di sviluppo del PRP e dei relativi interventi previsti
- Le Norme Tecniche di Attuazione (elaborato 21_21_P_R_002_2_GEN) riportano all’art. 8 i sei *ambiti*, a loro volta suddivisi in *subambiti*, in cui è articolato il PRP del Porto di Brindisi; gli ambiti sono:
 - Ambito porto esterno;
 - Ambito porto medio;
 - Ambito Montecatini;
 - Ambito Punta Riso;
 - Ambito porto interno;
 - Ambito Cerano.

Al medesimo articolo, comma 3, viene specificato che “All’interno del territorio portuale, come richiesto dalla recente modifica all’art. 5 della L. 84/94 e ss.mm.ii., si individuano, oltre alle aree portuali, anche le aree retroportuali a supporto dello sviluppo logistico dell’infrastruttura stessa” e che (comma 4) “...la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città, ..., è di competenza del Comune di Brindisi e della Regione Puglia, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere della AdSP”.

In base al comma 6 del medesimo art. 8, “Le previsioni del PRP relative a ciascun subambito sono specificate negli schemi grafici e nelle schede tecniche che individuano gli obiettivi da perseguire, le funzioni caratterizzanti ed ammesse, i dati tecnici di riferimento, i criteri di progettazione e le priorità d'intervento di cui alla successiva PARTE SECONDA - DISCIPLINA DELLE AREE”.

- Nel par. 3.11 del RA e nella “PARTE SECONDA - DISCIPLINA DELLE AREE” delle proposte NTA vengono elencati, in forma tabellare, gli obiettivi generali (9), gli obiettivi specifici (15) e le azioni/interventi del Piano (39), (cfr. tabella seguente, tratta dal RA, pp. 92-96):

Obiettivi Generali [OG]	Obiettivi Specifici [OS]	Azioni/Interventi
		(scegliere la denominazione)
OG.1 - Accessibilità marittima e sicurezza della navigazione	OS.1.1 – Migliorare l’accessibilità marittima	AZ.1.1.1 – Manutenzione delle opere di difesa
		AZ.1.1.2 – Dragaggio dei fondali portuali per adeguarli ai pescaggi delle navi di ultima generazione e pianificazione di casse di contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi (ad es. Costa MorenaEst, Capo Bianco, piazzale radice est).
		AZ.1.1.3 – Intervento di protezione e di consolidamento delle fondazioni della banchina ovest del Canale Pigonati per consentire l’allargamento del canale navigabile
	OS.1.2 – Separazione dei traffici marittimi: traffici ro-ro e passeggeri nel porto medio, merci pericolose nel porto esterno	AZ.1.2.1 – Trasferimento dei traffici di merci pericolose dal porto medio al porto esterno (nuovo pontile polimeri)
		AZ.1.2.2 – Conferma del nuovo terminal passeggeri di S. Apollinare e realizzazione di un nuovo attracco per navi da crociera lungo il lato interno della diga di Punta Riso a supporto in situazioni di emergenza
	OG.2 - Potenziamento del traffico crociere e Ro-Ro	OS.2.1 – Incremento delle infrastrutture dedicate al traffico crociere
AZ.2.1.2 – Accosto di sussidio per navi da crociera Diga Punta Riso		
AZ.2.1.3 – Riconversione del Capannone Montecatini a fini turistico, museali espositivi		
OG.3 - Incentivazione delle attività industriali e produttive	OS.3.1 – Sfruttamento dellepossibilità offerte dalla ZES	AZ.3.1.1- Acquisizione aree retroportuali
	OS.3.2 – Istituzione di nuovezone franche doganali	AZ.3.2.1- Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco (ex British Gas) - Zona Franca Doganale Interclusa (Zfd), denominata “Capo Bianco” (S= 121.650 m²).
OG.4 – Aumento delle aree di interazione porto- città	OS.4.1 – Creazione di nuove aree di waterfront cittadino	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

	OS.4.2 – Implementazione di progetti di recupero di aree ed edifici per migliorare l'interazione del porto con la città	Vespucci
		AZ.4.1.4- <i>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)</i>
		AZ.4.2.1- <i>Recupero del Capannone ex Montecatini per usi espositivi e ricreativi e delle aree annesse</i>
		AZ.4.2.2- <i>Riqualificazione Area Banchina Nafta</i>
		AZ.4.2.3- <i>Realizzazione di un collegamento pedonale tra la banchina di Via Regina Margherita e la banchina prospiciente il Capannone ex Montecatini</i>
		AZ.4.2.4- <i>Valorizzazione della zona archeologica adiacente a Villa Skirmort</i>
		AZ.4.2.5 - <i>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)</i>
		AZ.4.2.6 – <i>Delocalizzazione degli attracchi delle navi militari di maggiori dimensioni dei rimorchiatori e delle attività di cantieristica navale nel porto esterno</i>
OG.5 – Infrastrutture e collegamenti	OS.5.1 – Migliorare le infrastrutture a supporto dell'efficientamento del porto	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.5.1.4- Razionalizzazione, potenziamento e integrazione della rete stradale di collegamento interno ai porti medio ed esterno e con la E90
	OS.5.2 – Razionalizzazione dell'uso delle infrastrutture di collegamento stradali	AZ.5.2.1- Trasferimento dei traffici commerciali nel porto medio e nel porto esterno
	OS.5.3- Ottimizzazione della viabilità interna, razionalizzazione dell'interazione della viabilità porto-città	AZ.5.2.1- <i>Trasferimento dei traffici stradali connessi al traffico delle merci e dei passeggeri nel porto medio</i>
		AZ.5.2.2 <i>Realizzazione del collegamento via mare interno al porto interno - Metromare</i>
OG.6 – Implementazione della sostenibilità ambientale del Porto di Brindisi	OS.6.1 – Ridurre al minimo la dipendenza dai combustibili fossili e l'impatto ambientale del settore dei trasporti marittimi	AZ.6.1.1- Elettificazione delle banchine (cold ironing) di Costa Morena e S. Apollinare
		AZ.6.1.2- <i>Aumento dell'efficientamento energetico degli edifici</i>
		AZ.6.1.3- <i>Aumento delle coperture degli edifici con pannelli solari</i>
		AZ.6.1.4- <i>Realizzazione del Deposito di GNL presso</i>

		Costa Morena Est
		AZ.6.1.5- <i>Riconversione della Centrale ENEL a fonti rinnovabili</i>
	OS.6.2- Aumento del verde all'interno dell'area portuale	AZ.6.2.1- <i>Aumento delle barriere verdi</i>
		AZ.6.2.2- <i>Riqualificazione ambientale dell'Isola di Sant'Andrea</i>
OG.7 – Potenziamento delle attività diportistiche	OS.7.1- Miglioramento delle attività diportistiche	AZ.7.1.1- <i>Potenziamento delle infrastrutture al diporto nautico del porto medio</i>
		A.7.1.2- <i>Riqualificazione del perimetro dei seni di ponente e di levante per consentire l'ormeggio della nautica minore</i>
OG.8 – Potenziamento delle attività cantieristiche	OS.8.1- Miglioramento e razionalizzazione delle infrastrutture dell'industria cantieristica	AZ.8.1.1- <i>Destinazione della colmata di Costa Morena Est per la ricollocazione di attività legate alla cantieristica</i>
		AZ.8.1.2- <i>Ampliamento delle aree operative del distretto della cantieristica a sud del Marina di Brindisi</i>
OG.9 – Potenziamento delle infrastrutture per i mezzi militari	OS.9 .1- Potenziamento delle infrastrutture per l'ormeggio delle unità navali della Marina Militare di grandi dimensioni nel porto esterno	AZ.9.1.1- <i>Destinazione della banchina della colmata di Costa Morena Est per l'ormeggio delle unità navali della Marina Militare</i>

Norme Tecniche di Attuazione

- Le Norme tecniche di attuazione (NTA) sono articolate in due parti, disciplina generale e disciplina delle aree, e sono costituite dai seguenti articoli:
 - Art. 1. Definizioni e abbreviazioni
 - Art. 2. Oggetto e contenuti del PRP
 - Art. 3. Elaborati del Piano Regolatore Portuale
 - Art. 4. Ambito territoriale di applicazione del PRP
 - Art. 5. Attuazione
 - Art. 6. Procedure di adozione e approvazione
 - Art. 7. Efficacia e validità
 - Art. 8. Articolazione del territorio portuale
 - Art. 9. Funzioni portuali
 - Art. 10. Piano Operativo triennale
 - Art. 11. Fasi attuative
 - Art. 12. Realizzabilità degli interventi di Piano
 - Art. 13. Interpretazione delle indicazioni di Piano
 - Art. 14. Definizioni opere marittime
 - Art. 15. Definizioni opere a terra
 - Art. 16. Edifici e/o manufatti
 - Art. 17. Viabilità stradale e ferroviaria

- Art. 18. Categorie d'intervento
 - Art. 19. Schede tecniche
 - Art. 20. Ambito Porto Esterno
 - Art. 21. Ambito Porto Medio
 - Art. 22. Ambito Montecatini
 - Art. 23. Ambito Punta Riso
 - Art. 24. Ambito Porto Interno
 - Art. 25. Ambito Cerano.
- In particolare, nella “PARTE SECONDA - DISCIPLINA DELLE AREE” gli articoli da 20 a 25 contengono le schede tecniche che illustrano le indicazioni del PRP relative a ciascun *subambito* di cui all'Art. 8 delle stesse Norme.
- A seguire si riportano i *subambiti* rientranti in ciascuno dei sei ambiti; per ciascun subambito si riporta una immagine estratta dalla cartografia del PRP:

Ambito Porto Esterno (Art. 20 delle NTA)

Subambito Area industriale (Capo Bianco)

OBIETTIVI:

Nuova infrastruttura da destinare ai traffici industriali e commerciali presso Capo Bianco all'interno della quale è istituita una Zona Franca Doganale Interclusa (Zfd), denominata “Capo Bianco”. Nell'area sono anche ammesse le attività connesse alla logistica portuale avanzata.



Area industriale e petrolifera (Molo Polimeri)

OBIETTIVI:

Concentrare tutti i traffici di prodotti potenzialmente pericolosi in un'unica infrastruttura di dimensioni idonee a contenere tutti i servizi ed impianti necessari allo svolgimento di tali traffici posta lontano dal centro abitato per ridurre i livelli di rischio di incidente rilevante.



Subambito Area Costa Morena Est

OBIETTIVI:

Area dotata di una banchina operativa di lunghezza pari a circa 300 m per:

- **Ormeggio per le unità navali di maggiori dimensioni della Marina Militare** (attualmente ormeggiano nel porto interno) e ulteriore area operativa per la manutenzione ed il rimessaggio dei mezzi minori
- infrastruttura dove insediare attività connesse alla cantieristica navale (delocalizzazione delle attività presenti nel porto interno).

Nella prima fase l'area svolge la funzione di **vasca di colmata** per i sedimenti da dragare per adeguare le quote dei fondali delle aree prospicienti gli attracchi delle banchine di Costa Morena e di S. Apollinare.



Subambito Area Retroportuale per la logistica integrata

OBIETTIVI:

Area logistica per stoccaggio, manipolazione, trasformazione e trasferimento delle merci e per attività complementari a questi servizi tra i quali i servizi alle imprese, ai mezzi di trasporto e alle persone (a supporto operativo alle attività di banchina dell'ambito e in adiacenza alle stesse).



Ambito Porto Medio (Art. 21 delle NTA)**Subambito Costa Morena****OBIETTIVI:**

Terminal polifunzionale per poter acquisire, rapidamente, nuove tipologie di traffico, seguendo le indicazioni del mercato, senza sconvolgere l'assetto complessivo del porto.

Mantenute tutte le attività già presenti, relative a concessioni demaniali marittime già affidate e quelle attività che hanno già ottenuto parere favorevole da parte del Comitato di Gestione alla data di adozione del presente PRP.

**Subambito Costa Morena Ovest****OBIETTIVI**

Terminal polifunzionale per traffici Ro-Ro (Autostrade del Mare) e Passeggeri (Ro-Pax e Crociere) in grado di adattarsi alle richieste del mercato senza richiedere modifiche dell'assetto complessivo del terminal.

**Subambito Area Retroportuale per la logistica integrata****OBIETTIVI**

Area logistica per stoccaggio, manipolazione, spedizione e trasferimento delle merci e attività complementari a questi servizi tra i quali i servizi alle imprese, ai mezzi di trasporto e alle persone, a supporto operativo alle attività di banchina dell'ambito e in adiacenza alle stesse.



Ambito Montecatini (Art. 22 delle NTA)**Subambito S. Apollinare****OBIETTIVI:**

Terminal per il traffico di **cabotaggio**.

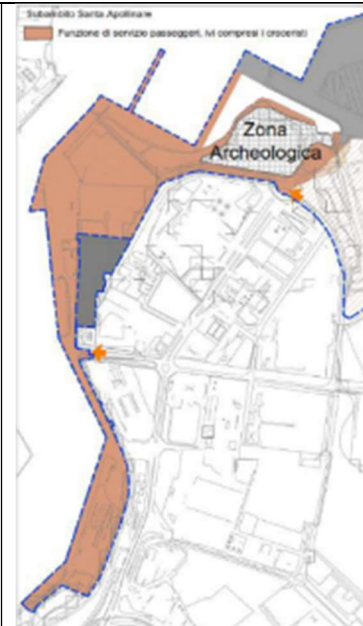
Terminal destinato ad uso prevalente del traffico delle **crociere**.

Uso preferibile ma non esclusivo di tutte le banchine del subambito per le navi da **crociera**.

Le banchine interne al seno di Levante potranno inoltre continuare ad essere utilizzate per la movimentazione delle **rinfuse solide**.

La riqualificazione degli spazi a terra delle banchine interne al Seno di Levante è orientata anche a qualificare le aree destinate al **traffico commerciale** dedicato alla movimentazione **di merci con rotabili, ro-ro**, (principalmente a supporto degli insediamenti esistenti). All'occorrenza, uso dei piazzali operativi delle banchine del subambito per lo stoccaggio e l'assemblaggio di prodotti industriale (es. **pale eoliche**).

Al fine di migliorare l'operatività della banchina S. Apollinare/Montecatini è previsto un intervento per aumentare le dimensioni del **dente di attracco** portandolo dagli attuali 22 m a 40 m.

**Subambito Magazzino Montecatini****OBIETTIVI**

Recupero del magazzino Montecatini (attraverso restauro, conservazione e riqualificazione architettonica, strutturale e funzionale) per funzioni compatibili con le necessità della città e con il traffico dei passeggeri.

Per migliore fruibilità dalla città storica **sarebbe auspicabile un collegamento pedonale tra le banchine del porto storico e le banchine adiacenti il capannone**.



Subambito Area archeologica Punta delle Terrare

OBIETTIVI

Promozione del recupero funzionale e valorizzazione delle strutture esistenti per destinarle a finalità ricreative e culturali, e favorire la fruizione controllata dell'area.

Al fine di renderlo direttamente fruibile e raggiungibile dalla città storica **sarebbe auspicabile la realizzazione del collegamento pedonale tra le banchine del porto storico e le banchine adiacenti il capannone Montecatini previsto dal PRP.**



Ambito Punta Riso (Art. 23 delle NTA)

Subambito Terminal Crociere

OBIETTIVI

Terminal da utilizzare in sinergia con il terminal di S. Apollinare o come accosto sussidiario per coprire le punte di traffico e in caso di condizioni meteomarine avverse, così da potenziare l'offerta infrastrutturale dello scalo per questa tipologia di traffici.

Per garantire i servizi necessari alla funzione crocieristica sia a mare che a terra, accoglienza, attesa, imbarco e sbarco, movimentazione bagagli, passeggeri e merci necessarie all'approvvigionamento delle navi.

In corrispondenza dell'ingresso all'area operativa del Terminal è prevista la realizzazione di strutture a terra funzionali all'esercizio delle attività di security dell'area



Subambito Diporto esterno OBIETTIVI

Nuova infrastruttura ad ovest dell'Isola di S. Andrea, per ampliare l'offerta di diporto nautico per imbarcazioni di medie/grandi dimensioni, con caratteristiche compatibili con l'area di pregio ambientale e paesaggistico (*porto green*).

Nello specchio acqueo ad ovest dell'Isola di S. Andrea, in corrispondenza del varco esistente nel corpo della diga di Punta Riso, è previsto un adeguamento dei fondali, per consentire il passaggio delle piccole imbarcazioni sotto il ponte di collegamento con l'isola evitando così l'utilizzo dell'imboccatura del porto e minimizzando le interferenze sulla sicurezza alla navigazione.

Nel sub ambito la pianificazione delle aree a terra, classificate come Aree di interfaccia porto-città, è di competenza comunale.

Il Comune, previo parere della AdSP, ne dovrà pianificare l'uso tenendo conto della funzione attribuita alle banchine.



Subambito Cantieristica navale OBIETTIVI

Potenziamento delle infrastrutture esistenti.

L'area della cantieristica navale coincide con le aree dei cantieri navali esistenti immediatamente a sud della Marina di Brindisi. Le attuali infrastrutture, a terra ed a mare, esistenti e le attuali quote dei fondali prospicienti costituiscono un limite alle dimensioni delle imbarcazioni che



possono essere gestite dai cantieri stessi.

Approfondimento dei fondali dello specchio acqueo operativo dei cantieri navali (profondità minima di 10 m).

Le attività cantieristiche insediate presso il subambito in oggetto potranno esercitare attività purché conformi a quanto stabilito dal Piano di Zonizzazione Acustica Comunale vigente. A tale scopo nel caso che le emissioni sonore delle attività svolte dovessero superare i limiti del suddetto Piano potrà essere valutata la possibilità di impiegare idonee barriere acustiche per riportare le emissioni al disotto dei limiti di Piano

Subambito Corridoio extradoganale

OBIETTIVI: la AdSP intende promuovere le agevolazioni concesse dall'area Zona franca doganale e semplificare l'accesso dei crocieristi che arrivano/partono a/dal l'aeroporto alle aree dei terminal crociere eliminando i tempi per un doppio controllo al passaggio dei limiti doganali.



Ambito Porto Interno (Art. 24 delle NTA)

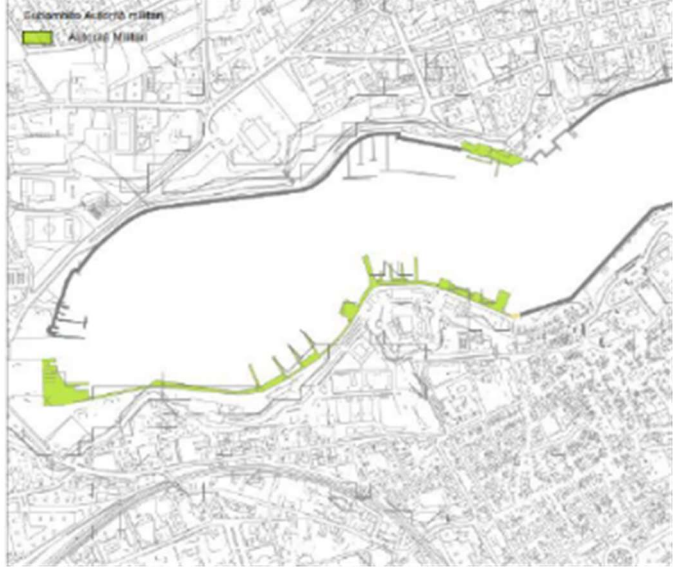

Subambito Nautica da diporto e crociere

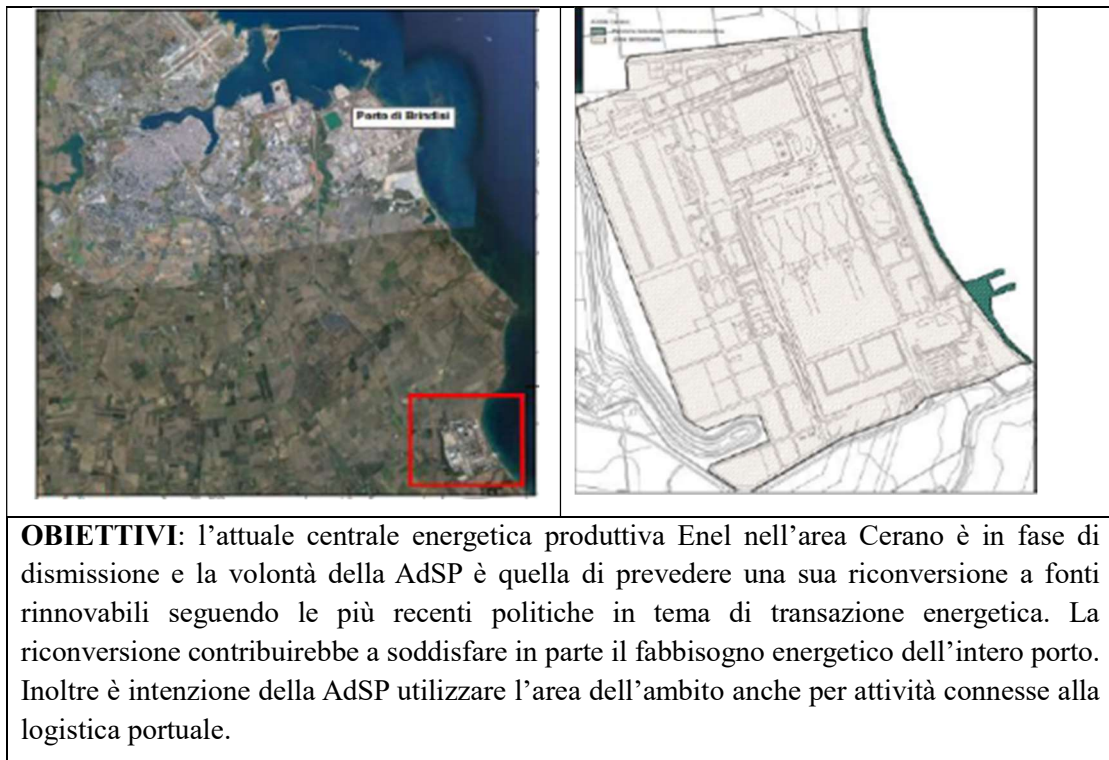
OBIETTIVI

Nuovo polo nautica da diporto: specializzare dell'utilizzo, si mantengono **per le banchine Nuova e Vecchia Rampa e Carbonifera Sud e Nord anche la funzione passeggeri** con previsione uso per traffici **crocieristici**.



<p>Nell'ambito la pianificazione di competenza della AdSP è limitata alla fascia di banchina di larghezza media pari a circa 5 m per la quale è previsto che venga destinata all'ormeggio di imbarcazioni da diporto e di navi da crociera.</p> <p>Le aree a tergo sono aree di interazione porto-città (la cui pianificazione spetta al Comune che pianifica previo parere della AdSP).</p> <p>Le attività attualmente presenti e non coerenti con le funzioni attribuite con il nuovo PRP e con le attività urbane delle aree retrostanti saranno trasferite presso la banchina ed il piazzale operativo del Subambito di Costa Morena Est.</p> <p>Per l'area del cantiere navale, la cui fascia di banchina è destinata all'ormeggio di imbarcazioni da diporto, è prevista la trasformazione ad area di interfaccia porto-città.</p> <p>Per tale area, la cui pianificazione diviene di competenza comunale previo parere della AdSP, in questa sede ne viene proposta la trasformazione in un'area a verde attrezzato in diretto collegamento con il parco del Cillarese.</p> <p>Per garantire l'accessibilità e la fruizione della suddetta area a verde si propone inoltre la realizzazione di strutture accessorie ed a servizio delle attività caratterizzanti e ammissibili, da realizzare preferibilmente con tecnologie costruttive prefabbricate e con l'utilizzo di materiali ecologici (area a parcheggio, info point, servizi igienici, punto ristoro, cartellonistica divulgativa, percorsi /passerelle lignee, illuminazione ecc.).</p>	
--	--

<p>Subambito Autorità Militari</p> <p>OBIETTIVI</p> <p>Si conferma l'attuale funzione delle aree in oggetto</p>	
<p>Subambito Peschereccia</p> <p>OBIETTIVI</p> <p>Mantenimento all'interno del porto interno di un'area destinata alle attività legate alla pesca ed ai servizi alle imbarcazioni da pesca nonché alla movimentazione e lavorazioni prodotti della pesca.</p> <p>le aree destinate alle attività legate alla pesca sono inquadrare come aree di interazione porto-città e dunque saranno oggetto di pianificazione comunale, previo parere della AdSP, che ne dovrà appunto pianificare l'uso tenendo conto della funzione attribuita alle banchine.</p> <p>La pianificazione della AdSP si limita alla fascia di banchina ed alle opere di ormeggio quali pontili e moli.</p>	

Ambito Cerano (Art. 25 delle NTA)**Interventi previsti dal PRP (RA, par. 3.12)**

- Nella descrizione degli interventi previsti dal PRP il Proponente richiama anzitutto il **potenziamento dei servizi ai passeggeri** (nuova stazione marittima) e le azioni di **approfondimento dei fondali** sia per consentire la realizzazione di nuove offerte di accosto sia per il potenziamento delle strutture esistenti. Il potenziamento dei servizi ai passeggeri si accompagna con la necessità di ridurre il carico della presenza dei servizi portuali sul centro abitato nel rispetto delle esigenze della portualità in termini di spazi destinati ai passeggeri che sbarcano dalle navi o che sono in attesa di imbarco.
- La proposta di PRP conferma la previsione pianificatoria in essere, di **potenziamento degli accosti destinati a navi traghetto e ro – ro**, con adeguamenti infrastrutturali per potenziare e rafforzare tali traffici, scelta motivata dall'andamento crescente registrato negli ultimi anni (avvalorato dalla analisi macroeconomica contenuta nel DPSS).

La saturazione degli spazi dedicati ai traghetti è oramai un dato incontrovertibile soprattutto da quando queste attività non hanno più potuto contare sugli spazi del porto interno posti lungo il seno di levante per evidenti ragioni dovute alle raggiunte incompatibilità tra queste ed il tessuto urbano strettamente se non proprio letteralmente a ridosso. Pertanto la proposta di PRP punta a individuare nell'area di **Costa Morena Ovest**, nel porto medio, il luogo che, opportunamente adeguato, può conformarsi in un polo da dedicare ai traghetti, alle crociere ed alle navi ro-ro, e questo anche a prescindere dai programmati nuovi accosti di S. Apollinare.

- Le attività portuali esclusivamente commerciali con attrezzaggio da banchina o dal carattere più prettamente a servizio dell'industria devono invece trovare la corretta allocazione nel **porto esterno**.
- L'**approfondimento dei fondali** sia per consentire la realizzazione di nuove offerte di accosto sia per il potenziamento delle strutture esistenti rappresenta uno dei *focus* del nuovo Piano; attività di

approfondimento *“dipendono dalle caratteristiche della/e nave/i di progetto e che potranno essere definite solo dopo la redazione di uno studio sulla evoluzione attesa per le navi commerciali. In questa sede potrebbero essere ragionevolmente assunte per la testata nord e banchina est di Costa Morena Est sino a -16.00 m s.l.m.m. e sino a -18.00 m s.l.m.m. per le aree di evoluzione”*.

- Il PRP proposto conferma quindi l'ipotesi contenuta nel PRP vigente di estendere le **aree di colmata** ancora ad est sia per individuare i luoghi ove refluire gli ulteriori sedimenti di escavo ma anche per ottenere gli spazi necessari ad ospitare *“funzioni prettamente industriali che debbono tendenzialmente spostarsi sempre più dal centro della città e comunque da aree dove vengono ospitate funzioni che, ancorché sempre portuali, sono caratterizzate dalla significativa presenza di passeggeri”*. La realizzazione della **cassa di colmata** nel porto esterno tra lo sporgente di Costa Morena Est ed il pontile “petrolchimico” è utile a coprire i fabbisogni della campagna di escavo che l'ente ha già programmato, riferita alle aree di S. Apollinare, del canale di accesso e di Costa Morena.
- Tra le possibili **destinazioni funzionali delle aree di colmata**, il Proponente considera anche la possibilità di poter prevedere **aree da dedicare alla cantieristica navale** anche per delocalizzare le zone destinate attualmente a tale funzione, che sono totalmente integrate con il tessuto urbano.
- Il Proponente specifica che *“Un ulteriore approfondimento riguardante l'adeguamento infrastrutturale necessario per potenziare e razionalizzare i traffici commerciali del porto di Brindisi (contenitori, merci varie, merci voluminose, rinfuse solide alimentari e non etc.) dovranno riguardare la definizione ed il completamento della piastra intermodale di Costa Morena Est. Sulla piastra si imporrà, nelle attività proprie di elaborazione del nuovo PRP, di avviare una debita valutazione in merito all'individuazione finale della sua destinazione funzionale”*. Dall'utilizzo attualmente previsto come *terminal* contenitori, occorre arrivare a prevedere un uso come **terminal multipurpose** per *“consentire lo svolgimento di tutti i possibili traffici commerciali conferendo al porto di Brindisi quelle doti di flessibilità indispensabili per garantirne lo sviluppo”*.
- Le **colmate previste attigue**, ivi compresa quella già parzialmente realizzata dell'area ex Brindisi LNG già inserita all'interno del perimetro della Zona Franca Doganale Interclusa (Zfd) denominata “Capobianco”, che devono essere confermate, *“andrebbero ad avvalorare tale impostazione quale suolo da destinare alla realizzazione di magazzini per il deposito delle merci / installazione di impianti produttivi o di trasformazione, atteso che, allo stato, nel porto possono depositarsi solo merci che non sono soggette all'effetto delle condizioni meteorologiche con esclusione quindi di tutte quelle merci che non possono essere stoccate all'aperto”*.
- Il **raddoppio del molo Polimeri**, utile sia alla razionalizzazione/adeguamento degli attuali punti di ormeggio presenti lungo il pontile esistente che al trasferimento del terminal gasiero attualmente ubicato nel porto medio presso lo sporgente di Costa Morena Ovest, consente *“il potenziamento e la razionalizzazione delle infrastrutture a servizio del traffico delle merci pericolose e delle rinfuse liquide in generale”*.
- In relazione al processo di **decarbonizzazione** e al fatto che *“la gran parte dei traffici delle rinfuse solide sono legate alla operatività della centrale termoelettrica Federico II la cui dismissione (riconversione) è prevista nei prossimi 5 anni”* il Proponente intende puntare *“con maggior vigore ad un mercato della “nuova” logistica ed a un favour nei confronti dei cd. combustibili “alternativi”*. A tale scopo nell'ambito della redazione del nuovo PRP dovrà essere approfondito lo **studio di fattibilità della allocazione in ambito portuale** di un significativo **HUB di distribuzione di GNL** cui la pianificazione puntuale dovrà evidentemente tener conto”.
- La razionalizzazione e il potenziamento delle **infrastrutture di collegamento ferroviarie** riguardano sostanzialmente il miglioramento della connessione delle aree del porto di Brindisi con la linea

ferroviaria nazionale attraverso l'estensione dell'ammodernamento della linea adriatica alla sagoma del P400, già prevista sino a Bari, anche alla tratta Bari – Brindisi.

- Sempre in relazione al processo di **decarbonizzazione**, per l'eliminazione delle emissioni e il rumore in porto il Proponente punta all'**elettificazione delle banchine mediante il cold ironing** ricorrendo al potenziamento della Rete Elettrica Nazionale in modo da portare la potenza necessaria in porto. Il Proponente afferma che *“L'elettificazione delle banchine e delle operazioni portuali è la sfida primaria e dovrà toccare tutti i possibili elementi costitutivi: i punti di erogazione per le navi all'ormeggio (cold ironing), le gru di banchina, i mezzi di movimentazione dei contenitori e delle altre merci non unitizzate, i mezzi portuali di servizio di mare e di terra, gli uffici”*; ciò introducendo il tema della **integrazione del cold ironing con impianti locali di generazione a Gas Naturale Liquefatto (GNL/LNG)**, che sta trovando progressivo spazio anche grazie alle nuove normative che tendono a riconoscere le sue potenzialità come combustibile marino e terrestre.
- La proposta di PRP fa propri, inoltre, obiettivi di interazione tra il porto e la città, puntando a ricavare nuovi **spazi pubblicamente fruibili e percorribili**, a recuperare tratti del *waterfront*, a creare corridoi verdi che rafforzino la continuità pedonale e nuove connessioni.

Aree di interazione porto-città

- Il dettato normativo dispone che la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città sia di competenza del Comune e della Regione che vi provvedono previa acquisizione del parere della AdSP; quindi la AdSP pianifica solo, ed in via esclusiva, le aree portuali e retro-portuali, che sono caratterizzate da una funzione operativa. Il Comune e la regione curano, invece, la pianificazione delle aree identificate nell'ambito del DPSS, e assunte nella proposta di PRP, come "aree con funzione di interazione porto-città".

In merito agli obiettivi, contenuti e azioni della proposta di PRP questa Commissione valuta che:

- Dalla proposta di PRP, che interessa l'intero porto di Brindisi, emerge con chiarezza la volontà di proseguire l'azione di riorganizzazione rafforzando, nel quadro di un potenziamento complessivo, lo **spostamento verso il Porto esterno** delle attività portuali esclusivamente commerciali con attrezzaggio da banchina o più prettamente a servizio dell'industria, così da allontanarle dal centro abitato. Al contempo, il nuovo PRP punta a potenziare i servizi ai passeggeri (**potenziamento degli accosti destinati a navi traghetto e ro – ro**) anche per ridurre il carico della presenza dei servizi portuali sul centro abitato, garantendo le esigenze della portualità in termini di spazi destinati ai passeggeri che sbarcano dalle navi o che sono in attesa di imbarco; la Proposta di PRP individua nell'area di **Costa Morena Ovest**, nel porto medio, il luogo adatto al polo da dedicare ai traghetti, alle crociere ed alle navi ro-ro, in aggiunta ai programmati nuovi accosti di S. Apollinare.

Inoltre, la complessiva riorganizzazione a cui punta la proposta di PRP interessa anche le aree con funzione di interazione porto-città per le quali, comunque, la competenza ricade in capo al Comune di Brindisi e alla Regione Puglia, *“secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere della AdSP”*, come peraltro evidenzia il Proponente nella proposta di NTA, art. 8, comma 4.

Si condivide la complessiva visione di razionalizzazione e di allontanamento dal porto interno e dalla città di tutte quelle funzioni che hanno o possono avere ricadute negative sulla popolazione e sul contesto insediativo.

- Per quanto riguarda le attività connesse all'importante obiettivo di **decarbonizzazione**, la proposta di

PRP prevede l'**elettificazione delle banchine mediante il cold ironing** per la cui elettrificazione il Proponente punta al potenziamento della Rete Elettrica Nazionale in modo da portare la potenza necessaria in porto e introducendo il tema della **integrazione del cold ironing con impianti locali di generazione a Gas Naturale Liquefatto (GNL/LNG)** che, a suo dire, sta trovando progressivo spazio anche grazie alle nuove normative che tendono a riconoscere le sue potenzialità come combustibile marino e terrestre.

Questa Commissione condivide pienamente l'obiettivo di elettrificazione delle banchine, rispetto al cui approvvigionamento energetico si intende fornire un **ulteriore spunto di riflessione** oltre a quanto già affermato e previsto dal Proponente nel RA.

Si assiste ad un progressivo sviluppo degli impianti *offshore* di produzione di energia rinnovabile; allo stato attuale, sono numerosi i progetti presentati e in corso di autorizzazione nel mare al largo delle coste pugliesi e, in generale, del sud della penisola e delle aree insulari ed è ragionevole ipotizzare che ulteriori nuovi opere per la produzione di energia rinnovabile *offshore* verranno previste e saranno da realizzare.

La promozione delle rinnovabili in mare stimolerà lo sviluppo portuale con importanti ricadute sociali sui territori prossimi ai porti. I porti avranno un ruolo costante nella manutenzione degli impianti e si svilupperanno importanti *supply chain* locali al servizio dei progetti di rinnovabili in mare.

In questo quadro, considerando la disponibilità di nuove aree (previste dalla proposta di PRP) da ricavare anche attraverso la realizzazione di nuove casse di colmata, **il porto di Brindisi si potrebbe configurare come piattaforma logistica a supporto della cantierizzazione dei futuri impianti FER offshore, offrendo in maniera sistematica, un servizio che sarà sempre più necessario e per il quale non tutti i porti possono risultare adeguati, dal momento che serve la disponibilità di ampie aree in cui stoccare le pale e tutti gli impianti necessari, aree che peraltro siano adeguatamente collegate alle infrastrutture di trasporto.** In particolare, si fa riferimento alle previsioni di utilizzo della **piattaforma intermodale di Costa Morena Est** su cui il Proponente afferma che *“si imporrà, nelle attività proprie di elaborazione del nuovo PRP, di avviare una debita valutazione in merito all'individuazione finale della sua destinazione funzionale”*.

Peraltro, questa possibilità sembra in parte essere riscontrabile in quanto è riportato nelle NTA proposte, art. 22, laddove per il subambito Sant'Apollinare viene riportato che *“Si specifica inoltre che i piazzali operativi delle banchine del subambito potranno essere utilizzate, all'occorrenza, per lo stoccaggio e l'assemblaggio di prodotti industriale (es. pale eoliche)”*.

In un simile quadro di sviluppo, potrebbe essere conseguentemente ipotizzabile che il porto stesso rappresenti il naturale punto di arrivo, a terra, dei cavidotti degli impianti *offshore* rispetto ai quali potrebbe arrivare a rivestire un ruolo strategico nella *supply chain*; e potrebbe altresì essere ipotizzabile uno scenario in cui una quota parte dell'energia prodotta *offshore* e che approda a terra attraverso il Porto di Brindisi venga utilizzata per l'elettificazione delle banchine del Porto stesso.

Va evidenziato, peraltro, che in un confronto diretto con questa Commissione circa questa ipotesi di specializzazione del porto, la AdSP ha evidenziato la criticità dovuta alla compatibilità delle attività connesse alla cantierizzazione di impianti eolici con la presenza di corridoi di decollo/atterraggio del limitrofo aeroporto di Brindisi-Casale "Aeroporto del Salento" (BDS). Rispetto a questo aspetto sarebbe comunque utile un approfondimento volto a verificare le condizioni per una possibile compresenza di attività a supporto della logistica della cantierizzazione di impianti FER offshore e dell'aeroporto.

- Per quanto riguarda il tema della accessibilità terrestre, stradale e ferroviaria, oltre a confermare quanto già evidenziato e richiesto dal CSLLPP al punto 4.5 del parere ex art. 5, comma 2bis lett. b) della L. n. 84/1994 reso nell'adunanza del 20 giugno 2023, si invita il Proponente ad intraprendere nelle sedi opportune tutte le azioni volte a garantire le necessarie connessioni viarie funzionali al previsto Terminal crocieristico presso la Diga di Punta Riso (da considerarsi sussidiario del Terminal di S. Apollinare da utilizzare nei casi di emergenza di non operatività del Terminal principale).

I) FASI ATTUATIVE E COSTI (Relazione Generale di PRP paragrafi 6.0 e 6.10, elaborati cartografici 21_21_P_T_013_0_VAR, 21_21_P_T_014_1_VAR, 21_21_P_T_015_2_VAR, 21_21_P_T_016_2_VAR)

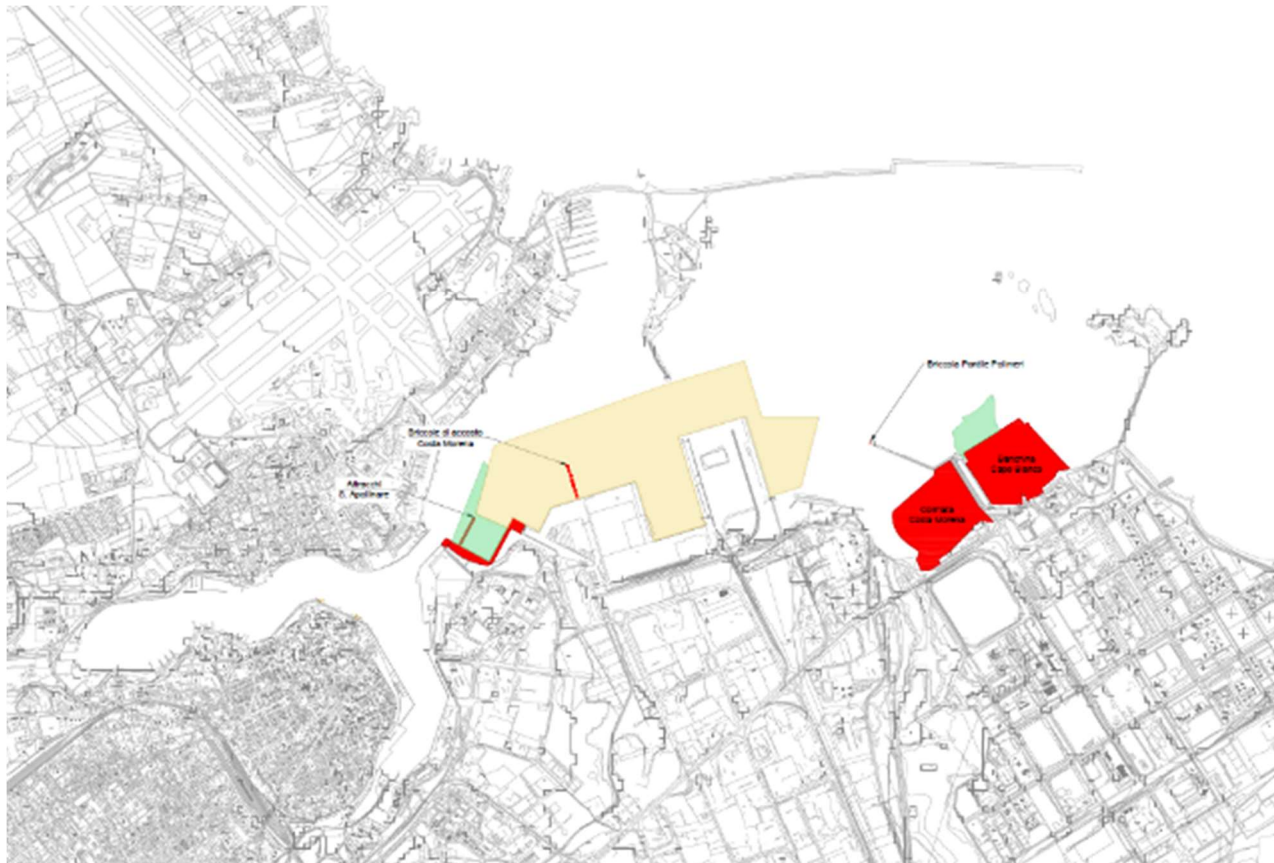
- L'attuazione delle opere previste dal PRP è prevista in quattro fasi la cui attuazione è prevista in complessivi 25 anni
- Il costo complessivo è di circa € 402.424.500 ripartito tra opere marittime, pavimentazioni e impianti; Il costo della 1^ fase attuativa è individuato in € 281.322.000, gli investimenti relativi alla fase 2 ammontano invece a € 113,102.500 mentre quelli della fase 3 a € 8.000.000.

Fase 0

La fase zero, della durata di 5 anni, corrisponde al completamento di tutte le opere già pianificate dalla AdSP ed in particolare:

- Realizzazione del pontile su briccole in località Costa Morena Ovest.
- Realizzazione del nuovo terminal Ro-Ro di S. Apollinare
- Realizzazione della briccola di ormeggio sulla testata del pontile Polimeri
- Realizzazione della cassa di colmata di Costa Morena Est e dragaggio a quota -12.00 m s.m.m. dei fondali operativi del Terminal di S. Apollinare e dragaggio a quota -14.00 m s.m.m. dei fondali prospicienti le banchine di Costa Morena.
- Realizzazione della banchina della colmata di Capo Bianco, il dragaggio a quota -12.00 m s.m.m. dei fondali prospicienti e il completamento del piazzale operativo della suddetta banchina;
- Realizzazione di una briccola di ormeggio in testata del molo Polimeri.

Tutti i sedimenti marini provenienti dai dragaggi previsti in questa fase verranno conferiti nella vasca di colmata di Costa Morena Est.



LEGENDA

- Opere Previste dalla Fase 0 di PRP
- Dragaggio alla -12.00 sul l.m.m.
- Dragaggio alla -14.00 sul l.m.m.

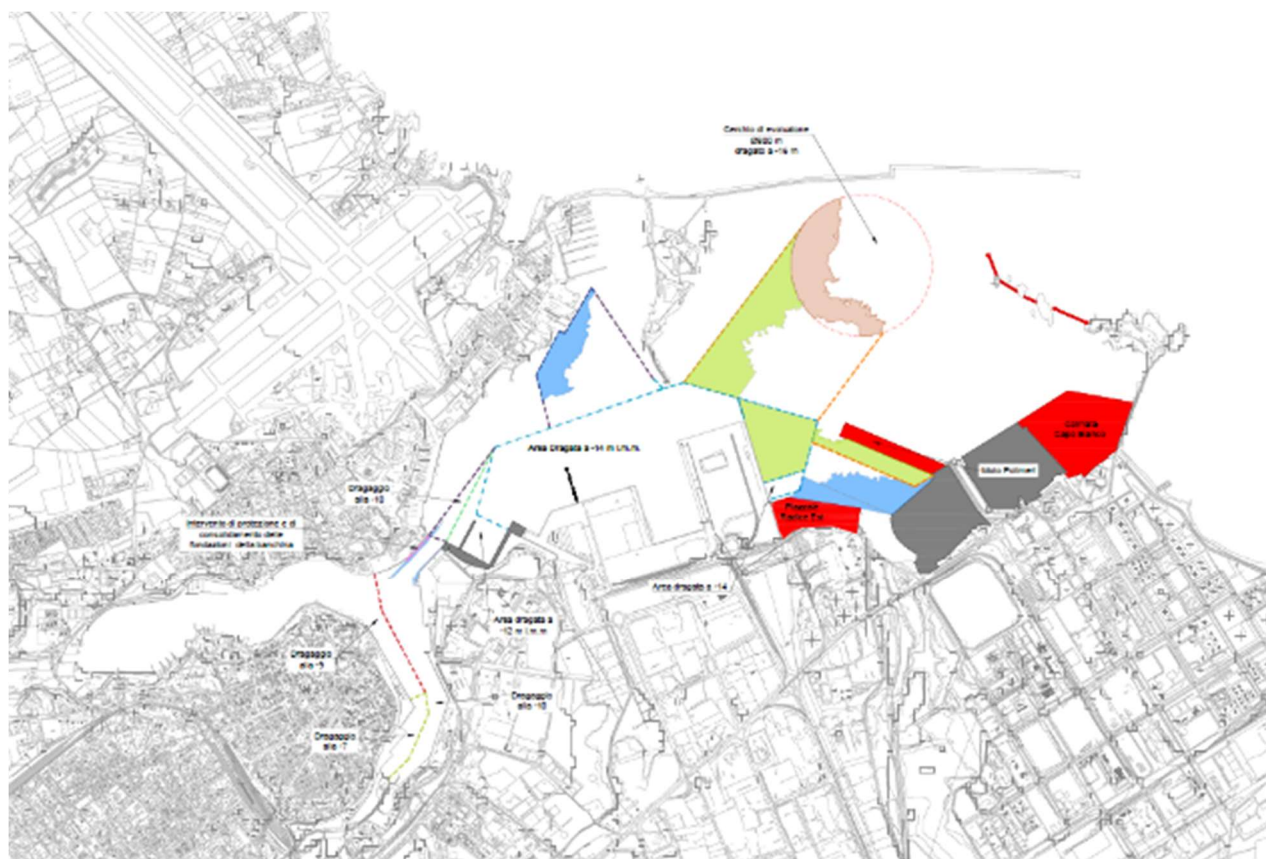
Fase 0 – Breve termine (elaborato 21_21_P_T_013_0_VAR)

Fase 1

La fase 1, della durata di 10 anni rappresenta la prima fase di attuazione delle nuove opere previste nel nuovo PRP e prevede:

- Realizzazione di una cassa di colmata corrispondente ad una prima fase della nuova colmata di Capo Bianco (limitata all'lineamento con la banchina di Capo Bianco di cui alla fase 0).
- Realizzazione del Molo Polimeri.
- Dragaggio a quota -16 m s.m.m. del cerchio di evoluzione del porto esterno, dragaggio a quota -15 m s.m.m. del canale interno di navigazione, dei fondali prospicienti la banchina sud del Molo Polimeri e dei fondali prospicienti la banchina di levante di Costa Morena Est, dragaggio a quota -10 m s.m. dei fondali dell'area cantieristica del porto medio, dei fondali dell'area piazzale radice est e banchina operativa della Colmata di Costa Morena Est e del Canale Pigionati;
- Realizzazione delle aree retroportuali di Costa Morena e di Capo Bianco;
- Realizzazione del Piazzale Radice Est del Molo di Costa Morena Est;
- Realizzazione delle opere di difesa secondarie del porto di Brindisi

Tutti i sedimenti marini provenienti dai dragaggi previsti in questa fase verranno conferiti nella vasca di colmata di Capo Bianco ed utilizzati per la formazione dei terrapieni del Molo Polimeri e del Piazzale Radice Est di Costa Morena Est.



LEGENDA

- Opere previste dalla Fase I di PRP
- Opere da fasi precedenti
- Dragaggio alla -10.00 sul I.m.m.
- Dragaggio alla -15.00.00 sul I.m.m.
- Dragaggio alla -16.00 sul I.m.m.
- Limiti dragaggio alla -7.00 sul I.m.m.
- Limiti dragaggio alla -9.00 sul I.m.m.
- Limiti dragaggio alla -10.00 sul I.m.m.
- Limiti dragaggio alla -12.00 sul I.m.m.
- Limiti dragaggio alla -14.00 sul I.m.m.
- Limiti dragaggio alla -15.00 sul I.m.m.

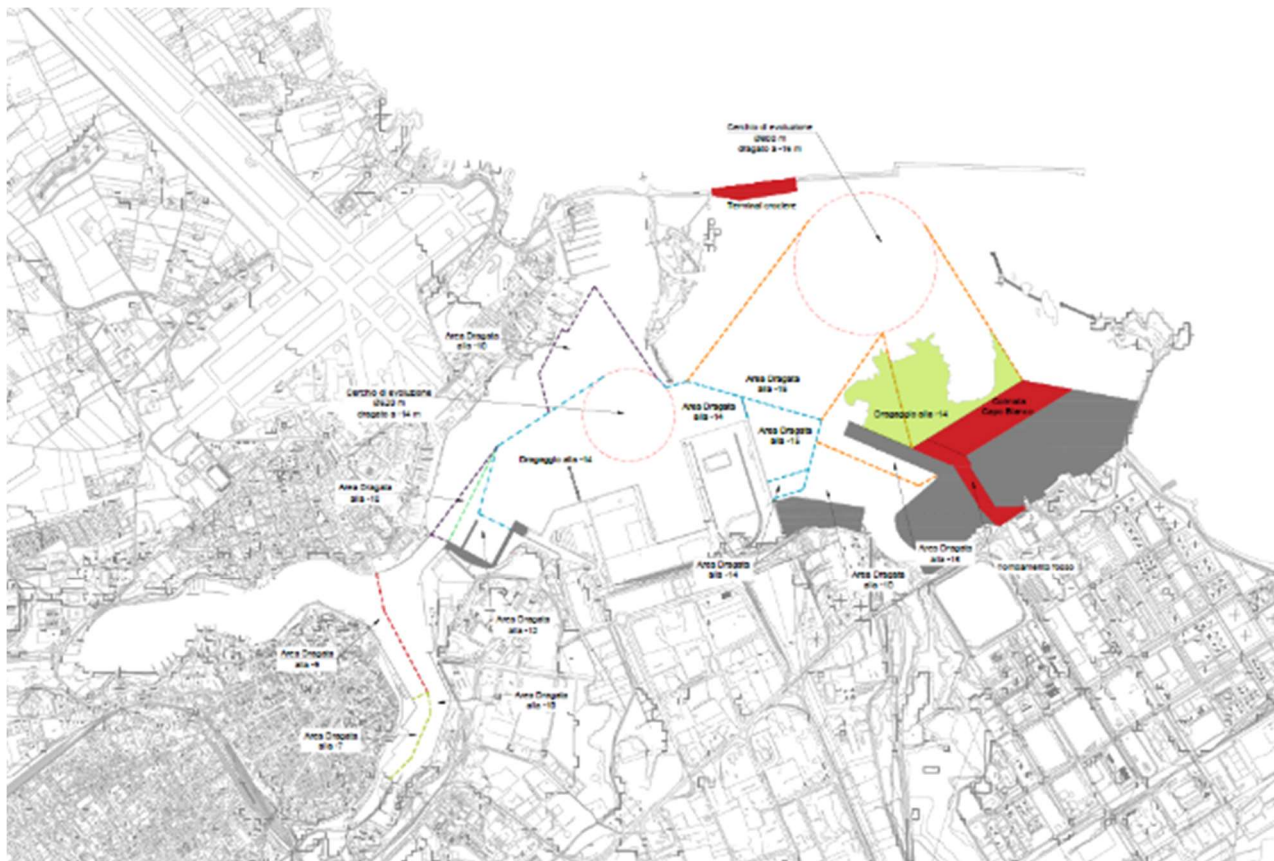
Fase I – Medio termine (elaborato 21_21_P_T_014_1_VAR)

Fase 2

In questa fase, della durata di 5 anni, verranno completati tutti gli interventi previsti nel nuovo PRP ed in particolare:

- Realizzazione del nuovo Terminal Crociere di Punta Riso.
- Completamento della colmata di Capo Bianco e realizzazione della banchina e del piazzale operativo.
- Dragaggio a quota -15 m s.m.m. dei fondali prospicienti la banchina operativa del nuovo Terminal di Capo Bianco e la banchina nord del Molo Polimeri.

Tutti i sedimenti marini provenienti dai dragaggi previsti in questa fase verranno riutilizzati per il completamento della colmata di Capo Bianco e per la formazione del terrapieno del Terminal Crociere di Punta Riso.



LEGENDA

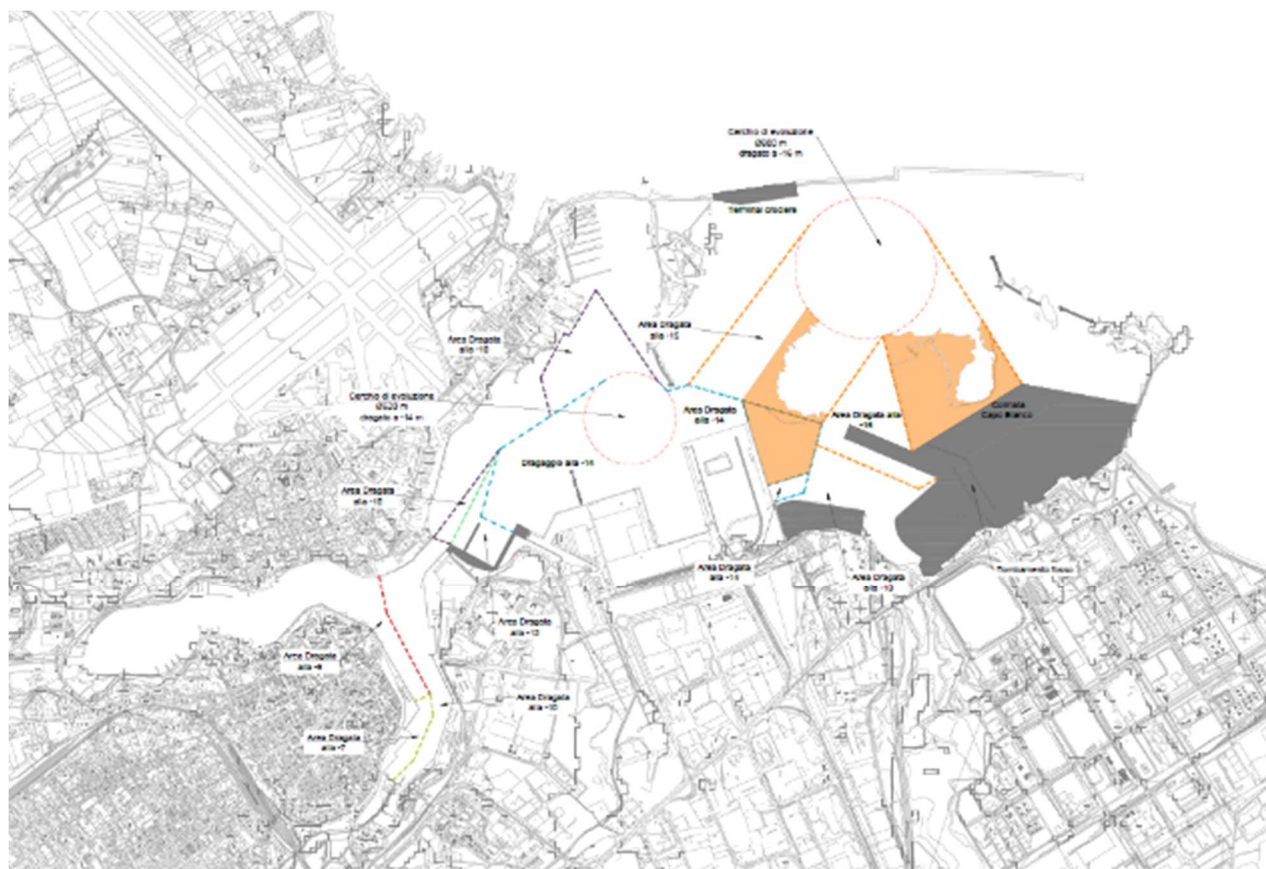
- Dragaggio alla -14.00 sul l.m.m.
- Opere previste dalla Fase II di PRP
- Opere da fasi precedenti

Fase 2 – Lungo termine (elaborato 21_21_P_T_015_2_VAR)



Fase 3

In questa fase, della durata di 5 anni, verranno completati tutti gli interventi previsti nel nuovo PRP ed in particolare verranno eseguiti i dragaggi necessari per l'approfondimento a quota -16 m s.m.m. del canale di navigazione interna, dei fondali dell'area operativa della calata di Costa Morena Est e dei fondali prospicienti la banchina operativa del Terminal Capobianco.

Come evidenziato in precedenza questi dragaggi sono stati rimandati all'ultima fase di attuazione delle opere e degli interventi previsti nel PRP di Brindisi in quanto i relativi volumi di risulta non possono essere conferiti nelle colmate pianificate e pertanto per questi sedimenti dovrà essere individuata una gestione diversa.



LEGENDA

-  Dragaggio alla -16.00 sul l.m.m.
 Opere da fasi precedenti

Fase 3 (elaborato 21 21 P T 016 2 VAR)

3. INTEGRAZIONE DELLA COMPONENTE AMBIENTALE NEL PIANO

- L'identificazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale (OSA) per il Piano è trattata nel cap. 4 del RA. I *“principali documenti di indirizzo internazionale, comunitario e nazionale che definiscono le strategie di sviluppo sostenibile a vari livelli”* considerati dal Proponente per l'individuazione di detti obiettivi sono:
 - La Strategia dell'Unione Europea per lo Sviluppo Sostenibile;
 - Il Quadro per il Clima e l'Energia per l'Unione Europea;
 - Il Libro Bianco sui Trasporti *“Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei Trasporti – per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”* (COM (2011) 144);
 - La Strategia europea per una mobilità a basse emissioni (COM(2016) 501);
 - La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile.

- Nel par. 4.2 sono riportati gli obiettivi di sostenibilità del Piano, definiti come “*obiettivi specifici per il PRP di Brindisi, che verranno indicati come Obiettivi Regionali di Sostenibilità Ambientale (ORSA) selezionati in relazione alle opere previste dal Piano, e che derivano dal confronto tra le esigenze di protezione e tutela dell’ambiente territorializzate e specifiche per le diverse aree pugliesi con le strategie generali di protezione dell’ambiente, definite da norme e documenti sovraordinati tra cui Piani Regionali e Nazionali, Convenzioni Europee e Mondiali*”. Il Proponente individua complessivamente 27 Obiettivi Generali che vengono articolati in 68 Obiettivi Specifici. Gli obiettivi così individuati sono riferiti alle componenti ambientali e fattori: Aria, Acqua, Suolo, Biodiversità, Beni culturali e Paesaggio, Ambiente marino e costiero, Rifiuti, Inquinamento acustico, Clima, Popolazione e salute, Energia, Ambiente urbano, Turismo, Mobilità.

In merito all’integrazione della componente ambientale nel Piano, questa Commissione valuta che:

- Per quanto riguarda i documenti di indirizzo individuati, che il Proponente analizza al par. 4.1 del RA individuando gli obiettivi in essi contenuti e i potenziali contenuti del PRP che possono contribuire al raggiungimento di detti obiettivi, si evidenzia che:
 - La "Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile", approvata con delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica n.108/2017, rappresenta lo strumento di indirizzi con cui l’Italia ha declinato gli obiettivi strategici dell’Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo Sviluppo Sostenibile nell’ambito della programmazione economica, sociale e ambientale;
 - L’obiettivo è quello di offrire uno strumento di indirizzo per la pianificazione e l’attuazione delle azioni di adattamento più efficaci nel territorio italiano, in relazione alle criticità riscontrate, e per l’integrazione dei criteri di adattamento nelle procedure e negli strumenti di pianificazione esistenti.
 - secondo quanto previsto dall’art. 34 del D.Lgs. 152/2006 le Regioni sono chiamate a dotarsi di una complessiva strategia di sviluppo sostenibile che sia coerente e definisca il contributo alla realizzazione degli obiettivi della Strategia nazionale; pertanto la Regione Puglia ha avviato il processo di definizione della Strategia regionale di Sviluppo Sostenibile con la sottoscrizione di un accordo di collaborazione ex art. 15 della Legge n. 241/1990 e smi con il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare avvenuta nel dicembre del 2018;
 - con Deliberazione della Giunta Regionale 26 aprile 2021, n. 687 è stato approvato il documento preliminare della Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile quale atto di indirizzo per la definizione della SRSvS (“Strategia per lo Sviluppo Sostenibile della Regione Puglia (SRSvS). Approvazione Documento Preliminare”); la strategia regionale di sviluppo sostenibile è quindi ancora in corso di definizione, tuttavia si ritiene che gli obiettivi regionali contenuti nel citato documento preliminare debbano essere tenuti in considerazione andando, se necessario, ad integrare e meglio definire gli obiettivi di sostenibilità del Piano già individuati nel RA. Si evidenzia, peraltro, che anche la Regione Puglia con nota prot. 129397 del 07/08/23 chiede di tenere conto del Documento Preliminare della Strategia per lo Sviluppo Sostenibile della Regione Puglia - SRSvS).
 - Parallelamente alle Strategie di Sviluppo Sostenibile, è necessario ricordare i principali riferimenti comunitari e nazionali in tema di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici:
 - Legge Europea sul clima (regolamento (UE) 2021/1119): “*Regulation (EU) 2021/1119 of the European Parliament and of the Council of 30 June 2021 establishing the framework for achieving climate neutrality and amending Regulations (EC) No 401/2009 and (EU) 2018/1999 (OJ L 243, 9.7.2021, p. 1)*”
 - la Strategia Europea di adattamento ai cambiamenti climatici (COM (2013) 216 final);
 - la Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici – SNAC (MATTM, 2015);

- la Comunicazione sul Green Deal Europeo (che contiene anche azioni in merito al Clima, fra cui la proposta di una legge ad hoc);
 - la nuova “Strategia dell’UE di adattamento ai Cambiamenti Climatici”, del 24 febbraio 2021 climatici (COM (2021) 82 Final);
- In particolare, al fine di dare attuazione alla Strategia nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici (SNAC), approvata con decreto direttoriale n. 86 del 16 giugno 2015 dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, è stata avviata l’elaborazione del Piano nazionale di adattamento (PNACC). Il PNACC è lo strumento di pianificazione nazionale a supporto delle istituzioni nazionali, regionali e locali che saranno chiamate a sviluppare, sulla propria scala di governo, i contenuti del Piano, dettagliando le 361 azioni settoriali di adattamento, ivi individuate, come le più opportune rispetto alle specificità dei diversi contesti definendo un meccanismo di governance con l’obiettivo di mettere a sistema le pianificazioni già esistenti ed indirizzare al meglio quelle future. In data 04/08/2023 è stato pubblicato il DM-2023-0000256 (Decreto di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici - (PNACC).
 - A livello regionale, con Deliberazione della Giunta Regionale 17 settembre 2020, n. 1575 la Regione Puglia ha avviato il processo di definizione della **Strategia Regionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SRACC)**;
 - La Giunta regionale con la DGR n. 1187 del 08/08/2023 la Giunta regionale ha preso atto degli elaborati **“Indirizzi per la stesura della Strategia Regionale di adattamento ai cambiamenti climatici - SRACC” e delle “Linee Guida regionali per la redazione dei Piani di Azioni per le Energie sostenibili e il clima (PAESC)”**;
 - La Regione Puglia ha avviato la consultazione pubblica della documentazione tecnico scientifica e delle mappe climatiche regionali del documento “Indirizzi per la stesura della Strategia Regionale di adattamento ai cambiamenti climatici -SRACC” comprensivo di allegati e delle “Linee Guida regionali per la redazione dei Piani di Azioni per le Energie sostenibili e il clima (PAESC)” (11 agosto 2023 – 15 settembre 2023).
 - In Italia non vi è una normativa sull’adattamento ai cambiamenti climatici e pertanto non sussistono obiettivi specifici, né obblighi per le autorità locali competenti (in particolare le Regioni) di adottare strumenti pianificatori su questo tema. La SNAC ha delineato una impostazione a livello nazionale delle azioni e fornito un quadro di riferimento sull’adattamento, incoraggiando la cooperazione tra le autorità nazionali.
 - In riferimento alle infrastrutture portuali, queste sono soggette ad eventi estremi, sempre più numerosi a causa delle mutazioni del clima, come violente mareggiate e da eventi meteorologici fortemente avversi. Tali eventi, in presenza di depuratori e scolmatori in ambito portuale potranno essere soggetti a malfunzionamenti tecnici della rete fognaria o dei sistemi di trattamento delle acque reflue, che potranno causare un aumento nel numero di episodi di inquinamento di breve e lunga durata, con conseguenti possibili impatti dovuti a fenomeni di eutrofizzazione, con condizioni di anossia e proliferazione di organismi potenzialmente pericolosi per l’ecosistema costiero.
 - Nel PNACC, per la navigazione marittima è indicata la previsione di un maggior numero di mareggiate e di condizioni meteorologiche sfavorevoli alla navigazione, che costituiranno e comporteranno notevoli problematiche per il mantenimento dei livelli di servizio, a causa degli sconvolgimenti associati ai cambiamenti climatici.
 - Sebbene la SRACC non abbia ancora completato il percorso di definizione e di approvazione e, pertanto, non sia vigente, questa Commissione invita il Proponente a tenere conto di alcuni elementi già individuati quali, ad esempio, la Piattaforma delle Azioni - Indirizzi per la stesura della Strategia

Regionale di adattamento ai cambiamenti climatici (SRACC) (ALL05) che include un pacchetto di azioni articolate per tipologie di “pericolo” (allagamenti, alluvioni, frane, ondate di calore, sicurezza idrica, incendi, siccità) allo scopo di individuare possibile correlazioni e tenerne conto compatibilmente con la portata del PRP; ciò può essere inquadrato anche nell’ottica di verificare la coerenza del PRP con il Principio DNSH.

- Nel PRP dovrà pertanto essere valutata la coerenza con la SRACC, valorizzando in particolare l’approccio ecosistemico alla mitigazione e all’adattamento climatico (cfr. *Nature-based solutions should play increased role in tackling climate change — European Environment Agency*) al fine di:
 - evitare l’individuazione di azioni di mitigazione prive di capacità di adattamento o che riducono la resilienza di altri fattori;
 - introdurre azioni finalizzate alla preservazione dei servizi ecosistemici, alla promozione dell’uso di approcci ecosistemici e delle infrastrutture verdi per assicurare i benefici in termini di emissioni di carbonio, migliorare la capacità dell’ambiente naturale di assorbire ed immagazzinare il carbonio tramite il suolo e il materiale vegetale, mantenere gli stock di carbonio, regolamentare il flusso la raccolta delle acque, aumentare la resilienza, vulnerabilità di ecosistemi e persone, aiutare l’adattamento agli impatti dei cambiamenti climatici, migliorare la conservazione della biodiversità e fornire vantaggi per la salute, in termini di miglioramento della resilienza dei territori agli impatti dei cambiamenti climatici e delle catastrofi, (regolare il flusso delle precipitazioni temporalesche, riducendo il rischio di inondazioni) quali alternative efficaci alla costruzione di infrastrutture (rischi di alluvioni), al raffrescamento all’interno delle città riducendo l’impatto delle ondate di calore e l’effetto “isola di calore urbana” nonché stabilizzando, attraverso le piante, i territori, riducendo il rischio di frane, smottamenti ed erosioni;
 - approfondire le analisi delle modalità con cui interagiscono la mitigazione e i cambiamenti climatici in termini di effetti positivi e negativi una sull’altra;
 - affrontare il tema relativo agli effetti anche sulle infrastrutture che gestiscono la logistica dei trasporti marittimi, che possono influire negativamente sull’intero sistema dei trasporti e degli interscambi modali in caso di danni e di eventi catastrofici derivanti dai cambiamenti climatici;
 - affrontare una più attenta pianificazione delle infrastrutture a causa degli effetti del cambiamento climatico che comporteranno l’utilizzo di materiali resistenti e la progettazione delle infrastrutture in modo da prevenire o minimizzare i danni causati dagli eventi meteorologici estremi;
 - contribuire a promuovere la riduzione delle emissioni di gas serra e la transizione energetica dei porti attraverso una decarbonizzazione del mix elettrico utilizzato per il Cold Ironing, la cui tecnologia dovrebbe essere quanto più possibile integrata con con energia prodotta da altre fonti rinnovabili ed infrastrutture verdi.
- Per quanto riguarda gli **obiettivi specifici** (ORSA) del Piano riportati nella tabella alle pp. 111-120 del RA, pur nella loro generale condivisione, si ritiene che sia necessaria una loro revisione; si rammenta infatti che tra le finalità assegnate alla individuazione di detti obiettivi vi è anche quella di monitorarne il raggiungimento (monitoraggio di VAS) oltre, che, preliminarmente, verificarne la coerenza con il PRP; a seguire, si forniscono alcuni spunti per la loro revisione e riformulazione:
 - alcuni obiettivi sembrano essere formulati in maniera generica e non è chiaro l’effettivo contributo che può derivare dal PRP proposto al loro raggiungimento; ciò vale, ad esempio, per tutti gli obiettivi connessi alle emissioni climalteranti o riferiti ai sistemi di trasporto (da AR8 ad AR12):

- AR8 – “Aumentare l'efficienza del sistema di trasporto sfruttando al massimo le tecnologie digitali, la tariffazione intelligente e incoraggiando ulteriormente il passaggio a modalità di trasporto a basse emissioni, (SUESS)”;
 - AR9 – “Accelerare la diffusione di energie alternative a basse emissioni per i trasporti, come biocarburanti avanzati, elettricità, idrogeno e combustibili sintetici rinnovabili e rimuovere gli ostacoli all'elettrificazione dei trasporti (SUESS)”;
 - AR10 – “Verso veicoli a zero emissioni. Sebbene saranno necessari ulteriori miglioramenti al motore a combustione interna, l'Europa deve accelerare la transizione verso veicoli a basse e zero emissioni. (SUESS)”;
 - AR11 – “Incrementare la quota di trasporto pubblico (PRQA) , al fine di ridurre le emissioni dovute a trasporto al privato”;
 - AR12 “Favorire e incentivare le politiche di mobilità sostenibile (PRQA)”.
- alcuni obiettivi specifici sembrano riguardare aspetti che esulano dalla portata e dalla natura del PRP e sembrerebbero essere meglio riferibili a piani di altra natura; il contributo al raggiungimento di tali obiettivi da parte del PRP è, nel migliore dei casi, indiretto e marginale; ciò vale, ad esempio, per i seguenti obiettivi specifici, riportati a titolo indicativo e non esaustivo:
- AR3 *“Elaborare una strategia volta a mitigare gli effetti del cambiamento climatico nelle regioni costiere”*
 - AC6 “Promuovere la gestione integrata (terra e mare) delle zone costiere per consentire la pianificazione dello spazio marittimo affrontando le difficoltà derivanti da usi sempre più concorrenti del mare, che includono il trasporto marittimo, la pesca, l'acquacoltura, le attività ricreative, la produzione di energia offshore e altre forme di sfruttamento dei fondali marini”;
 - SU5 “Gestire il sistema delle aree naturali protette, al fine di garantire e di promuovere, in forma coordinata, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale”;
 - SU7 “Promuovere la gestione integrata delle zone costiere, tenendo conto della tutela delle aree di interesse ecologico e paesaggistico e dell'uso razionale delle risorse naturali”;
 - BI2 “Proteggere e ripristinare gli habitat e i sistemi naturali”;
 - BI3 “Mantenere e ripristinare gli habitat naturali e le specie selvatiche in modo da permetterne uno stato di conservazione favorevole nella Comunità - Dir. 92/43”;
 - BC2 “Non aumentare la frammentazione del paesaggio dovuta alla realizzazione di reti stradali con capienze di traffico rilevanti, principalmente nelle aree in cui le dimensioni medie delle *patches* è inferiore alla media regionale (in Salento, nell'Arco Jonico Tarantino e nelle aree costiere)”;
 - BC4 “Tutelare e valorizzare le infrastrutture storiche (strade, ferrovie, sentieri, tratturi)”;
 - BC5 “Valorizzare la fruizione "lenta" dei paesaggi, promuovendo la fruizione carrabile lenta, potenziando la rete ciclopeditoneale e favorendo le interconnessioni tra le reti lente”;
 - BC6 “Promuovere la cooperazione regionale e internazionale in materia di tutela paesaggistica e segnatamente l'attuazione, ove opportuno, di azioni congiunte per i paesaggi costieri transfrontalieri”;
 - PS2 “Ridurre il numero di decessi dovuti a incidenti stradali (PGT) e ferroviari”;
 - MO6 “Potenziare e innovare le reti e i servizi di trasporto pubblico urbano ed extraurbano e sviluppare infrastrutture e per la mobilità accessibile ed ecosostenibile (rete ciclabile regionale, veicoli a basso impatto ambientale per il trasporto pubblico locale, ecc.)”;

- MO09 “La sicurezza del traffico marittimo dipende dai sistemi di sorveglianza armonizzati e dalla creazione di porti intermodali moderni che lavorino in cluster. La cooperazione tra paesi e porti è necessaria per migliorare la gestione del traffico in caso di congestione e per competere su scala globale, in particolare con i porti dell'Europa settentrionale”;
-
- la mancanza di correlazione tra taluni obiettivi specifici e il PRP proposto emerge chiaramente, di conseguenza, nelle valutazioni di coerenza interna (Allegato 1b al RA); nella Matrice di coerenza Interna di Tipo Ambientale, che mette a sistema gli obiettivi di sostenibilità ambientale con i nove obiettivi generali del PRP, il Proponente non individua correlazioni con i seguenti obiettivi specifici di sostenibilità ambientale: AR10, AC4, SU2, SU4, SU5, BI1, BC8, PS3, PS4, EN3, AU1, MO1, MO6
- In generale, tenendo conto del fatto che la finalità del monitoraggio VAS consiste nel verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità di cui il piano si è dotato, è opportuno che ciascun obiettivo sia definito anche attraverso target dimensionali (ad esempio, per gli obiettivi AR1, AR6, EN1) o soglie temporali (AR8, AR9);
- Porre attenzione e correggere alcuni refusi presenti (AR10, RI2);
- Molti degli obiettivi specifici riportati nella tabella del par. 4.2 del RA sembrano riportare, con una sigla indicata tra parentesi, l'atto da cui sono stati ricavati; tuttavia, nella disanima degli atti che esprimono le politiche (par. 4.1) tali sigle non sono riportate; ciò comporta una mancanza di chiarezza circa l'atto da cui derivano gli obiettivi specifici di sostenibilità individuati.
- Particolare attenzione infine dovrà essere dedicata alla definizione degli indicatori in grado di descrivere gli effetti del piano nel raggiungimento degli obiettivi prefissati, il cui monitoraggio continuo consentirà anche di anticipare le trasformazioni indotte dai cambiamenti climatici e dalla mitigazione delle emissioni di gas serra.
-
-

4.VERIFICA DELLA COERENZA INTERNA DEL PIANO

- Nel cap. 5 del RA viene illustrata l'analisi di coerenza interna del Piano, svolta attraverso la messa a sistema, con una matrice bidimensionale, degli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati nel cap. 4 del RA, con gli obiettivi generali del PRP proposto. L'analisi si articola in:
 - **Coerenza interna di tipo strategico:** volta a verificare le relazioni tra obiettivi generali e obiettivi specifici del PRP (RA, tabella p. 122); il Proponente evidenzia la “piena coerenza fra le strategie di piano e i dispositivi posti in campo per perseguire gli obiettivi di piano”;
 - **Coerenza interna di tipo ambientale:** volta a verificare le relazioni esistenti tra gli obiettivi generali del Piano e gli obiettivi di sostenibilità ambientale; il Proponente evidenzia il completo raggiungimento degli obiettivi di Piano e, inoltre, che gli obiettivi di piano concorrono al perseguimento degli obiettivi discendenti dalla pianificazione sovraordinata; evidenzia anche che è presente *“una coerenza secondaria e non pienamente evidente fra gli obiettivi di piano e i dispositivi posti in campo per perseguire gli obiettivi specifici e quelli di tipo ambientale”* chiarendo che *“relativamente all'obiettivo generale OG.2 Potenziamento del traffico crociere e Ro-Ro, esclusivamente relativamente all'analisi di coerenza con gli OSA definiti per la componente aria si è segnalata una possibile non coerenza in quanto tale obiettivo determinerebbe inevitabilmente un effetto sulla componente aria legato alle emissioni, se comparato rispetto alla condizione “zero” di partenza”*; inoltre, *“le azioni di piano prevedono un [...] sistema cold ironing [...] [che] consente*

un notevole risparmio in termini di emissioni e una forte riduzione dell'inquinamento acustico; considerando anche il contesto di localizzazione urbana del Porto di Brindisi, la possibilità di ridurre contemporaneamente due importanti fattori di pressione assume una certa rilevanza e compensa gli obiettivi di crescita e sviluppo dei traffici previsti in termini di emissioni impattanti sulla componente aria. Si evidenzia inoltre che tale l'incremento dei traffici consente di sviluppare il sistema portuale che rappresenta uno dei cardini su cui si basa lo sviluppo economico e sociale dell'Adriatico meridionale e non solo [...]".

-

In merito alla verifica di coerenza interna del Piano, questa Commissione valuta che:

- Per quanto riguarda la coerenza interna di tipo ambientale, valgono tutte le valutazioni già espresse al precedente punto 3 del presente parere in relazione alla formulazione di molti obiettivi specifici di sostenibilità ambientale che non sembrano essere adeguatamente tarati rispetto ai contenuti e alla portata del PRP proposto. Se la ridondanza e il sovradimensionamento degli obiettivi di sostenibilità ambientale in fase di verifica di coerenza interna con gli obiettivi di PRP può non costituire una significativa criticità, lo diventa nel momento che quegli stessi obiettivi di sostenibilità ambientale devono diventare il criterio guida in fase di monitoraggio VAS.
- Una più adeguata definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale potrà altresì consentire di mettere in risalto e monitorare adeguatamente quegli interventi che il Proponente evidenzia, relativi al *cold ironing*, capaci di generare positivi effetti sull'impatto di emissioni in atmosfera e da rumore sulla popolazione.
- Sarebbe opportuno che la verifica di coerenza interna venisse svolta rispetto agli obiettivi specifici del PRP, oltre che a quelli generali, analogamente a quanto è stato svolto per la verifica di coerenza esterna di cui si tratta al successivo punto del presente parere.

5. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO E VERIFICA DI COERENZA ESTERNA

- Nel cap. 6 del RA viene svolta l'analisi di coerenza esterna rispetto ai seguenti piani:
 - PIANI E PROGRAMMI INTERNAZIONALI
 - Green Deal Europeo - Strategia Europea di Adattamento al Cambiamento Climatico
 - PACCHETTO EU FOR FIT 55
 - PIANI E PROGRAMMI NAZIONALI/INTERREGIONALI
 - Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica — PSNPL
 - Piano Sud 2030
 - Piano Per La Transizione Ecologica (PTE)
 - Piano Nazionale Integrato Per L'energia E Il Clima (PNIEC)
 - PIANI E PROGRAMMI REGIONALI
 - Piano Regionale dei Trasporti
 - Piano Regionale delle Merci e della Logistica
 - Piano Regionale delle Coste (PRC)
 - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale — PPTR
 - Piano Attuativo 2021-2027 del Piano Regionale dei Trasporti
 - PIANO ATTUATIVO DEL PRT DELLA REGIONE PUGLIA 2015-2019

- PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE 2015 -2017
- Piano Attuativo Del Piano Regionale Dei Trasporti 2021-2030
- Piano di tutela delle acque — PTA
- Piano di Bacino stralcio per l'assetto idrogeologico ex AdB Puglia — PAI Puglia
- PIANO D'AMBITO 2020-2045 – AUTORITA' IDRICA PUGLIESE (AIP)
- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) del Distretto dell'Appennino Meridionale
- Piano Regionale per la Qualità dell'Aria — PRQA
- Piano Energetico Ambientale Regionale — PEAR
- Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Speciali — PRGRS
- Documento Regionale di Assetto Generale / Schema dei servizi infrastrutturali di interesse regionale — DRAG-Infrastrutture
- PIANI PROVINCIALI E COMUNALI
 - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Brindisi (PTCP — Brindisi)
 - Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Brindisi
- ALTRI PIANI/PROGRAMMI
 - Piani di Gestione Siti Natura 2000 il cui territorio è interessato da interventi del PRP
 - PIANO DI GESTIONE DEL SIC/ZPS “STAGNI E SALINE DI PUNTA DELLA CONTESSA” (IT9140003)
- Per ciascuno dei piani sopra riportati il Proponente ha individuato gli obiettivi in essi riportati e, in particolare, quelli pertinenti al PRP. Di conseguenza, la verifica di coerenza esterna è condotta attraverso matrici bidimensionali con le quali sono stati messi a sistema gli obiettivi ricavati dagli strumenti di pianificazione con gli obiettivi specifici del PRP proposto.
- Ad esito delle verifiche svolte il Proponente afferma che:
 - *“Gli strumenti sovraordinati di livello nazionale riprendono ed integrano quanto già anticipato dagli strumenti europei e richiedono di muoversi nella direzione di:*
 - *Minimizzare gli impatti negativi delle infrastrutture e della mobilità sugli altri sistemi (ambientale, sociale ecc...) e settori (turistico-ricettivo, educativo, sanitario) [...];*
 - *Accelerare il processo di decarbonizzazione;*
 - *Integrazione tra la pianificazione infrastrutturale e urbanistica e dell'uso del suolo;*
 - *Rilancio del Meridione sia nella direzione continentale-europea che come porta del Mediterraneo, in particolare attraverso il completamento della rete TENT-T sia attraverso il potenziamento e l'efficientamento delle infrastrutture portuali; [...].*
 - *Integrare la ricerca scientifica, tecnologica con la progettualità delle infrastrutture urbane e interurbane, favorirne quindi la digitalizzazione.*
 - *Dall'analisi di coerenza effettuata non emergono particolari elementi di criticità ma si anticipa fin da ora come vi siano alcuni punti a cui prestare attenzione e da considerarsi nelle fasi di pianificazione e progettazione dei singoli interventi.*
 - *La pianificazione delle infrastrutture dovrà avvenire armoniosamente con quella dell'ambiente costruito e ottimizzando le infrastrutture già esistenti così da evitare di favorire la dispersione insediativa ed incrementare il consumo di suolo, danneggiando e riducendo le superfici libere”.*

- Per quanto **riguarda la pianificazione regionale**, il Proponente evidenzia una valutazione nel complesso positiva e *“alcuni dei principali temi che contraddistinguono la pianificazione regionale e con i quali pertanto il PRP del Porto di Brindisi deve coordinarsi ed eventualmente contribuire:*
 - *Spinta alla mobilità sostenibile in particolare con interventi che riguardano l'ammodernamento del settore logistico; il sostegno e programmazione della mobilità dolce, programmazione di un sistema intermodale sia urbano che extraurbano*
 - *Accelerazione della transizione energetica con particolare riguardo all'utilizzo di fonti di energia sostenibile da impiegarsi nei diversi settori, incluso quello trasportistico*
 - *Creazione di sinergie e ottimizzazione dei collegamenti tra aree costiere e l'entroterra, con particolare riguardo ai periodi caratterizzati da elevati flussi turistici, efficiente regolamentazione della sosta e programmazione del trasporto pubblico.*
 - *Organizzazione della mobilità marittima anche a corto raggio, efficientamento dell'organizzazione portuale sia in ottica logistica che di ricettività turistica.*
 - *Tutela delle acque e dei bacini idrografici*
 - *Valorizzazione del paesaggio e delle risorse storico-culturali attraverso una migliore progettazione della loro possibilità di fruizione.*
- Rispetto a queste direzioni principali si segnalano alcuni **punti di attenzione**:
 - *Le azioni individuate dal PRP del Porto di Brindisi sono caratterizzate da un approccio volto al raggiungimento di una maggior sostenibilità prestando particolare attenzione agli aspetti delle nuove tecnologie a cui si fa diretto riferimento ad esempio nell'azione AZ.6.1.1 che prevede l'elettificazione delle banchine (Cold Ironing) di Costa Morena e S. Apollinare, nell'azione AZ.6.1.2 l'aumento dell'efficientamento energetico degli edifici, si prevede inoltre il ricorso alle tecnologie di produzione di energia da fonti rinnovabili attraverso la copertura degli edifici con pannelli solari, in un'ottica di transizione energetica e quindi alle potenzialità di favorire fonti di energia ecosostenibili.*
 - *Il PRP del Porto Brindisi prevede inoltre la realizzazione di aree a verde e di connessione con il nucleo urbano, nonché interventi di riqualificazione degli aspetti paesaggistici e storico-culturali utilizzando fattori territoriali già esistenti e diffusi sul territorio che trovano adeguata considerazione all'interno delle azioni volte al recupero del territorio.*
 - *Le azioni individuate del PRP si dirigono verso un sistema caratterizzato da una maggiore sostenibilità ambientale sarà necessaria una maggiore attenzione ad alcuni aspetti rilevanti sotto il profilo ambientale, sebbene non si faccia riferimento alla qualità e la regimentazione delle acque, il rischio idrogeologico, e frammentazione del territorio quando associata alla perdita di servizi ecosistemici.”*
- Per quanto riguarda la **pianificazione provinciale, comunale e delle aree protette**, il Proponente non ravvisa significative criticità ma evidenzia che:
 - Per quanto riguarda il tema del rumore, le seguenti azioni *“contribuiranno alla riduzione della componente rumore potenzialmente impattante sulla salute pubblica:*
 - *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.5.2.1- Trasferimento dei traffici commerciali nel porto medio e nel porto esterno*
 - *AZ.5.2.1- Trasferimento dei traffici stradali connessi al traffico delle merci e dei passeggeri nel porto medio*

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

- Per quanto riguarda le aree naturali protette, nella parte esterna (c.d. Porto Esterno), a ovest della radice del pontile Polimeri, sfocia il canale di Fiume Grande, il cui invaso rientra nella perimetrazione del Parco Naturale Regionale "Saline di Punta della Contessa" (L.R. n.28 del 23/12/2002); il Proponente sottolinea l'attenzione del PRP proposto verso la ricucitura del contesto portuale con quello circostante, ricucitura che può avvenire attraverso le *“emergenze naturalistiche che dovrebbero essere trattate come corridoi ecologici di collegamento tra il porto, la città e il suo territorio più interno”* (RA, p. 222).

In merito alla verifica di coerenza esterna, questa Commissione valuta che:

- Riguardo alla pianificazione di **livello regionale**, e ai punti di attenzioni evidenziati dal Proponente, vi è quello correlato al tema di favorire fonti di energia ecosostenibili; al riguardo, il Proponente richiama le due misure AZ.6.1.1 e AZ.6.1.2 che prevedono rispettivamente l'elettificazione delle banchine (o *cold ironing*) e l'aumento dell'efficientamento energetico degli edifici, oltre che la previsione di ricorso alle tecnologie di produzione di energia da fonti rinnovabili attraverso la copertura degli edifici con pannelli solari; tali misure sono condivisibili e apprezzabili, tuttavia, il contributo del PRP al tema della transizione verso fonti rinnovabili può essere ben più significativo se attraverso il PRP si punti alla definizione di un forte ruolo del porto di Brindisi nella *supply chain* dell'eolico *offshore* e in generale delle FER *offshore*.
- Tra i piani di **livello comunale** esaminati ai fini della coerenza esterna del PRP non compare il vigente Piano Regolatore Generale Comunale di Brindisi e non viene fatto riferimento all'Atto di indirizzo per la redazione del Piano Urbanistico Generale del Comune di Brindisi.

In particolare, ai sensi della legge 84/94 sui porti e ss.mm.ii all' art.1 lett. c viene chiaramente normata la distinzione tra **spazi portuali, retroportuali e aree di interazione città/porto**.

Mentre la **regolamentazione e pianificazione degli spazi portuali e retroportuali**, ovvero al di fuori del sedime portuale e pertanto ricadenti nel territorio sottoposto alla regolamentazione dell'Ente Locale, **rimane prerogativa esclusiva della pianificazione dell'Autorità di Sistema Portuale, per quanto attiene alle aree di interazione città/porto**, come specificato all'art. 5, comma 1-quinquies della legge 84/94, modificata con D.L 121/2021 e successiva L.156/2021 di conversione, **queste ultime vengono pianificate e regolamentate dal Comune su parere delle Autorità di Sistema Portuali**.

Già in fase di consultazioni preliminari, il Comune di Brindisi con nota prot. 163614 del 27/12/22 ha lamentato la non appropriatezza di alcuni **contenuti del PRP proposto** andando oltre le competenze previste dalla L. 84/94 (aree di interazione Città-Porto, Corridoi Viari e Ferroviari di Ultimo Miglio, schemi progettuali futuri relativi a spazi urbani aperti e edificati).

La suddetta proposta di pianificazione non ha chiaramente prodotto alcun effetto concreto e proprio il **Comune di Brindisi**, come previsto dalla legge 84/94, art.5, comma 1 quinquies, **ha provveduto ad individuare e pianificare le aree di interazione città/porto con la delibera n. 111 del 19/12/2022**

Anche per quanto attiene ai **collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario e degli attraversamenti del Centro Urbano, rilevanti ai fini dell'Operatività del porto**, la richiamata legge 84/94, Art.5, comma 1 quinquies attribuisce la potestà di pianificazione al Comune e **il Comune di Brindisi ha provveduto con la delibera n.112 del 19/12/2022.**

La nota pervenuta dal Comune di Brindisi, Settore Urbanistica e Assetto del Territorio prot.0087443/2023 del 4/8/2023 in sede di osservazione a questa procedura di VAS riportava sia la presunta violazione dell'Autorità di Sistema Portuale, in merito alla pianificazione delle aree di interazione città/porto nel RA, predisposto dal Proponente, sia le delibere con cui il Comune, già otto mesi prima della nota in oggetto, aveva provveduto, come da legge 84/94, art.5, comma 1 quinquies alla pianificazione di dette aree.

Si prende atto che la successiva nota del Sindaco del Comune di Brindisi, prot.0096035/2023 del 7/9/2023, attribuisce alla discrezionalità dell'autore i contenuti della nota del Settore Urbanistica e assetto del Territorio.

6. STATO DELL'AMBIENTE, EFFETTI DEL PIANO E MITIGAZIONI

- Lo stato dell'ambiente e gli effetti del Piano sono esaminati rispettivamente nei capitoli 7 e 8 del RA.

a) Effetti attesi

- Nel par. 8.1 del RA il Proponente riporta la matrice con la quale sono state rappresentate le valutazioni degli effetti delle azioni/interventi del PRP sulle matrici ambientali. I giudizi sono stati espressi in termini qualitativi secondo la seguente scala:

SIMBOLO	DESCRIZIONE
✓✓	Effetti Molto Positivi
✓	Effetti Positivi
✓?	Probabili Effetti Positivi
○	Nessun effetto significativo
?	Incertezza
✗?	Probabili effetti Negativi
✗	Effetti Negativi
✗✗	Effetti Molto Negativi

- Il Proponente introduce la matrice di valutazione ambientale di sintesi affermando che la stessa è accompagnata da uno studio di dettaglio in allegato; questa Commissione evidenzia come tale studio di dettaglio consiste in matrici ancor più articolate ma dove i giudizi sono espressi con la medesima simbologia e senza argomentazioni di accompagnamento che, invece, avrebbero agevolato la comprensione e l'interpretazione dei giudizi simbolici attribuiti.

b) In merito ai fattori ambientali e agli effetti attesi:

Atmosfera e Clima

- Nel par. 7.1 il Proponente descrive la rete di monitoraggio presente che è costituita da 53 stazioni fisse (di cui 41 di proprietà pubblica e 12 private) distribuite sul territorio regionale; tale rete monitora i seguenti parametri:
 - Particolato PM10 E PM 2.5;
 - Biossido di Azoto NO₂;
 - Ozono O₃;

- Benzene C₆H₆;
- Monossido di Carbonio CO;
- Biossido di Zolfo SO₂;
- Idrocarburi Policiclici Aromatici;
- Metalli Pesanti.

Nella Provincia di Brindisi sono presenti 14 postazioni fisse:

PROV	COMUNE	STAZIONE	TIPO STAZIONE	E (UTM33)	N (UTM33)	PM10	PM2,5	NO2	O3	C6H6	CO	SO2
BR		Brindisi - Casale	Fondo	748879	4504259	x	x	x				x
		Brindisi - Perrino	Fondo	749892	4502036	x		x			x	x
		Brindisi - SISRI	Industriale	751700	4501449	x		x		x	x	x
		Brindisi - Terminal Passeggeri	Industriale	750422	4503838	x	x	x	x	x	x	x
		Brindisi - Via dei Mille	traffico	748464	4502808	x		x		x		x
		Brindisi - via Taranto	Traffico	749277	4503418	x		x	x	x	x	x
	Ceglie Messapica	Ceglie Messapica	Fondo	712432	4502847	x	x	x		x	x	x
	Cisternino	Cisternino	Fondo	703972	4513011	x		x	x			x
	Francavilla	Francavilla Fontana	Traffico	719236	4489711			x	x	x	x	x
	Mesagne	Mesagne	Fondo	737714	4494370	x		x				x
	San Pancrazio Salentino	San Pancrazio	Fondo	741444	4478597	x		x				x
	San Pietro V.co	San Pietro V.co	Industriale	754781	4486042	x		x				x
	Torchiarolo	Torchiarolo - Don Minzoni	Industriale	758842	4486404	x	x	x	x	x	x	x
		Torchiarolo - via Fanin	Industriale	758263	4486545	x	x	x				x

Il Proponente specifica (RA, p. 226) che “per PM10, ozono ed NO₂ si indica, poiché previsto dalla normativa, anche il numero dei superamenti del limite di legge giornaliero. Si è scelto di dare maggiore rilevanza agli inquinanti (PM10, ozono, NO₂, benzene) che destano oggi le maggiori preoccupazioni per la salute umana e per gli ecosistemi, trattando in maniera meno approfondita gli “inquinanti classici” CO, SO₂ e piombo, le cui concentrazioni in atmosfera si sono ormai ridotte a livelli generalmente trascurabili”. Emergono le seguenti criticità (RA, p.226-228):

- il PM10 è l'inquinante per il quale si registra il maggior numero di superamenti, sia del valore limite annuale, sia di quello giornaliero; ciononostante, nel 2021 in nessuna delle stazioni di monitoraggio sono stati registrati sforamenti del limite dei 35 superamenti annui del valore giornaliero di 50 g/m³ consentito dal D. Lgs. 155/10 per il PM10. Il numero più alto di superamenti (31), al lordo del contributo delle avvezioni di polveri desertiche, è stato registrato nella stazione di Torchiarolo-Don Minzoni (BR);
- per l'NO₂ si registrano valori elevati su tutto il territorio regionale, seppure con un numero limitato di superamenti dei limiti di legge. Nel 2021 i valori limite annuale e orario previsti dal D. Lgs. 155/10 sono stati rispettati in tutti i siti di monitoraggio. La media annuale più elevata è stata registrata nella stazione di Bari Cavour (27 g/m³). Il valore medio registrato sul territorio regionale è stato di 14 g/m³, leggermente inferiore rispetto al dato di 15 g/m³ del 2020. Nella quasi totalità delle stazioni di monitoraggio è stato invece superato il valore medio annuale di 10 g/m³ indicato nelle Linee Guida 2021 dell'OMS.
- Per i superamenti dei limiti di legge relativi all'ozono O₃, registrati su tutto il territorio regionale soprattutto nei mesi estivi, bisogna ricordare che la concentrazione di questo inquinante negli strati bassi dell'atmosfera è influenzata dalla radiazione solare ed è quindi difficilmente governabile con i normali strumenti di gestione di qualità dell'aria. Nel 2021 il valore obiettivo a lungo termine per l'ozono è stato superato in tutti i siti di monitoraggio (figura 5), tranne che nei siti di San Severo –Az. Russo e Taranto-San Vito.
- Nell'area di Brindisi emergono criticità sugli andamenti di benzene (C₆H₆); in base al D.Lgs. n. 155/2010 il valore limite su base annuale è pari a 5 µg/m³. Sebbene nell'anno 2022 tutte le centraline della Rete Regionale di Monitoraggio della Qualità dell'Aria - dotate di analizzatori BTX (benzene, toluene, xileni) abbiano registrato, per tali parametri, medie

annuali conformi al valore limite di legge, si rilevano criticità nel sito ex Micorosa a Brindisi; il Proponente ha riportato in un grafico i valori registrati nelle centraline raffrontandoli ai valori limite medi annui relazionati con i limiti di concentrazione pari a 1,3 µg/m³ per Israele, 3 µg/m³, con i valori di esposizione di riferimento (REL) stabiliti dall'*Office of Environmental Health Hazard Assessment* (OEHHA) e con il valore limite nazionale pari a 5 µg/m³; nel comune di Brindisi i valori registrati in tutte le centraline sono inferiori alle citate soglie; nel Comune di Brindisi la variabilità della distribuzione dei BTX con significativi aumenti delle concentrazioni di benzene in determinati giorni, è associata all'utilizzo nei processi produttivi. I rapporti Benzene/Toluene misurati nelle centraline da traffico (es. Brindisi-via Taranto, Brindisi-via dei Mille) sono generalmente pari a 1/3. In concomitanza dei rialzi delle concentrazioni di benzene si è osservato che tale rapporto è aumentato sensibilmente in favore del benzene, a riprova del fatto che vi è un significativo contributo di emissioni da processi industriali.

- Nell'analisi matriciale (tabella alle pp. 306-307 del RA), per la matrice Aria si individuano probabili effetti negativi in relazione alle azioni: AZ.2.1.1 – Nuovo Terminal Crociere e Ro-Ro di S. Apollinare e AZ.5.1.1- Nuovo Scalo Merci Intermodale RFI Brindisi a ridosso della zona industriale mentre tutte le restanti azioni o non comportano “nessun effetto significativo”, oppure comportano effetti positivi o molto positivi.
- In fase di consultazioni preliminari questa Commissione ha chiesto l'individuazione di un percorso metodologico che, dai dati delle emissioni inquinanti rilevati, definisca i possibili impatti sulla “componente atmosfera”, associati ai previsti adeguamenti e potenziamenti dei traffici marittimi e veicolari associati, anche attraverso l'utilizzo di modelli di calcolo idonei della dispersione degli inquinanti NOX, SO₂ e PM₁₀ e che sia effettuata una valutazione anche delle emissioni di idrocarburi incombusti (espressi come CH₄) essendo quest'ultima una tipologia di inquinante tipicamente legato alle attività portuali. A tal proposito il Proponente chiarisce che:
 - in linea con il Documento di Pianificazione Energetico Ambientale del Sistema Portuale, adottato con Determina nr.383 del 02.10.2019, nel corso del 2021 l'ADSPMAM ha implementato VEGA, un sistema applicativo a supporto dell'attività di pianificazione energetica ed ambientale dei porti che fanno parte del sistema MAM. Tale sistema applicativo acquisisce in tempo reale i dati della rete di sensori eterogenei di monitoraggio ambientale installati in specifiche aree dei porti e i dati di traffico marittimo e terrestre che rinviengono dal Port Community System GAIA. Il sistema può essere utilizzato per:
 - Monitorare in tempo reale tutti i parametri ambientali raccolti per ciascun porto, ivi inclusi quelli che riguardano il traffico di navi e mezzi;
 - Creare modelli di monitoraggio e supporto alle decisioni, in linea con gli adempimenti normativi in materia ambientale;
 - Rilevare anomalie o predire l'andamento delle serie di monitoraggio, attraverso l'analisi delle serie storiche e l'interpolazione di dati eterogenei come ad esempio quelli relativi alle condizioni meteo-marine;
 - Monitorare in tempo reale l'impatto dei lavori infrastrutturali sui principali *benchmark* di monitoraggio ambientale.

La piattaforma applicativa è attualmente operativa oltre che nel porto di Brindisi anche nei porti di Bari, Barletta, Manfredonia e Monopoli.

La rete dei sensori di monitoraggio è **in corso di potenziamento** ed è attualmente composta da traffico navale, traffico veicolare, sonda marina multi-parametrica (clorofilla, conducibilità dell'acqua, ossigeno disciolto, pressione, temperatura, torbidità).

- L'AdSP MAM, inoltre, nel corso del 2022 ha acquisito l'applicativo DFSE (*DataCH Ship FootPrint Evaluator*), un sistema in grado di supportare l'Ente nella stima dei quantitativi di gas serra (GHG) emessi dalle navi che scalano in tutti i porti del proprio *network*. Attraverso il DFSE è possibile ottenere, automaticamente e in conformità con normativa ISO 14064, tutte le informazioni inerenti alle emissioni dei gas serra delle navi in arrivo nei e/o in partenza, necessarie per l'elaborazione di una corretta ed aggiornata valutazione dell'impatto ambientale causato dalle navi. Il sistema stima le emissioni in tempo reale tenendo conto della velocità media ponderata di manovra delle navi e all'elaborazione dei fattori di carico di motori principali, ausiliari e generatori. Le emissioni calcolate sono quelle relative a: CO₂, CO, CH₄, N₂O, HFC, NO_x, NMVOC (non-methane volatile organic compounds), PM (particulate matter), SO₂.
- Ciò detto, questa Commissione auspica un tavolo con ARPA finalizzato ad una validazione dei dati del sistema che permetta di risalire all'incidenza del sistema portuale sulla qualità dell'aria, distinguendo l'impatto delle emissioni delle navi da quello del traffico.

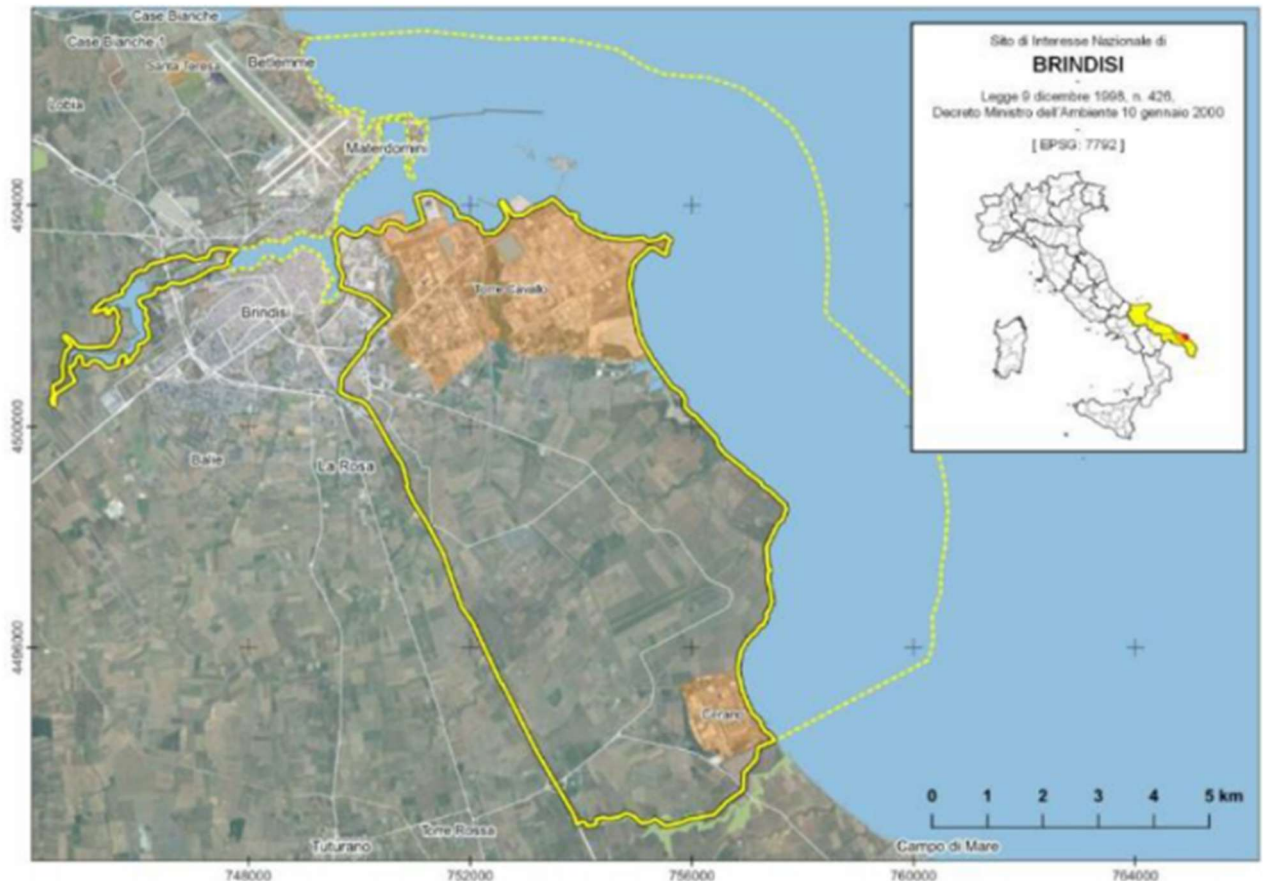
Suolo e sottosuolo

Consumo di suolo

- All'interno del capitolo dedicato alla analisi sulla neutralità climatica, il Proponente tratta il tema de consumo di suolo (RA, par. 12.1) evidenziando che **l'attuazione delle azioni previste dal Piano comportano un consumo di suolo di modesta entità**, e che il Piano prevede il recupero di aree ed edifici al fine di migliorare l'interazione del porto con la città e la riqualificazione di infrastrutture esistenti come ad esempio il Recupero del Capannone ex Montecatini per usi espositivi e ricreativi e delle aree annesse, la Riqualificazione Area Banchina Nafta, la riattivazione di collegamenti ferroviari esistenti e non sfruttati. Questa Commissione concorda con il Proponente nel ritenere che il consumo di suolo previsto dal proposto PRP sia complessivamente di modesta entità e interessi aree già antropizzate, tuttavia, occorre tenere conto delle nuove aree che il PRP prevede, sottraendole al mare attraverso la realizzazione di casse di colmata; tali nuove aree, sebbene non sottratte alla terra emersa, costituiranno aree, non più di mare, in cui si volgeranno attività con un vario grado di impatto sull'ambiente.

Sito di interesse nazionale di Brindisi

- L'area portuale di Brindisi ricade all'interno della perimetrazione del Sito d'Interesse Nazionale (S.I.N.) di Brindisi, definito tale con legge 426/98 e successivamente perimetrato con Decreto di ministero dell'Ambiente del 10/01/2000, in attuazione della predetta Legge; lo specchio acqueo di competenza della AdSP è per tutta la sua estensione ricompreso nella suddetta perimetrazione, mentre le aree demaniali a terra interessate dal suddetto vincolo sono quelle comprese tra la banchina Feltrinelli, nel Seno di Levante, fino al limite est della circoscrizione portuale di cui al decreto del M.I.T. del 15 maggio 2013. Il Sito di Brindisi interessa una superficie di circa 5.700 ettari di terra e 5.600 ettari di mare e comprende, oltre alla zona industriale, anche tutto il porto e una fascia di litorale. L'area è situata nella piana compresa fra il nucleo urbano di Brindisi e la Centrale termoelettrica Enel di Cerano. I limiti dell'area sui fronti orientale e occidentale sono costituiti rispettivamente dal Mare Adriatico e dalla SS 613, che corre subparallela alla costa.
- Tutto il bacino portuale risulta quindi interno al perimetro del Sito di Interesse Nazionale di Brindisi.



Geologia, idrogeologia geomorfologia, geotecnica e sismica

- Nel documento “RELAZIONE GEOLOGICA, IDROGEOLOGICA GEOMORFOLOGICA, GEOLOGICO-TECNICA E CLASSIFICAZIONE SISMICA” (Cod. elaborato “21 21 PR 006 1 GEO”) e par. 6 e 7.3 del RA, il Proponente procede ad un approfondimento su alcune tematiche attenzionate dal CSLP con nota del 21/11/2022 Registro Ufficiale 0011038 a seguito di richiesta di parere sulla proposta di formazione del nuovo PRP presentata dall’ASPMAM con nota prot. n. 20220031803 del 20.10.2022. Nel documento, dopo un iniziale inquadramento cartografico delle opere previste nel nuovo PRP, della descrizione quali/quantitativa e gestionale dei materiali di dragaggio che risulta un sunto in buona sostanza dello “STUDIO DELLA GESTIONE DEI MATERIALI DI DRAGAGGIO” (cod. elaborato 21 21 PR 007 0 GEO), si procede alla descrizione:
 - dell’**assetto geologico** dell’area brindisina, che è quella definita nella pubblicazione di ISPRA Ambiente sull’area di Brindisi. Nella piana di Brindisi sono presenti in sequenza stratigrafica dal basso verso l’alto: basamento mesozoico, ascrivibile alla Formazione del Calcare di Altamura Auct. (Cretacico sup.) e al Calcare di Caranna Auct. (Cretacico sup.), la Calcareneite di Gravina Auct. (Pliocene sup.-Pleistocene inf.), le Argille subappennine Auct. (Pleistocene inf.), i Depositi marini terrazzati (Pleistocene medio-superiore) e i Depositi recenti e attuali (alluvionali e costieri). Il **Proponente riporta i dati geognostici esistenti, derivanti dalle numerose indagini propedeutiche alle varie progettazioni di opere inserite nel vigente PRP** (a tal proposito si rimanda alle puntuali informazioni fornite da pag. 28 a pag. 45 della “**Relazione Geologica, Idrogeologica Geomorfologica, Geologico-Tecnica e Classificazione Sismica**”), in particolare:

- lavori di banchinamento in zona Capo Bianco e di dragaggio per l'approfondimento alle quote (-12) e (-9) dei fondali antistanti. Parte lato Est. Nel 2004 l'Autorità Portuale di Brindisi effettuò una campagna di indagini consistente in:
 - 28 sondaggi geognostici a c.c. a una profondità variabile tra i -20 e i -40 m (da quota fondo);
 - esecuzione di prove STP in foro;
 - prelievo di campioni indisturbati.
 - Al termine delle succitate indagini è stato ricostruito un modello del sottosuolo consistente nei seguenti quattro livelli litostratigrafici, dall'alto verso il basso (vd. le sezioni geologiche di fig. 16):
 - depositi marini recenti
 - sabbie frammiste a noduli calcarenitici
 - limi sabbiosi e sabbie limose grigio-azzurre
 - argille limoso-sabbiose;
- potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest. Realizzazione di un pontile amovibile (2012). Le indagini svolte sono state finalizzate alla caratterizzazione geotecnica e sismica dei terreni interessati dalla realizzazione di un pontile su briccole a Costa Morena Ovest. Sono stati eseguiti 6 sondaggi geognostici a carotaggio continuo di cui 4 a mare nell'area prospiciente alla banchina e 2 sulla banchina, con l'esecuzione di prove SPT durante il corso della perforazione, il prelievo di campioni per le successive analisi di laboratorio e l'esecuzione di prove Down Hole per la caratterizzazione sismica della zona;
- rilievo sismico monocanale dell'area marina compresa tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena est (2015). L'autorità portuale di Brindisi ha incaricato una società esterna per l'esecuzione di un rilievo sismico monocanale finalizzato alla definizione della geometria e delle caratteristiche acustiche della successione stratigrafica dei fondali di un'area marina del Porto di Brindisi compresa tra il Pontile Petrolchimico e il lato Est dello sporgente di Costa Morena;
- lavori di completamento delle infrastrutture di *security* nel Porto di Brindisi (febbraio 2019). Sono state eseguite delle indagini geognostiche e geofisiche costituite da:
 - 2 sondaggi geognostici a c.c. fino alla profondità di -15 m dal p.c.;
 - prelievo di 5 campioni indisturbati per l'esecuzione di prove di laboratorio finalizzate alla determinazione dei principali parametri indice;
 - esecuzione, all'interno dei fori di sondaggio, di prove penetrometriche dinamiche del tipo S.P.T. per la determinazione dei parametri di resistenza;
 - l'esecuzione di una indagine sismica funzionale alla classificazione del profilo stratigrafico ai sensi delle vigenti N.T.C.;
- lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est (luglio 2019). Sono state eseguite delle indagini geognostiche consistenti in:
 - 4 sondaggi meccanici a c.c. fino a -30 dal fondo marino;

- 2 prove CPTU;
- 1 Prova Masw ;
- nel corso dei sondaggi sono stati prelevati n. 9 campioni indisturbati per mezzo di campionatori a pressione (tipo Shelby);
- opere di completamento accosti portuali navi traghetto e Ro-Ro Sant'Apollinare – Porto di Brindisi. Nella prima campagna d'indagini sono stati eseguiti 2 sondaggi geognostici (S1 ed S2) spinti fino a una profondità di – 60,00 m dal p.c. È stata una seconda campagna susseguente con la realizzazione di 9 sondaggi geognostici a c.c. Nell'ambito delle perforazioni sono stati prelevati 23 campioni indisturbati su cui si sono eseguite le seguenti prove meccaniche: analisi granulometriche; prove di taglio dirette; prove di compressione triassiali (UU); prove di compressione edometrica. Inoltre, sono state eseguite 23 prove SPT;
- lavori di completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il Pontile Petrochimico e Costa Morena Est. - Lotto I ott. 2022. Nell'ottobre del 2022 sono state eseguite delle indagini in sito da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale consistenti in: 3 prove penetrometriche dinamiche continue DPSH; 1 sondaggio geognostico a carotaggio continuo, della profondità di 7.30 metri; prelievo e analisi di laboratorio geotecnico su terra su n.5 campioni; 5 prove SPT in foro.
- Sulla base delle succitate analisi, il Proponente riconosce e definisce i seguenti orizzonti stratigrafici partendo dal p.c.:
 - terreni addizionati (da considerare molto scadenti e poco idonei come possibile terreno di fondazione);
 - depositi marini recenti tra 1 e -5 m (sabbie limose passanti a limi sabbiosi);
 - sabbie con noduli calcarenitici
 - panchina (costituita da un'alternanza di livelli centimetrici di arenaria con sabbia avano-rossastra totalmente incoerente e livelli lapidei costituiti da materiali sabbiosi cementati).

Le alternanze lapidee sono piuttosto scarse, favorendo invece una maggiore componente sabbiosa costituita da gusci foraminiferi, briozoi, molluschi e da materiale clastico, cementato da matrice calcarea.

La “panchina” si riscontra in affioramento nei settori settentrionali fino alla profondità di 7/10 m. dal p.c. e gli spessori variano dai 2 ai 7 m. Limi sabbiosi e sabbie limo-argillose grigio azzurre-Formazione Gallipoli Auct. (parte apicale). Questi terreni in profondità passano a limi argillosi con livelli sottili di argilla e di limo debolmente cementato. Questo litosoma ha un colore grigio-azzurro con frammenti fossili (conchiglie) e costituisce una *facies* di transizione all'interno della Formazione di Gallipoli Auct., tra la *facies* superficiale sabbio-calcarenitica e quella basale prettamente argillosa. La potenza di questo livello, nel sottosuolo, è abbastanza variabile -tra i 9 e i 15 metri- con uno spessore medio di circa 12 m. Argille limoso sabbiose grigio-azzurre -Formazione Gallipoli Auct. (parte basale). Alla base della successione litostratigrafica sono presenti delle argille limo-sabbiose, grigio azzurre, rinvenute a una profondità media di circa 20 - 25 m s.l.m. Questo litosoma ha una componente sabbio-limosa che diminuisce gradatamente verso il basso,

con l'aumentare del grado di sovraconsolidazione. Costituisce la *facies* basale della Formazione di Gallipoli Auct. e ha una potenza elevata, come testimoniato dai sondaggi più profondi della zona industriale, laddove raggiunge i 40 m.

- **I caratteri idrogeologici della piana di Brindisi.** L'acquifero superficiale della Piana è localizzato nei Depositi marini terrazzati pleistocenici ed è sostenuto, alla base dalla Formazione delle Argille Subappennine Auct. L'acquifero superficiale presenta in genere modestissime potenzialità idriche, per cui le portate di prelievo con i pozzi sono temporanee ed effimere; è presente il fenomeno dell'intrusione marina tra le cause primarie dell'elevata salinità spesso riscontrata per le acque presenti nell'acquifero superficiale, almeno per le zone costiere. I terreni di origine alluvionale e/o palustre, marginalmente presenti nell'area portuale sono di scarsa rilevanza idrogeologica, trattandosi di falde freatiche effimere e a carattere stagionale contenute in depositi di estensione molto circoscritta e di modesto spessore. I rilievi condotti in zona per precedenti caratterizzazioni hanno accertato che il livello statico della falda freatica si attesta a quote comprese tra i -0.30 e i -4.00 m dal p.c., con conseguenti quote piezometriche poco superiori a 0.00 m (s.l.m.). La falda freatica superficiale presenta risente poco il fenomeno dell'intrusione del cuneo salino.
- **Considerazioni sul PAI.** Sono presenti aree di rischio e di pericolosità idraulica e geomorfologica che insistono in alcune zone del Porto di Brindisi e per le quali il Proponente procede ad una rappresentazione delle stesse:



Foto 5 - Rappresentazione delle aree di pertinenza portuale soggette a Pericolosità idraulica e geomorfologica.



Foto 6 - Rappresentazione delle aree a Rischio Alluvioni.

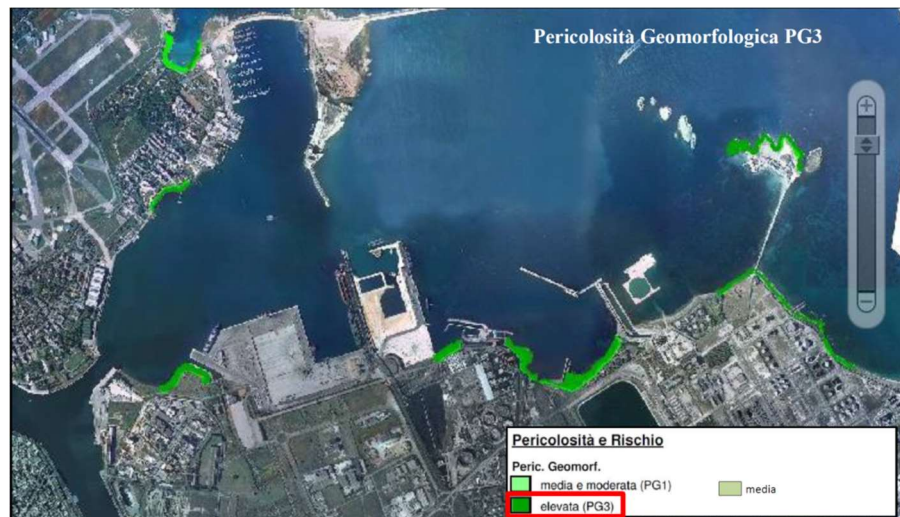


Foto 7 - Rappresentazione delle aree a Pericolosità geomorfologica.

- **In relazione alle aree interessate da alta pericolosità idraulica**, il Proponente riporta l'elenco degli interventi consentiti nelle NTA del PAI per i quali l'AdB richiede sempre la redazione di uno studio di compatibilità idrologica e idraulica che ne analizzi gli effetti sul regime idraulico a monte e a valle dell'area interessata. In particolare le aree sottoposte al vincolo di Pericolosità idraulica, ricadenti all'interno del territorio amministrativo dell'Autorità portuale sono le porzioni terminali (sbocchi a mare) delle aste fluviali che attraversano la piana brindisina. La riduzione del grado di pericolosità e del relativo rischio dipende da interventi di mitigazione (opere idrauliche) da effettuarsi a monte delle aree di foce. Le nuove opere previste dal nuovo PRP terranno conto dei criteri e delle indicazioni contenute nelle NTA del PAI.

Il Proponente puntualizza sulla pericolosità geomorfologica e i fattori a essa legati. Nel caso delle aree portuali di Brindisi interessate da fenomeni d'instabilità, a seguito di

indagini e studi eseguiti in passato *in situ* (per i lavori di completamento delle infrastrutture di Security nel Porto di Brindisi – febbraio 2019), è stato verificato che gran parte del tratto di costa portuale non è costituito da materiale addizionato (di riporto) e/o terreni alluvionali, ma da terreni in posto attribuibili alla *facies* calcarenitica dei “*Depositi marini terrazzati*”, localmente sormontati da qualche metro di terreni di probabile origine colluviale. Sostiene il Proponente che tale circostanza, al di là degli esiti delle verifiche di stabilità, pone i presupposti per ridiscutere il grado di pericolosità geomorfologica del tratto costiero di pertinenza portuale (PG3 Molto Elevata), in quanto il tratto di costa portuale si affaccia su di uno specchio d’acqua chiuso e riparato da moli foranei, pertanto non è più incalzato dal battente d’onda ordinario né tantomeno da battenti ondosi di mareggiate, restando immune da fenomeni d’instabilità geomorfologica per erosione marina.

Allo stato attuale i pochi pendii presenti all’interno dell’area portuale sono ricoperti o da vegetazione o da opere edili, verosimilmente stabili dal punto di vista geomorfologico.

Di contro, le falesie attive presenti, al di fuori dell’area portuale e più a sud (verso Cerano) sono frequentemente interessate da crolli causati dallo scalzamento al piede operato dal moto ondosso.

Pertanto, fino a quando non si attuerà una revisione al Piano inerente il Pericolo/Rischio Geomorfologico si dovrà redigere uno studio di Compatibilità Geomorfologica di supporto ai progetti di nuove infrastrutture portuali ricadenti negli esistenti vincoli.

- **In relazione alla classificazione sismica generale dell’area portuale.** La zona sismica per il territorio amministrativo del Comune di Brindisi, indicata nell’Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274/2003 e recepita dalla Regione Puglia con la Delibera di Giunta Regionale n. 153 del 2 marzo, è la “*zona 4 - Zona meno pericolosa, rari i terremoti*”. Per tale zona la succitata DGR ha stabilito che, sino a diversa determinazione, nel territorio pugliese classificato in zona sismica 4 è necessaria e d’obbligo la progettazione antisismica esclusivamente per i nuovi edifici e opere infrastrutturali, individuate quali strategiche e rilevanti ai fini della protezione civile e dell’eventuale collasso degli stessi. Il Proponente ricorda nell’ambito delle indagini svolte nell’area portuale e precisamente per la progettazione del “Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest (2012)”, sono stati presi in considerazione tre sondaggi sismici effettuati in foro che possono verosimilmente essere rappresentativi per tutta l’area portuale e che hanno ricondotto il terreno alla tipologia “C” ovvero “Depositi di terreni a grana grossa mediamente addensati o terreni a grana fine mediamente addensati con spessori superiori a 30 m, caratterizzati da un miglioramento delle proprietà meccaniche con la profondità e da valori compresi tra 180 e 360 m/s ($15 < NSPT, 30 < 50$ nei terreni a grana grossa e $70 < cu, 30 < 250$ kPa nei terreni a grana fine).

- Nelle conclusioni al succitato studio, il Proponente afferma che “non sono emerse particolari e significative problematiche di carattere geologico-tecnico anche in presenza di vincoli idrogeomorfologici.

In ogni caso è necessario e opportuno che, in fase di progettazione definitiva/esecutiva di nuove realizzazioni (in applicazione alla vigente normativa e in particolare alle NTC/18) venga definito in dettaglio, attraverso indagini geognostiche in situ e di laboratorio, il modello geologico, geotecnico

e ambientale, la risposta sismica locale necessaria per la definizione della categoria di sottosuolo (Masw) e lo studio di compatibilità geologica e/o idro-geologica solo se si rientra tra le aree sotto vincolo PAI (Pericolosità idraulica, geomorfologica e di rischio alluvioni).

Di fatto, per la caratterizzazione geologico-geotecnica e sismica dovranno essere eseguite specifiche indagini di dettaglio in linea con le norme vigenti, anche in materia di costruzioni in zone sismiche.

In relazione a ciò, dovrà essere definita la velocità delle onde di taglio VS30, la parametrizzazione geotecnica dei vari livelli litostratigrafici che rappresentano il volume significativo, la verifica, necessaria nei terreni prevalentemente granulari, del fenomeno della liquefazione.

Per la caratterizzazione ambientale sia a mare sia a terra dovranno essere eseguite opportune indagini geognostiche e di laboratorio chimico finalizzate a determinare la qualità dei sedimenti marini e delle terre e rocce da scavo”.

- Questa Commissione ritiene esaustiva la caratterizzazione geologica, geotecnica e idro-geologica del Proponente, con cui conviene che dovranno essere esperite ulteriori indagini di dettaglio in fase esecutiva delle opere.
- In relazione alla definizione della tipologia di indagini da svolgere in sede di redazione dei vari livelli di progettazione previsti per le nuove opere di PRP, si ritiene che quelle programmate dal Proponente siano adeguate alle problematiche degli interventi previsti dal PRP in oggetto.
- In accordo con il CSLLPP la Commissione comunque ritiene che sia opportuno che il Proponente in fase esecutiva effettui una valutazione degli effetti di amplificazione sismica locale che possono interessare le opere, con particolare riguardo alle colmate.
- La Commissione, nel condividere quanto affermato dal Proponente (pag 320 del RA) “La gestione dei sedimenti di dragaggio costituisce infatti la principale criticità che in questo momento rallenta lo sviluppo del porto di Brindisi”, invita il Proponente a considerare i contenuti del parere del CSLLP (pag. 110 - Affare n. 107/2022), per la parte in cui nella previsione dei dragaggi alla quota di -16 m, auspicando la gestione degli stessi con opzione diversa dalla immissione in cassa di colmata, invita il Proponente ad una verifica “sulle previsioni di traffico, in modo da operare, all’evenienza, una tempestiva variazione allo strumento urbanistico”.

Arenili

- Il CSLLPP con nota del 21/11/2022 Registro Ufficiale 0011038, a seguito di richiesta di parere sulla proposta di formazione del nuovo PRP presentata dall’ASPMAM con nota prot. n. 20220031803 del 20.10.2022, aveva richiesto un approfondimento sugli effetti delle opere portuali sul regime litoraneo e sugli arenili. A tal proposito il Proponente ha presentato il relativo studio (*cod. elaborato: 21 21 PR 05c 0 MAR*)”

L’interno del porto è interamente antropizzato, sono ancora presenti alcuni tratti di litorale naturale di limitata estensione di tipo roccioso a costa bassa, le Isole Pedagne ed il Capo di Torre Cavallo, unitamente alle prospicienti emergenze rocciose, sono i principali “testimoni geologici” dell’originaria posizione della linea di costa e del processo erosivo che negli ultimi millenni ha contraddistinto questo tratto della costa pugliese. Nel porto confluiscono diversi corsi d’acqua, nel Porto Interno: il canale Cillarese (che confluisce nel seno di ponente) ed il Canale Palmarini-Patri (che sfocia nel seno di levante); nel Porto Medio: il fiume Piccolo; nel Porto Esterno, il Fiume Grande che sfocia nel tratto di costa compreso tra Costa Morena Est e il molo polimeri. Gli apporti solidi al litorale sono molto scarsi o quasi nulli anche in relazione alla presenza lungo i corsi d’acqua

di opere di sbarramento per l'approvvigionamento di risorse idriche per usi industriali che riducono ulteriormente gli già scarsi apporti solidi immessi nel bacino portuale.

L'analisi delle linee di riva storiche desunte dalle ortofoto fornite dal portale cartografico dimostrano una dinamica litoranea quasi assente o per lo più molto modesta, pertanto le opere che si intendono realizzare, in particolare le opere foranee previste per il prolungamento della diga sottoflutto, determineranno un'attenuazione del moto ondoso residuo all'interno dello specchio acqueo portuale e, di conseguenza, dei possibili processi di erosione dei litorali, non costituiscono un elemento di "disturbo" nei confronti delle attuali tendenze evolutive della dinamica litoranea nel tratto di litorale esterno al porto. Sul punto il Proponente puntualizza che *"la conformazione planimetrica delle nuove opere foranee, che prevede il prolungamento della sola diga di sottoflutto, è tale da rimanere all'interno dell'attuale "schermo geometrico" esercitato dalla diga foranea di Punta Riso e dalle formazioni rocciose delle Isole Pedagne, pertanto non può determinare una variazione del flusso di energia associato al moto ondoso incidente. Di conseguenza non sono attese variazioni significative del trasporto solido litoraneo che agisce sul litorale posto immediatamente sottoflutto al porto"*.

Rumore

- Per la caratterizzazione dello stato attuale (RA, par. 7.10, p. 272) il Proponente richiama le attività svolte da ARPA Puglia che *"ha eseguito indagini di misura sulle varie sorgenti sonore (infrastrutture stradali, infrastrutture aeroportuali, ecc), procede all'analisi dei dati raccolti e alla valutazione del disturbo, con lo scopo di individuare la tipologia e l'entità dei rumori presenti sul territorio. Il numero di interventi che l'Agenzia ha prestato all'utenza, rispetto al 2007 e 2008, è stato costante"*. Si è inoltre registrata una leggera diminuzione della percentuale di superamenti dei limiti per le sorgenti sonore controllate.

Il Comune di Brindisi risulta essere dotato di piano di zonizzazione acustica adottato con D.G.C. n. 487 del 27.9.2006 e approvato con D.G.P. n. 17 del 13.2.2007 successivamente soggetto a variante approvata con D.G.P. n. 56 del 12.4.2012. Le aree territoriali interessate dal progetto e i recettori residenziali a nord-est ricadono in Classe II e III (cfr. Fig. 26). Si applicano i limiti di cui alla tabella 1 e tabella 2 ed i limiti differenziali di cui all'art. 4, comma 1, del DPCM 14 novembre 1997.

- Le analisi svolte dal Proponente (RA, par. 8.1) non individuano effetti del PRP sull'inquinamento acustico; in particolare, quasi tutte le azioni/interventi del PRP determinano sulle matrici ambientali "nessun effetto significativo" e le seguenti determinano "effetti positivi":
 - 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.4.2.3- Realizzazione di un collegamento pedonale tra la banchina di Via Regina Margherita e la banchina prospiciente il Capannone ex Montecatini
 - AZ.4.2.5 - Realizzazione di un sistema di parchi come connessione tra territorio, città e porto (Fiume Grande, Parco del Cillarese, Area ex Deposito Nafta, Isola di Sant'Andrea)
 - AZ.5.1.2- Riattivazione/riassetto dei collegamenti ferroviari
 - AZ.5.2.2 Realizzazione del collegamento via mare interno al porto interno – Metromare
 - AZ.7.1.1- Potenziamento delle infrastrutture al diporto nautico del porto medio.
- Nel par. 8.2 del RA (valutazione dei probabili impatti sulla salute pubblica, il Proponente afferma che "non sono attesi impatti negativi in quanto, come già scritto nei paragrafi dedicati alle

componenti Aria e Rumore, l'alterazione prodotta dalle nuove attività portuali non soltanto sarà contenuta entro i limiti di legge bensì anche non raggiungerà la popolazione (recettori sensibili)".

- Ciononostante, questa Commissione evidenzia la mancanza di un approfondimento del clima acustico determinato dal proposto PRP con particolare attenzione alle previsioni correlate ai traffici navali anche tenendo conto delle previsioni di un loro allontanamento dalle aree residenziali; le analisi relative alla stima degli impatti riportate nella matrice del par. 8.1 e le affermazioni relative al clima acustico di cui al par. 8.2 non appaiono sufficientemente supportate da una caratterizzazione dell'attuale clima acustico correlato alle funzioni svolte nell'area portuale e dall'analisi e stima delle previsioni dovute al nuovo PRP.
- Le seguenti richieste contenute nel parere di *Scoping* non sono state in tutto o in parte soddisfatte:

- *Approfondire l'analisi degli aspetti legati ai possibili effetti sul clima acustico della terraferma a partire dalla caratterizzazioni dell'attuale clima acustico dell'area, con stime previsionali dei futuri impatti, riportanti attestazione del rispetto dei limiti acustici di riferimento o delle specifiche azioni di contenimento previste qualora si rendessero necessarie per il raggiungimento di questi (si ricorda che le valutazioni devono essere redatte da un Tecnico Competente in Acustica); le valutazioni degli effetti stimati dal sistema di strategie, obiettivi e azioni di PRP, riconducibili sia ad attività di banchina che a traffico indotto sulla limitrofa viabilità, devono tenere conto dei ricettori e dei limiti vigenti o di prevista applicazione;*

rispetto a questa richiesta, il Proponente rimanda gli approfondimenti richiesti alle fasi di redazione dei singoli interventi proposti, in quanto non è possibile determinare stime previsionali;

in proposito, questa Commissione ritiene che le stime previsionali richieste sono possibili in presenza di un modello di esercizio, anche di massima, che infatti non viene fornito dal Proponente;

tuttavia, l'utilità della VAS è proprio quella di anticipare le valutazioni alla fase di pianificazione per assicurare che il Piano predisposto massimizzi la sostenibilità ambientale delle proprie scelte, riducendo, al contempo, la necessità di mitigare gli eventuali effetti derivanti dai progetti attuati;

il tema del rumore è centrale e in tal senso si invita il Proponente ad un ulteriore sforzo per chiarire tutti gli elementi conoscitivi utili a definire "la valutazione degli effetti stimati dal sistema di strategie, obiettivi e azioni di PRP, riconducibili sia ad attività di banchina che a traffico indotto sulla limitrofa viabilità, devono tenere conto dei ricettori e dei limiti vigenti o di prevista applicazione".

- *Riportare un'analisi di dettaglio in merito alla coerenza, ai sensi del D.P.G.R. n. 2/R/2014, tra il PCCA e la destinazione d'uso attuale o prevista delle aree portuali e di quelle circostanti, tenendo conto in particolare degli obiettivi relativi alle previsioni potenzialmente più impattanti. Nei casi in cui si dovessero rilevare particolari incoerenze o possibilità di effetti negativi significativi, il RA dovrà indicare le modalità di risoluzione delle stesse che potranno avvenire specialmente con interventi sulla sorgente di rumore, ad esempio, mediante l'introduzione in ambito PRP di adeguati strumenti finalizzati alla modifica mirata delle previsioni critiche e all'impiego di specifiche misure gestionali o strutturali;*

in proposito, il Proponente riporta che è stata effettuata l'analisi di coerenza rispetto al Piano di Zonizzazione Comunale e rimanda al Capitolo 6 "QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO";

tuttavia, questa Commissione evidenzia, che le citate valutazioni riportate nel richiamato cap. 6, sono espresse da una matrice che mette a sistema tre obiettivi del Piano di Zonizzazione Acustica individuati con gli Obiettivi Specifici del PRP e ciò non soddisfa la richiesta espressa nel parere di *scoping*; è invece necessario sovrapporre cartograficamente le zone del PCCA con le zone di PRP con le relative destinazioni d'uso.

- Si prevedano in modo esplicito, tra le misure di PRP, indicazioni per garantire la compatibilità ambientale delle previsioni stesse del Piano e dei corrispondenti strumenti attuativi, l'obbligo normativo di specifica valutazione di impatto acustico, ai sensi dell'art. 8, commi 1, 2 e 4, della Legge 447/1995 e dell'art. 12, commi 1, 2 e 4, della L.R. 89/1998, nel caso di nuove realizzazioni o modifiche di infrastrutture e attività, previste dal PRP, da presentare al Comune a cura dei titolari dei progetti, nelle successive fasi di definizione degli interventi, non solo in ambito VIA ma anche in occasione dell'avvio di procedimenti autorizzativi non VIA oppure all'atto della richiesta di licenza di esercizio delle stese attività;
nel constatare che il Proponente non risponde o commenta tale richiesta, questa Commissione la rinnova.
- Per Quanto riguarda il clima acustico **sottomarino**, tale problematica è trattata, proprio in associazione a strumenti di pianificazione come il PRP, nell'ambito della Marine Strategy Framework Directive (MSFD, Directive 2008/56/EC recepita in Italia con il D.Lgs. 190/2010) e in particolare della Decisione 848/2017/EU, recepita in Italia con il Decreto MATTM del 15 febbraio 2019. L'insieme di tali disposizioni definisce, per quanto riguarda il rumore subacqueo, il descrittore n. 11 «L'introduzione di energia, comprese le fonti sonore sottomarine, è a livelli che non hanno effetti negativi sull'ambiente marino», e rappresenta un significativo passo in avanti per determinare criteri e norme metodologiche per la descrizione dello stato ecologico delle acque marine, le specifiche ed i metodi standardizzati di monitoraggio e valutazione e, soprattutto, per fissare traguardi ambientali finalizzati a conseguire il buono stato dell'ambiente marino. La richiesta, presentata con il parere di Scoping, di fornire un quadro delle possibili problematiche, delle criticità e dei possibili effetti negativi sul clima acustico subacqueo che potranno derivare dall'attuazione delle previsioni di PRP e di attività o concessioni autorizzabili in ambito di PRP, non ha ricevuto risposta.

Ambiente marino-costiero

- Lo stato chimico e lo stato ecologico delle acque superficiali marino costiere è stato ricavato da dati rilasciati da ARPA Puglia relativi all'arco temporale 2016-2018 (RA, par. 7.7).
- In riferimento allo stato chimico delle acque superficiali, il Proponente evidenzia un trend in negativo per il triennio in esame, che mostra un peggioramento dello stato chimico rispetto al sessennio precedente nel 44% dei casi (17 C.I.S.), ad un trend stazionario nel 38% dei casi (15 C.I.S.) e ad un miglioramento nel 18% dei casi (7 C.I.S.);
- Anche per quanto riguarda lo stato ecologico il trend risulta in negativo per il triennio 2016-2018, in base al quale il Proponente evidenzia uno stato ecologico invariato rispetto al precedente sessennio nell'82% dei casi (32 C.I.S.); nel 13% dei casi (5 C.I.S.) presentano un trend in

miglioramento e nel 5% dei casi (2 C.I.S.) un peggioramento della classe di qualità ecologica rispetto al sessennio precedente.

- Tutti gli indicatori forniti, unitamente alle informazioni storiche dell'area, indicano un preoccupante scadimento della qualità dell'ambiente marino, delle biocenosi ed erosione degli habitat più pregiati ed inclusi nella Direttiva Habitat.

Biodiversità ed ecosistemi

- La biodiversità (RA, par. 7.6) è trattata in termini generali con riferimento all'intera regione Puglia; il Proponente evidenzia che il porto di Brindisi non ricade in zone SIC, ZPS, IBA, ma nella sua parte esterna (c.d. Porto Esterno), a ovest della radice del pontile Polimeri, sfocia il canale di Fiume Grande, il cui invaso rientra nella perimetrazione del Parco Naturale Regionale "Saline di Punta della Contessa" (L.R. n.28 del 23/12/2002). Nelle controdeduzioni alle osservazioni presentate dal Comune di Brindisi - Settore Urbanistica e Assetto del territorio, il Proponente ribadisce la validità dei contenuti del RA rinviando ad un'attenta lettura dei capitoli 7 (analisi a scala vasta) e 3 (analisi puntuale); tuttavia nel capitolo 3, per la componente biodiversità sono trattati gli Habitat bentonici sensibili e di interesse comunitario e lo stato di conservazione della prateria di Posidonia oceanica presso Capo Bianco che tuttavia appare soffrire di impatti antropici significativi con una evidente riduzione della densità di fasci.
- Per quanto riguarda gli **impatti sugli ecosistemi marini**, il Proponente (par. 8.2) riporta che dalla carta della biocenosi bentonica tratta da Bedulli et al, (1986) si *“evincesse che il fondale dell'area di mare di interesse per il Piano, è interessato da almeno 4 tipologie di comunità bentoniche. Immediatamente di fronte la linea di costa e fino alla linea batimetrica dei 50 metri il fondale presenterebbe in successione: comunità a coralligeno di fondo roccioso, prateria di Posidonia oceanica e infine Maërl (comunità dei fondi a Corallinaceae). Dalla linea batimetrica dei 50 metri il fondale è invece interessato da fanghi terrigeni costieri con associate le relative comunità bentoniche. All'interno dell'area di studio sono state individuate 12 differenti tipologie di popolamenti. Tra gli habitat più importanti per il loro valore paesaggistico e per i servizi ecosistemici erogati si individuano le praterie di Posidonia oceanica e il Coralligeno. Risultano invece abbondanti i popolamenti caratterizzati dall'alga Caulerpa racemosa e dalla specie aliena infestante Caulerpa prolifera”*.
- Il Proponente evidenzia altresì che *“Le lavorazioni relative alle opere marittime, le attività di dragaggio e lo spostamento del traffico e stoccaggio delle merci pericolose nel porto esterno sono interventi che potenzialmente, nel medio/lungo termine, posso generare interferenze con le relazioni principali che determinano la struttura e le funzioni delle ZSC limitrofe, ed in particolare con gli ecosistemi marini che caratterizzano la ZSC presente immediatamente a sud dell'area portuale. Inoltre, tali interventi possono generare delle criticità nei confronti della cetofauna presente. L'analisi dei formulari dei siti ZSC oggetto di indagine mette in evidenza la presenza di n.3 differenti specie presenti nella Direttiva: • Tursiops Truncatus; • Grampus Griseus; • Stenella Coeruleoalba”*. Inoltre, è *“necessario non trascurare il rischio di rilascio accidentale di sostanze chimiche inquinanti nello specchio acqueo portuale”*. Il Proponente rimanda quindi a misure di mitigazione (punto successivo del presente parere), alle attività di monitoraggio e allo Studio di Incidenza. Tuttavia, questa Commissione ritiene che la perdita di habitat non possa essere risolta tramite semplici misure di mitigazione e richiede la programmazione di interventi compensativi per l'effetto della progressiva perdita di habitat nelle aree immediatamente adiacenti all'area portuale.

Popolazione e Salute

- Il Rapporto Ambientale (par. 7.12) riporta lo studio sulla componente/tematica Popolazione e salute avvalendosi della selezione di un pool di indicatori demografici e socio-economici che consentono di descrivere in maniera sintetica la popolazione della Regione Puglia e la sua evoluzione nel periodo successivo al 2001.
- Le **informazioni** sono state estratte da: schede di dimissione ospedaliera (SDO) per cause, relative alla popolazione nazionale (dal Ministero della Salute).
- Per la stima del tasso di ospedalizzazione sono stati analizzati i dati estratti dalle Schede di Dimissione Ospedaliera (SDO) del periodo 2007-2015 su base nazionale con diagnosi principale riferita ai ICD (*International Classification of Diseases*) relativi alle ospedalizzazioni per grandi gruppi di cause (cardiovascolari, respiratorie, tumorali) e per genere. Le diagnosi principali della dimissione ospedaliera sono state aggregate sulla base della "*European shortlist of causes of death*". In aggiunta, è stata stimata l'ospedalizzazione per tutte le cause (Fonte: dati di mortalità per cause, relativi alla popolazione italiana, forniti dall'Istituto Nazionale di Statistica).
- Per la stima del tasso di mortalità il Proponente ha utilizzato un procedimento analogo a quello impiegato per la morbosità (ospedalizzazioni), **senza distinzione per genere**. Nello specifico, sono stati analizzati i dati estratti dalle schede di morte per il periodo 2011-2014, forniti dall'ISTAT. Le diagnosi principali della mortalità sono state aggregate sulla base della "*European shortlist of causes of death*". È stata anche riportata la mortalità per tutte le cause. I dati sanitari forniti (periodo 2011-2014) sono rappresentati come Rapporti standardizzati di Mortalità (SMR) e ricoveri (SHR) tra la maggior parte dei comuni della Regione Puglia, ivi compreso Brindisi, e l'Italia.
- Sono state analizzate le radiazioni elettromagnetiche **Non Ionizzanti /Ionizzanti** e viene riportata la totalità degli impianti suddivisi in Radio-TV e SRB, presenti sul territorio regionale al 31.12.2020. Sono stati riportati in forma tabellare e grafica anche il numero di pareri preventivi e di interventi di controllo su sorgenti di campi RF, e viene riportato un indicatore che descrive l'attività svolta in termini di pareri preventivi e di controlli effettuati sia con modelli previsionali sia con strumenti di misura, sulle sorgenti ad alta frequenza (RF), distinte tra impianti radiotelevisivi (RTV) e stazioni radiobase per la telefonia mobile (SRB). A livello nazionale l'indicatore include i pareri preventivi e gli interventi di controllo in fase autorizzativa e di esercizio degli impianti. Si specifica che la normativa regionale (L.R 5/2002 e Regolamento Regionale n. 14/06) prevede l'obbligo del controllo strumentale di tutti gli impianti in fase di esercizio (parere di post attivazione).
- Al cap. 8 del RA viene riportata la valutazione degli effetti del piano ed è stata effettuata una valutazione dei probabili impatti sulla Salute Pubblica. Riguardo gli impatti derivanti dalla realizzazione degli interventi previsti si sottolinea un positivo e diretto impatto relativo all'incremento dei posti di lavoro relativi all'insediamento di nuove attività lavorative e all'indotto economico ad esse associato.
- Considerato quanto riportato e riguardo ai contenuti del Rapporto Ambientale (D. Lgs 152/2006 – All. VI), questa Commissione evidenzia che non è stata adottata la presenza antropica quale parametro di analisi del Contesto territoriale di riferimento. Il RA avrebbe dovuto necessariamente contenere un capitolo specificatamente dedicato alla valutazione degli effetti sugli aspetti socio-sanitari della popolazione interessata dai potenziali impatti identificati.
- Questa Commissione ritiene che i dati riguardanti la componente salute e popolazione andrebbero aggiornati (ultimo quinquennio), e sarebbe opportuno contattare l'AUSL territoriale per avere i dati più recenti disponibili; si evidenzia che il Registro Tumori Puglia 2022 nel Comune di Brindisi, riporta che i tumori sono significativamente superiori al riferimento regionale. Si evidenzia anche la

forte compromissione a tutela della salute pubblica sulla catena alimentare, considerando la problematica del sito in questione.

- Nel RA, oltre alle componenti considerate di impatto sulla salute della popolazione il Proponente avrebbe dovuto analizzare altre componenti connesse con la alimentazione quali pescato, allevamenti ecc, che possono essere influenzate dalle azioni e dalle attività di PRP. Da evidenziare anche altre componenti quali suolo e acque in genere, rispetto alle quali possono essere individuate misure da attuare in fase di attuazione del PRP così da evitare possibili effetti negativi sulla popolazione coinvolta alla realizzazione dell'opera in questione. Si raccomanda di considerare i dati ISPRA sulle caratterizzazioni dei fondali di Brindisi e sulla contaminazione del suolo e della falda.
- Inoltre riguardo ai contenuti del Rapporto Ambientale non è stata adottata la presenza antropica quale parametro di analisi del contesto territoriale di riferimento. Il RA avrebbe dovuto necessariamente contenere un capitolo specificatamente dedicato alla valutazione degli effetti sugli aspetti socio-sanitari della popolazione interessata dai potenziali impatti identificati, oltre delle informazioni di maggiore dettaglio sugli argomenti evidenziati nel parere di scoping che, per chiarezza, si riportano nel seguito:
 - fornire i dati sanitari relativi alla popolazione potenzialmente esposta riportando i Rapporti Standardizzati di Mortalità (S.M.R.) e quelli sui ricoveri (S.H.R) **dei comuni interessati alle opere in oggetto**; i dati inerenti il profilo di salute della popolazione devono identificare le **popolazioni realmente esposte**, e devono essere rappresentati tramite rapporti standardizzati indiretti (mortalità, ospedalizzazione, incidenza tumorale, etc) prendendo come riferimento i tassi per genere, per classe di età regionali. I dati riportati devono riguardare cause generali (gruppi di cause) e specifiche: (malattie respiratorie acute e croniche, asma (tutte le età e 15-19 anni); cardiopatie ischemiche, infarto acuto del miocardio, malattie cerebrovascolari; tumori trachea, bronchi e polmoni, colon-retto, mammella in entrambi i generi, prostata, vescica, tiroide e tumori gastrointestinali). Si ritiene quindi opportuno approfondire i profili di salute della popolazione, riportando uno studio epidemiologico, con la collaborazione della AUSL territoriale.
 - Gli effetti sulla salute umana devono essere correlati alle azioni previste dal PRP e agli effetti dalle stesse determinati in relazione ad emissioni in atmosfera, acustiche, rifiuti. Devono essere considerate anche le azioni indotte dalle azioni di PRP quali il traffico stradale.
 - Appare necessario monitorare lo stato della depurazione delle acque reflue per evitare impatti di natura microbiologica sulla salute umana.
 - Appare necessario prevedere il monitoraggio di **alghe tossiche** che possono causare danni anche gravi al personale e ai passeggeri a terra.
 - Sviluppare un'analisi del rischio biologico legata sia alla salute umana sia a quella degli ecosistemi.
- **La documentazione presentata dal proponente non consente quindi di escludere la significatività dell'impatto sulla componente Salute e popolazione, determinato dalla realizzazione dell'opera e del suo esercizio, non rendendo possibile una valutazione esaustiva di tale componente, ai sensi del D. lgs 3 aprile 2006, n. 152.**

Altri aspetti

- Per quanto riguarda la trattazione del **Paesaggio**, il Proponente riferisce che il territorio del comune di Brindisi è contenuto all'interno dell'Ambito territoriale n.9 denominato "La Campagna Brindisina", così individuato dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, della Puglia di cui si riporta una sintesi dei caratteri generali; tuttavia, manca un inquadramento focalizzato sull'area portuale e sulle aree limitrofe, che consenta di comprendere gli effetti dell'attuazione del PRP soprattutto con riferimento alle nuove casse di colmata previste nel porto esterno.
- Per quanto riguarda i **rifiuti**, il Proponente afferma che la trattazione "sarà articolata in: - Rifiuti Urbani (RU); - Rifiuti Speciali (RS); - Produzione annua del totale Rifiuti"; la trattazione che segue è generica (riferita a tutta la regione Puglia) e priva di riferimenti al contesto portuale; è opinione di questa Commissione che il tema debba trovare adeguato approfondimento, nell'ambito della VAS in corso, già nel RA, in ragione quantomeno di un dimensionamento di massima dei quantitativi stimati da trattare in fase di esercizio per i traffici attesi e della conseguente gestione degli stessi, con particolare riferimento all'art. 179 del D.Lgs. 152/2006.

Analisi SWOT

- L'approccio adottato per svolgere l'analisi SWOT si fonda sulla valutazione ambientale del Piano (espressa in forma matriciale nell'Allegato 2a e che mette a sistema tutte le azioni/interventi di piano con tutti gli obiettivi di sostenibilità ambientale assunti dal Piano).

In tale matrice di valutazione sono stati individuati dei "cluster" in cui si riscontrano le maggiori criticità nelle correlazioni tra le azioni/interventi del Piano e gli obiettivi di sostenibilità ambientale. Rispetto ai cluster considerati critici viene condotta l'analisi SWOT che è espressa dalle matrici riportate nel RA da p. 315 a p. 317.

- Questa Commissione apprezza lo sforzo analitico compiuto dal Proponente così come l'approccio metodologico; si sottolinea però una certa difficoltà di comprensione dei contenuti dei cluster critici che sono stati individuati graficamente sulle immagini della matrice di valutazione ambientale riportate nel par.8.3 ma che, nelle tabelle SWOT sono individuati solo rispetto alla matrici ambientali a cui sono riferite le potenziali criticità (**CLUSTER α - Aria, CLUSTER β -Beni Culturali e paesaggio, CLUSTER γ -Aria, CLUSTER δ -Mobilità, CLUSTER ϵ - Ambiente Marino Costiero)** e non anche alle azioni/interventi che le generano; in sostanza, sarebbe utile che le tabelle di analisi SWOT venissero precedute da un richiamo alle azioni/interventi di piano e ai singoli obiettivi di sostenibilità ambientale le cui correlazioni evidenziano criticità.

c) Mitigazioni

- Le mitigazioni degli effetti attesi sono trattate nel cap. 10 del RA; in particolare, nella tabella da p. 323 a p. 329 (RA, par. 10.1) sono elencati "criteri di sostenibilità", suddivisi per tematiche ambientali, che discendono dagli obiettivi di sostenibilità ambientali e che sono "*riferibili ad azioni di mitigazione degli impatti o potenziamento degli effetti positivi degli interventi previsti dal Piano*"; Questa Commissione ritiene che si tratti di "indicazioni" in linea di massima condivisibili; ciononostante, alcune di esse sembrano essere riferite a fasi future di implementazione del PRP quando invece devono trovare attuazione già nella presente fase di VAS dello stesso; ciò vale, ad esempio, per:

- Tutte le raccomandazioni che rimandano alla valutazione del carattere cumulativo degli interventi; infatti, il carattere cumulativo degli interventi previsti dal PRP può e deve essere stimato già nella presente fase di VAS, compatibilmente con il livello di approfondimento del PRP; va infatti ricordato che la finalità dell'analisi degli effetti cumulativi nella presente fase valutativa è anzitutto quella di evitare, laddove possibile, il verificarsi di impatti cumulativi agendo sulle scelte progettuali, piuttosto che intraprendere, nella successiva fase di attuazione del piano, azioni di mitigazioni degli effetti negativi che, a quel punto, verrebbero certamente prodotti. Ciò vale per i seguenti criteri:
 - Aria: “4-AR - Valutare opportunamente il carattere cumulativo degli interventi e porre in essere le opportune misure di compensazione ambientale laddove le misure di mitigazione previste non risultino sufficienti (ad es. compensazione delle emissioni di CO2 attraverso il verde)”;
 - Acqua: “4-AC - Valutare opportunamente il carattere cumulativo degli interventi e porre in essere le opportune misure di compensazione ambientale laddove le misure di mitigazione previste non risultino sufficienti”.
 - Ambiente Marino e Costiero: “4-CO - Valutare opportunamente il carattere cumulativo degli interventi e porre in essere le opportune misure di compensazione ambientale laddove le misure di mitigazione previste non risultino sufficienti”.
 - Biodiversità: “6-BI - Valutare opportunamente il carattere cumulativo degli interventi e porre in essere le opportune misure di compensazione ambientale laddove le misure di mitigazione previste non risultino sufficienti (ad. Es. ricostruzione di corridoi ecologici)”.
 - Suolo: “3-SU - Valutare opportunamente il carattere cumulativo degli interventi e porre in essere le opportune misure di compensazione ambientale laddove le misure di mitigazione previste non risultino sufficienti”.
 - Clima: “2-CL - Valutare opportunamente il carattere cumulativo degli interventi e porre in essere le opportune misure di compensazione ambientale laddove le misure di mitigazione previste non risultino sufficienti”.
 - Rumore: “3-RU - Valutare opportunamente il carattere cumulativo degli interventi e porre in essere le opportune misure di compensazione ambientale laddove le misure di mitigazione previste non risultino sufficienti”.

Acqua: “3-AC - Prevedere l'adozione di tutte le misure possibili, atte a mitigare il rischio di possibile inquinamento legato alla fase di realizzazione degli interventi al fine di perseguire la salvaguardia dei corpi idrici regionali”; la raccomandazione è corretta ma appare alquanto generica, poiché le “misure possibili” dovrebbero essere definite già nella presente fase valutativa, quantomeno in termini generali.

Biodiversità: “3-BI - Valutazione delle caratteristiche chimica- fisiche delle acque di scolo e dell'aumento del carico inquinante al fine di mitigare gli effetti sulla biocenosi acquatica, sulla microfauna e ittiofauna”; l'aumento del carico inquinante dovrebbe essere stimato per quanto possibile già nella presente fase di valutazione e di pianificazione, andando a considerare la previsione dell'incremento dei traffici attesi anche in ragione della realizzazione degli interventi previsti dal PRP.

Rumore: “1-RU - Prevedere misure di mitigazione dell'impatto acustico aggiuntive rispetto al rispetto delle normative di settore, principalmente in aree di criticità che necessiterebbero di

risanamento acustico”; il criterio è condivisibile; tuttavia questa Commissione ribadisce, come già affermato al precedente punto 6 del presente parere, in relazione al “rumore”, che le aree di criticità per il clima acustico dovrebbero essere individuate già nella presente fase di pianificazione/valutazione sulla base dei contenuti previsionali del PRP (anche in termini di traffici attesi).

- Nella tabella da p. 323 a p. 329 sono riportati con uguale codice criteri di diversa natura; ad esempio, in Ambiente marino e costiero appaiono due diversi criteri con il codice 4-CO; si invita il Proponente a individuare codifiche univoche.
- Ferme restando le raccomandazioni specifiche riferite a taluni criteri, questa Commissione ritiene che per garantire la massima efficacia delle indicazioni fornite nella suindicata tabella, che comunque essendo inserite nel RA sono parte costituente a tutti gli effetti del PRP, le suddette indicazioni dovrebbero essere incluse nelle NTA proposte, come modalità di attuazione delle misure di PRP.
- Nel par. 10.2 del RA (“INTEGRAZIONE DEI CRITERI AMBIENTALI CON LE AZIONI DI PIANO E MISURE DI COMPENSAZIONE”) il Proponente afferma che *“Le misure di compensazione non riducono gli impatti residui attribuibili al progetto ma provvedono a sostituire una risorsa ambientale che è stata depauperata con una risorsa considerata equivalente. Tra gli interventi di compensazione si possono annoverare:*
 - *ripristino ambientale tramite la risistemazione ambientale di aree utilizzate per cantieri (o altre opere temporanee)*
 - *riassetto urbanistico con la realizzazione di aree a verde, zone a parco, rinaturalizzazione degli argini di un fiume;*
 - *costruzione di viabilità alternativa;*
 - *tutti gli interventi di attenuazione dell'impatto socio-ambientale*
 - *Cold ironing*
 - *Produzione di energia da fonti rinnovabili*
 - *Ripristino praterie di Posidonia”*

A questo proposito, questa Commissione ritiene che andrebbero ben distinti gli interventi compensativi che agiscono direttamente sulla componente ambientale interferita (ad esempio la produzione di energia da fonti rinnovabili e il cold ironing sulle componenti Aria e Clima), da quelli che invece compensano il danno prodotto su una determinata componente ambientale con azioni/misure attinenti ad altre componenti o fattori; questa necessaria distinzione dovrebbe essere finalizzata anzitutto alla individuazione di misure di compensazione diretta sulle specifiche componenti che hanno subito gli effetti negativi.

Inoltre, sempre nel par. 10.2 del RA il Proponente fa riferimento ad una matrice che associa agli interventi previsti dal PRP e i criteri ambientali elencati al precedente punto 10.1 del RA stesso; tuttavia, tale matrice non è riportata né nel par. 10.2, né negli allegati al RA; la combinazione tra interventi previsti dal PRP e criteri ambientali di cui tenere conto per l’attuazione degli interventi è però un aspetto molto rilevante che dovrebbe certamente essere riportato nelle NTA proposte, per assicurare la massima efficacia dei criteri individuati.

7. ALTERNATIVE DI PIANO

- Nel cap. 9 del RA, relativo alla descrizione delle Alternative di PRP, il Proponente premette che *“L’obiettivo del nuovo Piano Regolatore Portuale prevede di consolidare le scelte del precedente*

*strumento di pianificazione aggiornandole alle mutate esigenze del porto di Brindisi attraverso la riorganizzazione dell'assetto funzionale del porto prevedendo delle aree specializzate dove concentrare le diverse tipologie di traffico ottimizzando quindi l'utilizzo delle infrastrutture e di **allontanare dalla città tutte quelle tipologie di traffico incompatibili con la funzione urbana***".

Le alternative di piano riguardano solo il porto esterno dove sono concentrate tutte le nuove infrastrutture previste; in particolare, **le alternative riguardano la configurazione del nuovo molo Polimeri e del nuovo piazzale di Capo Bianco anche in funzione di un loro utilizzo per il contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi** che costituisce la "principale criticità che in questo momento rallenta lo sviluppo del porto di Brindisi".

Le due alternative individuate (cfr. figure seguenti), sono:



Alternativa A e Alternativa B

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

- **Alternativa B:** in questa configurazione la banchina della colmata di Capo Bianco è traslata di circa 150 m verso nord così da incrementare di circa 100.000 m² la superficie del piazzale. Il molo Polimeri viene allargato di ulteriori 50 m e la testata avanzata di 75 m così da lasciare inalterata l'estensione complessiva dei fronti di accosto che in questa configurazione sono 375 m per la calata nord e 575 m per quella sud.

La configurazione dei dragaggi nelle due alternative presenta delle leggere modifiche dovute alla diversa configurazione del piazzale di Capo Bianco mentre le dimensioni del cerchio di evoluzione sono coincidenti.

In merito alle alternative e al loro confronto, questa Commissione valuta che:

- Il confronto tra le due alternative descritte, che ha portato alla individuazione della soluzione B come alternativa migliore, è stato eseguito prendendo in considerazione i seguenti criteri: Operatività portuale, Bilanciamento dei volumi di scavo e di riporto e Costi delle opere. È evidente che si tratta di criteri riconducibili prevalentemente alle dimensioni economica ed operativa; infatti, solo il criterio del "Bilanciamento dei volumi di scavo e di riporto" può avere una valenza in parte anche ambientale; invece sarebbe stato interessante verificare gli esiti della comparazione anche alla luce di criteri con più spiccata valenza ambientale, riconducibili, ad esempio, ai criteri di sostenibilità assunti dal Piano (cfr. par. 4.2 del RA).

8. MONITORAGGIO E CONTROLLO

- In merito al monitoraggio, nel cap. 11 del RA il Proponente afferma, correttamente, che *“Il monitoraggio per la VAS di un Piano quindi deve assicurare il controllo sugli impatti significativi sull’ambiente derivanti dall’attuazione dei piani e dei programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive”*; afferma inoltre la necessità di realizzare un sistema di monitoraggio integrato; secondo questa Commissione, il monitoraggio integrato deve consentire di monitorare sia l’attuazione del PRP, attraverso il raggiungimento degli obiettivi di PRP (vale a dire gli obiettivi generali e specifici riportati nel par. 3.11 del RA) e relative misure/azioni, sia il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale assunti dal PRP (vale a dire gli **obiettivi specifici** – ORSA - del Piano riportati nel par. 4.2 del RA, nella tabella alle pp. 111-120): a prescindere da alcuni refusi presenti nel testo (p. 134: “raccolgere ed elaborare informazioni relative allontanamento del contesto”) le informazioni riportate risultano corrette ma non sono sufficienti a chiarire tutti gli aspetti relativi al monitoraggio che dovrà essere attuato;
- Gli indirizzi delle “Linee Guida per il progetto di Monitoraggio Ambientale del Ministero dell’Ambiente” presi in considerazione dal Proponente sono riferiti alle opere soggette a procedura di VIA (Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs 152/2006 e s.m.i.; D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) disponibili al seguente indirizzo: <https://va.mite.gov.it/it-IT/DatiEStrumenti/MetadatoRisorsaCondivisione/1da3d616-c0a3-4e65-8e48-f67bc355957a>); possono quindi essere assunti anche nell’ambito del monitoraggio del PRP inteso come monitoraggio dell’attuazione degli interventi previsti dal PRP;
- **Il monitoraggio degli obiettivi di sostenibilità prefissati, o monitoraggio VAS**, è una delle finalità più importanti del Monitoraggio ed è fissata dal comma 1 dell’art. 18 del D.Lgs. 152/2006; l’utilità di tale monitoraggio sta nel fatto che consente di verificare la rispondenza del Piano al sistema di obiettivi di sostenibilità ambientale assunti, l’efficacia degli stessi e l’eventuale necessità di riorientare il Piano stesso;
- quindi, il monitoraggio VAS va oltre rispetto al semplice monitoraggio di attuazione del Piano, poiché è volto a verificare il raggiungimento/rispetto degli obiettivi di sostenibilità ambientale che il Piano ha assunto (**obiettivi** ORSA riportati nel par. 4.2 del RA, nella tabella alle pp. 111-120); in tal senso, quindi, gli indicatori a carattere ambientale individuati per “una corretta valutazione dello stato di avanzamento e attuazione del Piano in relazione allo stato dell’ambiente e agli effetti negativi determinati dall’attuazione del Piano” (pagine 342-347 del RA) riportano correttamente il riferimento agli obiettivi di sostenibilità ambientale; tali indicatori e i relativi obiettivi di sostenibilità ambientale correlati sono i seguenti:

INDICATORI	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ
- Emissioni di NO _x , CO ₂ , PM ₁₀ , PM _{2.5}	- AR2, AR3, AR4, AR5
- Superficie destinata a insediamenti produttivi	- SU1, S2, SU7
- Ridurre i livelli di rischio idraulico ed idrogeologico	- SU4, SU5
- Energia da fotovoltaico prodotta	- AR1, AR3
- Rifiuti indifferenziati	- RI1, RI2

- Produzione rifiuti speciali	- R1, R2
-------------------------------	----------

- Manca pertanto l'individuazione di indicatori utili a monitorare il raggiungimento dei seguenti obiettivi di sostenibilità ambientale: AR6-12, AC1-6, SU3 e SU6, BI1-5, BC1-8, AM1-2, IA1-4, CL1-2, PS1-4, EN1-3, TU1, MO1-11.
- Per l'individuazione di indicatori adeguati al monitoraggio degli obiettivi di sostenibilità ambientale, considerando il fatto che la Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile della Puglia è in corso di definizione, si suggerisce di prendere in considerazione quelli riportati nella Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile e riferiti a obiettivi di sostenibilità coerenti con quelli assunti dal PRP.
- Inoltre, gli indicatori dovrebbero essere popolati allo stato attuale per consentire una stima del miglioramento o peggioramento durante i monitoraggi successivi.
- Per poter attuare al meglio quanto previsto dall'art. 18, comma 1, secondo periodo, che stabilisce che "Il monitoraggio è effettuato dall'Autorità procedente in collaborazione con l'Autorità competente anche avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali e dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale", sulla base del Piano di Monitoraggio che l'Autorità Procedente trasmetterà all'Autorità Competente prima dell'approvazione del PGSM verranno concordate le attività e le tempistiche del monitoraggio del Piano stesso.

9. ASPETTI ENERGETICI E NEUTRALITÀ CLIMATICA

- A corredo della relazione di PRP il Proponente ha presentato uno **Studio del Fabbisogno Energetico** (elaborato 21_21_P_R_010_0_VAR) che presenta un inquadramento normativo complessivo, i contenuti generali del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale - DEASP, descrizioni mirate al Porto di Brindisi per il quadro conoscitivo, la valutazione dei consumi energetici e i consumi di energia termica, le linee di azione per il piano di sviluppo energetico-ambientale, l'analisi delle fonti energetiche rinnovabili e applicazione al caso del Porto di Brindisi e, infine, l'efficientamento energetico.

Nell'inquadramento normativo sono richiamati:

- il D.lgs. 169/2016 che prevede la redazione del del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DPEASP) da parte delle AdSP, sulla base delle Linee-guida adottate dal MATTM, di concerto con il MIT.
- Il documento "*Green Guide. Towards excellence in port environmental management and sustainability*" pubblicata a Ottobre 2012 dall'*European Sea Ports Organisation* (ESPO) che definisce una visione comune di sostenibilità ambientale del settore portuale.
- Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) approvato dal Consiglio dei Ministri il 3 Luglio 2015 ed adottato il 6 Agosto 2015 con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri e, in particolare, l'obiettivo 7, rubricato "Sostenibilità", che prevede di ridurre l'impatto dei porti sull'ambiente in termini globali (gas serra) e locali, promuovendo l'utilizzo intelligente dell'energia attraverso l'adozione di misure orientate a risparmio ed efficienza energetica, integrate alle tecnologie di produzione e sfruttamento delle fonti rinnovabili, incentivando iniziative volte alla minimizzazione dell'impatto ambientale dei sistemi portuali nel loro complesso.
- Il D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 2574 "Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi" (c.d. Direttiva DAFI – *Deployment of alternative fuels infrastructure*),

che prevede la valutazione della necessità di installare nei porti punti di rifornimento per il gas naturale liquefatto-Gnl e opere per la fornitura di elettricità alle infrastrutture di ormeggio.

Il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale – DEASP – nella versione del settembre 2019 è stato adottato dal Comitato di Gestione dell'AdSP MAM, riunitosi il 27 settembre 2019, ed è stato quindi inviato ai Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Ambiente e della Tutela e del Territorio e del Mare per i relativi pareri; a seguito dei rilievi del MIT, il Proponente ha provveduto ad una revisione del documento adeguandolo alle Linee Guida approvate con il decreto direttoriale dei Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Ambiente e della Tutela e del Territorio e del Mare n.408 del 17 dicembre 2018. In particolare (pag. 2) i contenuti della revisione del marzo 2020 sono funzionali alla pianificazione energetica del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e *“sono stati rivolti a:*

- A. definire il quadro di riferimento relativo al traffico portuale ed ai consumi energetici dell'Autorità;*
- B. definire l'evoluzione del quadro regolamentare inerente all'impiego delle fonti energetiche rinnovabili per la produzione di energia nel caso dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale;*
- C. definire gli scenari di pianificazione energetica in una logica di riduzione delle emissioni, attraverso una pluralità di linee d'azione, quali l'efficientamento delle strutture esistenti, lo sviluppo di un Sistema Semplice di Produzione e Consumo (SSPC)¹ ed il “cold ironing”².*

Dalla lettura del documento, in particolare pag. 11 tabella 3 *“Media dei consumi registrati da ciascun POD dell'Autorità di Sistema Portuale sede di Brindisi negli anni 2016-2018”* (che tuttavia risulta mancante nella prima colonna delle ultime 4 cifre, rendendola di fatto poco comprensibile), si evince che l'energia consumata nel periodo 2016-2018 è pari a 2,7 GWh, il 33% del totale è assorbito dal POD IT001E00225277 - Costa Morena Ovest, mentre oltre il 76% del consumo totale di energia elettrica è assorbito dei cinque POD di seguito riportati:

- IT001E00225277 - COSTA MORENA OVEST
- IT001E74608665 - COSTA MORENA EST/IMP TECNOL NUOVO PIAZZALE
- IT001E74778233 - Regina di Bulgaria/Stazione Marittima
- IT001E74540647 - COSTA MORENA OVEST
- IT001E74760622 - S.Apollinare/Canale Pigionati.

Inoltre, per Ex Stazione Marittima, Posto Ispezione Frontaliera, Stazione Extra Schengen, Stazione Traghetti, Terminal Levante sono riportate le richieste di energia termica per raffreddamento/riscaldamento ambienti con un'indicazione sommaria degli obiettivi di riduzione e dei consumi auspicabili.

A seguire il Proponente individua gli obiettivi specifici da raggiungere nel breve/medio periodo nell'ambito delle infrastrutture facenti capo all'AdSP MAM (riduzione del fabbisogno energetico attuale attraverso interventi di efficientamento energetico; monitoraggio del fabbisogno energetico futuro; utilizzo di sistemi e tecnologie a minor impatto ambientale per il soddisfacimento del fabbisogno energetico attuale; produzione di energia da fonti rinnovabili; cooperazione tra operatori pubblici e privati) ed analizza alcuni possibili interventi e linee di azione:

- *Cold Ironing* (Modello SEU Sistema Efficiente di Utenza - Modello distributore). Mediante l'elettrificazione di Costa Morena e S. Apollinare

- Realizzazione di depositi costieri di GNL, presso Costa Morena Est, combustibile che, afferma il Proponente, sta trovando progressivo spazio anche grazie alle nuove normative che tendono a riconoscere le sue potenzialità come combustibile marino e terrestre

Il Proponente prevede la realizzazione di un impianto fotovoltaico da 2,07 MW, pag. 26 tabella 8.6, anche se non ne risulta chiara l'ubicazione, che permetterebbe di soddisfare l'attuale consumo energetico del Porto, scartando l'alternativa della realizzazione di un impianto eolico costituito da 824 turbine DS3000 causa il costo e l'impatto visivo che ne impedirebbe l'accettabilità della popolazione limitrofa.

Si rappresenta tuttavia che sebbene il Proponente preveda come linea d'azione il *cold ironing*, in realtà non ha fornito le valutazioni sulle ipotesi di richiesta energia da tale sistema; quanto fornito si riferisce al consumo attuale al netto dei fabbisogni di navi da crociera, ro-ro, traghetti, etc. limitandosi a prevedere l'elettificazione di Costa Morena e S. Apollinare.

- Nel par. 12.3 il Proponente sviluppa quindi una analisi delle tecnologie e delle iniziative volte all'assorbimento della CO2 ("TECNOLOGIE PER IL TAGLIO DELLE EMISSIONI DI CO2") in cui richiama l'impronta di carbonio generata dal Porto che *"rappresenta uno dei fulcri del commercio del mediterraneo in grado di alimentare la crescita economica dell'Adriatico e del panorama internazionale"*, da cui conseguono le linee di azioni volte alla riduzione dei principali fattori di pressione tra cui:
 - sviluppo del *"cold ironing"*;
 - realizzazione di depositi costieri di GNL nel porto di Brindisi;
 - riduzione del fabbisogno energetico attuale attraverso interventi di efficientamento energetico;
 - monitoraggio del fabbisogno energetico futuro;
 - utilizzo di sistemi e tecnologie a minor impatto ambientale per il soddisfacimento del fabbisogno energetico attuale;
 - produzione di energia da fonti rinnovabili;
 - cooperazione tra operatori pubblici e privati;
 - riconversione della centrale elettrica ENEL di Cerano, in dismissione, in centrale di produzione elettrica da fonti rinnovabili da impiegare anche per sostenere il fabbisogno energetico del porto (*cold ironing*).
- A tale proposito, condividendo le raccomandazioni contenute nel punto 4.2 del Parere del CSLP ex art. 5, comma 2bis lett. b) della L. n. 84/1994 reso nell'adunanza del 20 giugno 2023, questa Commissione auspica l'attuazione di azioni volte a individuare e, possibilmente, mettere in atto sinergie tra il Porto di Brindisi e i previsti progetti di FER *offshore* attualmente in corso di autorizzazione e futuri, affinché il Porto, nell'offrire un punto di approdo degli elettrodotti di connessione, possa altresì beneficiare di una quota parte dell'energia prodotta da detti impianti *offshore*.
- Rispetto alla ipotesi di Realizzazione di **depositi costieri di GNL nel Porto**, il Proponente afferma che *"L'adozione di una infrastruttura di bunkering GNL per il porto di Brindisi può essere un vantaggio competitivo nella ricezione di navi convertite a GNL nel prossimo futuro"* e che *"Importanti operatori presenti nel settore a livello nazionale ed internazionale hanno manifestato interesse alla realizzazione di un deposito costiero di GNL nel porto di Brindisi"*; la localizzazione del deposito potrebbe essere *"in posizione prossima al varco di accesso Morena Est in area attualmente libera da impianti, asfaltata, dotata di sottoservizi e caratterizzata dalla presenza di viabilità ferroviaria e stradale che limita ed attraversa l'area stessa. La banchina di riferimento per l'ormeggio delle metaniere sarebbe il molo di*

Costa Morena Est, con caratteristiche adeguate alle navi interessate”

10. VALUTAZIONE DI INCIDENZA

- Il Proponente, tenendo conto delle osservazioni dei Soggetti Competenti in materia Ambientale pervenute con Protocollo nr: 3860 – del 12/01/2023 – MiTE – Ministero della Transizione Ecologica [ID: 9132] Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale del porto di Brindisi, ha redatto un elaborato specifico di Valutazione di Incidenza Ambientale (elaborato VAS-PRP-VIN-001), riportato anche nel par. 13 del RA, a corredo del PRP in oggetto.
- L’area di intervento fa riferimento al porto del Comune di Brindisi il quale risulta suddiviso in tre differenti sezioni: Porto interno, dalla prevalente funzione militare – diportistica – crocieristica; Porto medio, dalla prevalente funzione commerciale; Porto esterno, con prevalenti funzioni industriali. Il Proponente specifica che tutta l’area del bacino portuale di Brindisi ricade all’interno della perimetrazione del Sito d’Interesse Nazionale (S.I.N.) di Brindisi e, inoltre, che sul porto medio grava, il vincolo aeronautico di zona B “tutela media”, ai sensi del d.lgs. n. 96/2005 e d.lgs. n. 151/2006;
- per tali ragioni, e al fine di individuare in maniera spazialmente esplicita i vincoli di tutela presenti nell’area di interesse del Piano e nelle zone limitrofe ad essa, per il principio di massima precauzione, il Proponente ha esteso tale analisi in un’area buffer di 10 MN dal porto in esame;
- all’interno di questo buffer sono individuabili anche i seguenti vincoli:
 - Parchi naturali, riserve e aree marine protette: Parco Naturale Regionale (PNR) “Salina di Punta della Contessa”; Riserva Naturale Statale (RNS) “Torre Guaceto”; l’area marina protetta “Torre Guaceto”;
 - Siti Natura 2000: ZSC Bosco Tramazzone – cod. IT9140001; ZSC Foce Canale Giancola – cod. IT9140009; ZSC Stagni e saline di Punta della Contessa – cod. IT9140003; ZSC Torre Guaceto e Macchia S. Giovanni – cod. IT9140005; ZPS Torre Guaceto – cod. IT9140008; ZPS Stagni e saline di Punta della Contessa - cod. IT9140003; ZSC Rauccio - IT9150006.
- Con particolare riferimento ai Siti Natura 2000 sopracitati, il Proponente ha riportato la verifica della compatibilità tra gli obiettivi di conservazione dei Siti con gli obiettivi generali e specifici presenti nel Piano oggetto di valutazione:
 - OG.1 - Accessibilità marittima e sicurezza della navigazione
 - OS.1.1 – Migliorare l’accessibilità marittima;
 - OS.1.2 – Separazione dei traffici marittimi: traffici ro-ro e passeggeri nel porto medio, merci pericolose nel porto esterno;

OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SIC IT9140001 BOSCO TRAMAZZONE	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	La componente marina della ZSC dista circa 5 MN dall'imboccatura dell'area portuale. Si ritiene, pertanto, che tale obiettivo non risulti in contrasto con il perseguimento degli obiettivi specifici 1.1 e 1.2
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico, per la conservazione degli habitat (1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Il Piano non risulta in contrasto con questo obiettivo di conservazione.
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli Anfibi e Rettili di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con tale obiettivo di tutela
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con tale obiettivo di tutela
OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SIC IT9140005 TORRE GUACETO E MACCHIA S. GIOVANNI	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e la diminuzione del carico trofico dell'area a mare per la conservazione degli habitat (1110, 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	La componente marina della ZSC dista circa 3 MN dall'imboccatura dell'area portuale. L'obiettivo 1.2 prevede lo spostamento delle merci pericolose nel porto esterno. Il potenziamento del porto, altresì, consentirà di aumentare il traffico marittimo che, attraverso le acque di sentina o di zavorra, favorisce la presenza di specie aliene invasive. In ogni caso, si ritiene che il raggiungimento degli obiettivi specifici 1.1 e 1.2 del Piano non risulti in contrasto con l'obiettivo di conservazione in questione. La localizzazione spaziale della ZSC e la sua posizione a nord

	<p>dell'area portuale (in una posizione contraria alla corrente prevalente) consentono di avvalorare tale affermazione.</p> <p>Per il principio di massima precauzione, stante la vicinanza dell'AMP di Torre Guaceto, si suggerisce l'avvio del monitoraggio degli habitat 1120* e 1170 secondo le modalità previste nella marine strategy.</p>
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa, con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico.	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con tali obiettivi di tutela
Contenere e ridurre il grado di salinità delle zone umide	
Rinaturalizzare le zone umide bonificate ed il Canale Reale	
Mantenere in loco il detrito organico spiaggiato sul litorale prospiciente la Zona A dell'AMP	
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli habitat 1150*, 1410, 1420, 3170*, 3280	
Eliminare/controllare le specie aliene invasive, anche marine	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
ZSC IT9140009 FOCE CANALE GIANCOLA	COERENZA

Garantire il corretto regime idrologico dei corpi d'acqua per la conservazione dell'habitat 1310 e delle specie di Anfibi e Rettili di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con questi obiettivi di tutela
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
ZSC IT9140003 STAGNI E SALINE DI PUNTA DELLA CONTESSA	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	La componente marina della ZSC dista circa 1,5 MN dall'imboccatura dell'area portuale. L'obiettivo 1.2 prevede lo spostamento delle merci pericolose nel porto esterno. Il potenziamento del porto, altresì, consentirà di aumentare il traffico marittimo che, attraverso le acque di sentina o di zavorra, favorisce la presenza di specie aliene invasive. In ogni caso, si ritiene che il perseguimento dell'obiettivo di tutela in questione non risulti incontrato con gli obiettivi specifici 1.1 e 1.2 del piano. Ad ogni modo, per il principio di massima precauzione, si suggerisce l'avvio del monitoraggio degli habitat 1120* e 1170 secondo le modalità previste nella marine strategy.
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa, anche con riferimento agli ancoraggi e agli ormeggi, per la conservazione degli habitat (1120* e 1170)	Il Piano non risulta in contrasto con questi obiettivi di conservazione
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli habitat 1150*, 1310, 1410, 1420, 3120 e 3170*	
Contenere i fenomeni di disturbo antropico e di	

predazione sulle colonie di Ardeidae, Recurvirostridae e Sternidae	
ZSC IT9150006 RAUCCIO	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque marine e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	La componente marina della ZSC dista circa 8 MN dall'imboccatura dell'area portuale. Si ritiene, pertanto, che tale obiettivo non risulti in contrasto con il perseguimento degli obiettivi specifici 1.1 e 1.2
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico, per la conservazione degli habitat (1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Il Piano non risulta in contrasto con questi obiettivi di conservazione
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna per la conservazione degli habitat 1150*, 1410, 1420, 3170*, 3260, 6420 e 7210*	
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
Promuovere l'adozione di tecniche di ingegneria naturalistica nella prevenzione e riduzione dei fenomeni di erosione costiera su spiagge e cordoni dunali	
Promuovere e regolamentare il pascolo estensivo per la conservazione dell'habitat 6220*	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
Contenere i fenomeni di disturbo antropico sulle colonie di Ardeidae e Sternidae	

- OG.2 - Potenziamento del traffico crociere e Ro-Ro:
 - OS.2.1 – Incremento delle infrastrutture dedicate al traffico crociere

OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SIC IT9140001 BOSCO TRAMAZZONE	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	La componente marina della ZSC dista circa 5 MN dall'imboccatura dell'area portuale. Si ritiene, pertanto, che tale obiettivo non risulti in contrasto con il perseguimento dell'obiettivo specifico 2.1
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico, per la conservazione degli habitat (1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Il Piano non risulta in contrasto con questo obiettivo di conservazione.
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli Anfibi e Rettili di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con tale obiettivo di tutela
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con tale obiettivo di tutela
OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SIC IT9140005 TORRE GUACETO E MACCHIA S. GIOVANNI	COERENZA

<p>Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e la diminuzione del carico trofico dell'area a mare per la conservazione degli habitat (1110, 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario</p>	<p>La componente marina della ZSC dista circa 3 MN dall'imboccatura dell'area portuale. Il raggiungimento dell'obiettivo 2.1 consentirà l'aumento del traffico marittimo che, attraverso le acque di sentina o di zavorra, favorisce la presenza di specie aliene invasive. In ogni caso, si ritiene che il raggiungimento degli obiettivi specifici 1.1 e 1.2 del Piano non risulti in contrasto con l'obiettivo di conservazione in questione. La localizzazione spaziale della ZSC e la sua posizione a nord dell'area portuale (in una posizione contraria alla corrente prevalente) consentono di avvalorare tale affermazione.</p> <p>Per il principio di massima precauzione, stante la vicinanza dell'AMP di Torre Guaceto, si suggerisce l'avvio del monitoraggio degli habitat 1120* e 1170 secondo le modalità previste nella marine strategy.</p>
<p>Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa, con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico.</p>	<p>Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con tali obiettivi di tutela</p>
<p>Contenere e ridurre il grado di salinità delle zone umide</p>	
<p>Rinaturalizzare le zone umide bonificate ed il Canale Reale</p>	
<p>Mantenere in loco il detrito organico spiaggiato sul litorale prospiciente la Zona A dell'AMP</p>	
<p>Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali</p>	
<p>Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione</p>	

degli habitat 1150*, 1410, 1420, 3170*, 3280	
Eliminare/controllare le specie aliene invasive, anche marine	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
ZSC IT9140009 FOCE CANALE GIANCOLA	COERENZA
Garantire il corretto regime idrologico dei corpi d'acqua per la conservazione dell'habitat 1310 e delle specie di Anfibi e Rettili di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con questi obiettivi di tutela
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
ZSC IT9140003 STAGNI E SALINE DI PUNTA DELLA CONTESSA	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	La componente marina della ZSC dista circa 1,5 MN dall'imboccatura dell'area portuale. Il raggiungimento dell'obiettivo 2.1 consentirà l'aumento del traffico marittimo che, attraverso le acque di sentina o di zavorra, favorisce la presenza di specie aliene invasive. In ogni caso, si ritiene che il raggiungimento degli obiettivi specifici 1.1 e 1.2 del Piano non risulti in contrasto con l'obiettivo di conservazione in questione. Per il principio di massima precauzione, stante la vicinanza della ZSC all'imboccatura portuale, si suggerisce l'avvio del monitoraggio degli habitat 1120* e 1170 secondo le modalità previste nella marine strategy.

Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa, anche con riferimento agli ancoraggi e agli ormeggi, per la conservazione degli habitat (1120* e 1170)	Il Piano non risulta in contrasto con questi obiettivi di conservazione
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli habitat 1150*, 1310, 1410, 1420, 3120 e 3170*	
Contenere i fenomeni di disturbo antropico e di predazione sulle colonie di Ardeidae, Recurvirostridae e Sternidae	
ZSC IT9150006 RAUCCIO	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque marine e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	La componente marina della ZSC dista circa 8 MN dall'imboccatura dell'area portuale. Si ritiene, pertanto, che tale obiettivo non risulti in contrasto con il perseguimento dell'obiettivo specifico 2.1
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico, per la conservazione degli habitat (1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Il Piano non risulta in contrasto con questi obiettivi di conservazione
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna per la conservazione degli habitat 1150*, 1410, 1420, 3170*, 3260, 6420 e 7210*	
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
Promuovere l'adozione di tecniche di ingegneria naturalistica nella prevenzione e riduzione dei fenomeni di erosione costiera su spiagge e cordoni dunali	

Promuovere e regolamentare il pascolo estensivo per la conservazione dell'habitat 6220*	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
Contenere i fenomeni di disturbo antropico sulle colonie di Ardeidae e Sternidae	

- OG.3 - Incentivazione delle attività industriali e produttive
 - OS.3.1 – Sfruttamento delle possibilità offerte dalla ZES
 - OS.3.2 – Istituzione di nuove zone franche doganali

OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SIC IT9140001 BOSCO TRAMAZZONE	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	La componente marina della ZSC dista circa 5 MN dall'imboccatura dell'area portuale. Si ritiene, pertanto, che tale obiettivo non risulti in contrasto con il perseguimento degli obiettivi specifici 3.1 e 3.2
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico, per la conservazione degli habitat (1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Il Piano non risulta in contrasto con questo obiettivo di conservazione.
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli Anfibi e Rettili di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con tale obiettivo di tutela
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con tale obiettivo di tutela

piedi e di piante deperienti	
OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SIC IT9140005 TORRE GUACETO E MACCHIA S. GIOVANNI	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e la diminuzione del carico trofico dell'area a mare per la conservazione degli habitat (1110, 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	<p>La componente marina della ZSC dista circa 3 MN dall'imboccatura dell'area portuale. Il raggiungimento degli obiettivi 3.1 e 3.2 consentirà l'aumento del traffico marittimo che, attraverso le acque di sentina o di zavorra, favorisce la presenza di specie aliene invasive. In ogni caso, si ritiene che il raggiungimento di tali obiettivi specifici del Piano non risulti in contrasto con l'obiettivo di conservazione in questione. La localizzazione spaziale della ZSC e la sua posizione a nord dell'area portuale (in una posizione contraria alla corrente prevalente) consentono di avvalorare tale affermazione.</p> <p>Per il principio di massima precauzione, stante la vicinanza dell'AMP di Torre Guaceto, si suggerisce l'avvio del monitoraggio degli habitat 1120* e 1170 secondo le modalità previste nella marine strategy.</p>
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa. con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico.	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con tali obiettivi di tutela
Contenere e ridurre il grado di salinità delle zone umide	
Rinaturalizzare le zone umide bonificate ed il Canale Reale	
Mantenere in loco il detrito organico spiaggiato sul litorale prospiciente la Zona A dell'AMP	
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione	

degli habitat dunali	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli habitat 1150*, 1410, 1420, 3170*, 3280	
Eliminare/controllare le specie aliene invasive, anche marine	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
ZSC IT9140009 FOCE CANALE GIANCOLA	COERENZA
Garantire il corretto regime idrologico dei corpi d'acqua per la conservazione dell'habitat 1310 e delle specie di Anfibi e Rettili di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con questi obiettivi di tutela
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
ZSC IT9140003 STAGNI E SALINE DI PUNTA DELLA CONTESSA	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	La componente marina della ZSC dista circa 1,5 MN dall'imboccatura dell'area portuale. Il raggiungimento degli obiettivi 3.1 e 3.2 consentirà l'aumento del traffico marittimo che, attraverso le acque di sentina o di zavorra, favorisce la presenza di specie aliene invasive. In ogni caso, si ritiene che il raggiungimento di tali obiettivi specifici del Piano non risulti in contrasto con l'obiettivo di conservazione in questione. Per il principio di massima precauzione, stante la vicinanza della ZSC all'imboccatura portuale, si

	suggerisce l'avvio del monitoraggio degli habitat 1120* e 1170 secondo le modalità previste nella marine strategy.
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa, anche con riferimento agli ancoraggi e agli ormeggi, per la conservazione degli habitat (1120* e 1170)	Il Piano non risulta in contrasto con questi obiettivi di conservazione
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli habitat 1150*, 1310, 1410, 1420, 3120 e 3170*	
Contenere i fenomeni di disturbo antropico e di predazione sulle colonie di Ardeidae, Recurvirostridae e Sternidae	
ZSC IT9150006 RAUCCIO	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque marine e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	La componente marina della ZSC dista circa 8 MN dall'imboccatura dell'area portuale. Si ritiene, pertanto, che tale obiettivo non risulti in contrasto con il perseguimento di tali obiettivi specifici
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico, per la conservazione degli habitat (1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Il Piano non risulta in contrasto con questi obiettivi di conservazione
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna per la conservazione degli habitat 1150*, 1410, 1420, 3170*, 3260, 6420 e 7210*	
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
Promuovere l'adozione di tecniche di ingegneria	

naturalistica nella prevenzione e riduzione dei fenomeni di erosione costiera su spiagge e cordoni dunali	
Promuovere e regolamentare il pascolo estensivo per la conservazione dell'habitat 6220*	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
Contenere i fenomeni di disturbo antropico sulle colonie di Ardeidae e Sternidae	

- OG.4 – Aumento delle aree di interazione porto-città

- OS.4.1 – Creazione di nuove aree di waterfront cittadino
- OS.4.2 – Implementazione di progetti di recupero di aree ed edifici per migliorare l'interazione del porto con la città

OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SIC IT9140001 BOSCO TRAMAZZONE	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela della ZSC
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico, per la conservazione degli habitat (1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione	

degli Anfibi e Rettili di interesse comunitario	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SIC IT9140005 TORRE GUACETO E MACCHIA S. GIOVANNI	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e la diminuzione del carico trofico dell'area a mare per la conservazione degli habitat (1110, 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa, con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico.	
Contenere e ridurre il grado di salinità delle zone umide	
Rinaturalizzare le zone umide bonificate ed il Canale Reale	
Mantenere in loco il detrito organico spiaggiato sul litorale prospiciente la Zona A dell'AMP	
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli habitat 1150*, 1410, 1420, 3170*, 3280	

Eliminare/controllare le specie aliene invasive, anche marine	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
ZSC IT9140009 FOCE CANALE GIANCOLA	COERENZA
Garantire il corretto regime idrologico dei corpi d'acqua per la conservazione dell'habitat 1310 e delle specie di Anfibi e Rettili di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con questi obiettivi di tutela
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
ZSC IT9140003 STAGNI E SALINE DI PUNTA DELLA CONTESSA	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa, anche con riferimento agli ancoraggi e agli ormeggi, per la conservazione degli habitat (1120* e 1170)	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli habitat 1150*, 1310, 1410, 1420, 3120 e 3170*	
Contenere i fenomeni di disturbo antropico e di predazione sulle colonie di Ardeidae,	

RecurvirostridaeSternidae	
ZSC IT9150006 RAUCCIO	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque marine e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico, per la conservazione degli habitat (1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna per la conservazione degli habitat 1150*, 1410, 1420, 3170*, 3260, 6420 e 7210*	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
Promuovere l'adozione di tecniche di ingegneria naturalistica nella prevenzione e riduzione dei fenomeni di erosione costiera su spiagge e cordoni dunali	
Promuovere e regolamentare il pascolo estensivo per la conservazione dell'habitat 6220*	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
Contenere i fenomeni di disturbo antropico sulle colonie di Ardeidae e Sternidae	

- OG.5 – Infrastrutture e collegamenti:

- OS.5.1 – Migliorare le infrastrutture a supporto dell'efficientamento del porto
- OS.5.2 – Razionalizzazione dell'uso delle infrastrutture di collegamento stradali
- OS.5.3- Ottimizzazione della viabilità interna, razionalizzazione dell'interazione della viabilità porto-città

OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SIC IT9140001 BOSCO TRAMAZZONE	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela della ZSC
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico, per la conservazione degli habitat (1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli Anfibi e Rettili di interesse comunitario	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SIC IT9140005 TORRE GUACETO E MACCHIA S. GIOVANNI	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e la diminuzione del carico trofico dell'area a mare per la conservazione degli habitat (1110, 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa. con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico.	
Contenere e ridurre il grado di salinità delle zone umide	
Rinaturalizzare le zone umide bonificate ed il Canale Reale	
Mantenere in loco il detrito organico spiaggiato sul litorale prospiciente la Zona A dell'AMP	
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli habitat 1150*, 1410, 1420, 3170*, 3280	
Eliminare/controllare le specie aliene invasive, anche marine	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
ZSC IT9140009 FOCE CANALE GIANCOLA	COERENZA

Garantire il corretto regime idrologico dei corpi d'acqua per la conservazione dell'habitat 1310 e delle specie di Anfibi e Rettili di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con questi obiettivi di tutela
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
ZSC IT9140003 STAGNI E SALINE DI PUNTA DELLA CONTESSA	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa, anche con riferimento agli ancoraggi e agli ormeggi, per la conservazione degli habitat (1120* e 1170)	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli habitat 1150*, 1310, 1410, 1420, 3120 e 3170*	Le infrastrutture previste nel Piano non interferiscono con gli habitat umidi del Parco. Pertanto gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con tali obiettivi di tutela
Contenere i fenomeni di disturbo antropico e di predazione sulle colonie di Ardeidae, Recurvirostridae e Sternidae	
ZSC IT9150006 RAUCCIO	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque marine e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto

turistico-ricreativa con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico, per la conservazione degli habitat (1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	con gli obiettivi di tutela elencati
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna per la conservazione degli habitat 1150*, 1410, 1420, 3170*, 3260, 6420 e 7210*	
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
Promuovere l'adozione di tecniche di ingegneria naturalistica nella prevenzione e riduzione dei fenomeni di erosione costiera su spiagge e cordoni dunali	
Promuovere e regolamentare il pascolo estensivo per la conservazione dell'habitat 6220*	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
Contenere i fenomeni di disturbo antropico sulle colonie di Ardeidae e Sternidae	

- OG.6 – Implementazione della sostenibilità ambientale del Porto di Brindisi
 - OS.6.1 – Ridurre al minimo la dipendenza dai combustibili fossili e l'impatto ambientale del settore dei trasporti marittimi
 - OS.6.2 - Aumento del verde all'interno dell'area portuale

OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SIC IT9140001 BOSCO TRAMAZZONE	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto

trasparenza delle acque e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	con gli obiettivi di tutela della ZSC
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico, per la conservazione degli habitat (1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli Anfibi e Rettili di interesse comunitario	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SIC IT9140005 TORRE GUACETO E MACCHIA S. GIOVANNI	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e la diminuzione del carico trofico dell'area a mare per la conservazione degli habitat (1110, 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa, con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico.	
Contenere e ridurre il grado di salinità delle zone umide	
Rinaturalizzare le zone umide bonificate ed il Canale	

Reale	
Mantenere in loco il detrito organico spiaggiato sul litorale prospiciente la Zona A dell'AMP	
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli habitat 1150*, 1410, 1420, 3170*, 3280	
Eliminare/controllare le specie aliene invasive, anche marine	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
ZSC IT9140009 FOCE CANALE GIANCOLA	COERENZA
Garantire il corretto regime idrologico dei corpi d'acqua per la conservazione dell'habitat 1310 e delle specie di Anfibi e Rettili di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con questi obiettivi di tutela
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
ZSC IT9140003 STAGNI E SALINE DI PUNTA DELLA CONTESSA	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati

Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa, anche con riferimento agli ancoraggi e agli ormeggi, per la conservazione degli habitat (1120* e 1170)	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli habitat 1150*, 1310, 1410, 1420, 3120 e 3170*	Le infrastrutture previste nel Piano non interferiscono con gli habitat umidi del Parco. Pertanto gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con tali obiettivi di tutela
Contenere i fenomeni di disturbo antropico e di predazione sulle colonie di Ardeidae, Recurvirostridae e Sternidae	
ZSC IT9150006 RAUCCIO	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque marine e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico, per la conservazione degli habitat (1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna per la conservazione degli habitat 1150*, 1410, 1420, 3170*, 3260, 6420 e 7210*	
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
Promuovere l'adozione di tecniche di ingegneria naturalistica nella prevenzione e riduzione dei fenomeni di erosione costiera su spiagge e cordoni dunali	
Promuovere e regolamentare il pascolo estensivo per	
Promuovere e regolamentare il pascolo estensivo per la conservazione dell'habitat 6220*	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
Contenere i fenomeni di disturbo antropico sulle colonie di Ardeidae e Sternidae	

- OG.7 – Potenziamento delle attività diportistiche:
 - OS.7.1- Miglioramento delle attività diportistiche

OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SIC IT9140001 BOSCO TRAMAZZONE	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela della ZSC
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico, per la conservazione degli habitat (1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli Anfibi e Rettili di interesse comunitario	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in	

piedi e di piante deperienti	
OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SIC IT9140005 TORRE GUACETO E MACCHIA S. GIOVANNI	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e la diminuzione del carico trofico dell'area a mare per la conservazione degli habitat (1110, 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa, con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico.	
Contenere e ridurre il grado di salinità delle zone umide	
Rinaturalizzare le zone umide bonificate ed il Canale Reale	
Mantenere in loco il detrito organico spiaggiato sul litorale prospiciente la Zona A dell'AMP	
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli habitat 1150*, 1410, 1420, 3170*, 3280	
Eliminare/controllare le specie aliene invasive, anche marine	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea	

percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
ZSC IT9140009 FOCE CANALE GIANCOLA	COERENZA
Garantire il corretto regime idrologico dei corpi d'acqua per la conservazione dell'habitat 1310 e delle specie di Anfibi e Rettili di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con questi obiettivi di tutela
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
ZSC IT9140003 STAGNI E SALINE DI PUNTA DELLA CONTESSA	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa, anche con riferimento agli ancoraggi e agli ormeggi, per la conservazione degli habitat (1120* e 1170)	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli habitat 1150*, 1310, 1410, 1420, 3120 e 3170*	Le infrastrutture previste nel Piano non interferiscono con gli habitat umidi del Parco. Pertanto gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con tali obiettivi di tutela
Contenere i fenomeni di disturbo antropico e di predazione sulle colonie di Ardeidae, Recurvirostridae e Sternidae	
ZSC IT9150006 RAUCCIO	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque marine e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati

interesse comunitario	
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico, per la conservazione degli habitat (1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna per la conservazione degli habitat 1150*, 1410, 1420, 3170*, 3260, 6420 e 7210*	
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
Promuovere l'adozione di tecniche di ingegneria naturalistica nella prevenzione e riduzione dei fenomeni di erosione costiera su spiagge e cordoni dunali	
Promuovere e regolamentare il pascolo estensivo per la conservazione dell'habitat 6220*	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
Contenere i fenomeni di disturbo antropico sulle colonie di Ardeidae e Sternidae	

- OG – 8 – Potenziamento delle attività cantieristiche:
 - OS.8.1- Miglioramento e razionalizzazione delle infrastrutture dell'industria cantieristica

OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SIC IT9140001 BOSCO TRAMAZZONE	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e il controllo di specie di	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela della ZSC

alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico, per la conservazione degli habitat (1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli Anfibi e Rettili di interesse comunitario	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SIC IT9140005 TORRE GUACETO E MACCHIA S. GIOVANNI	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e la diminuzione del carico trofico dell'area a mare per la conservazione degli habitat (1110, 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa. con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico.	
Contenere e ridurre il grado di salinità delle zone umide	
Rinaturalizzare le zone umide bonificate ed il Canale Reale	

Mantenere in loco il detrito organico spiaggiato sul litorale prospiciente la Zona A dell'AMP	
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli habitat 1150*, 1410, 1420, 3170*, 3280	
Eliminare/controllare le specie aliene invasive, anche marine	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
ZSC IT9140009 FOCE CANALE GIANCOLA	COERENZA
Garantire il corretto regime idrologico dei corpi d'acqua per la conservazione dell'habitat 1310 e delle specie di Anfibi e Rettili di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con questi obiettivi di tutela
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
ZSC IT9140003 STAGNI E SALINE DI PUNTA DELLA CONTESSA	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati

Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa, anche con riferimento agli ancoraggi e agli ormeggi, per la conservazione degli habitat (1120* e 1170)	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli habitat 1150*, 1310, 1410, 1420, 3120 e 3170*	Le infrastrutture previste nel Piano non interferiscono con gli habitat umidi del Parco. Pertanto gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con tali obiettivi di tutela
Contenere i fenomeni di disturbo antropico e di predazione sulle colonie di Ardeidae, Recurvirostridae e Sternidae	
ZSC IT9150006 RAUCCIO	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque marine e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico, per la conservazione degli habitat (1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna per la conservazione degli habitat 1150*, 1410, 1420, 3170*, 3260, 6420 e 7210*	
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
Promuovere l'adozione di tecniche di ingegneria naturalistica nella prevenzione e riduzione dei fenomeni di erosione costiera su spiagge e cordoni dunali	
Promuovere e regolamentare il pascolo estensivo per	
la conservazione dell'habitat 6220*	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
Contenere i fenomeni di disturbo antropico sulle colonie di Ardeidae e Sternidae	

- OG – 9 – Potenziamento delle infrastrutture per i mezzi militari
 - OS.9.1 - Potenziamento delle infrastrutture per l'ormeggio delle unità navali della Marina Militare di grandi dimensioni nel porto esterno

OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SIC IT9140001 BOSCO TRAMAZZONE	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela della ZSC
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico, per la conservazione degli habitat (1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli Anfibi e Rettili di interesse comunitario	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in	

piedi e di piante deperienti	
OBIETTIVI DI CONSERVAZIONE SIC IT9140005 TORRE GUACETO E MACCHIA S. GIOVANNI	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e la diminuzione del carico trofico dell'area a mare per la conservazione degli habitat (1110, 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa, con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico.	
Contenere e ridurre il grado di salinità delle zone umide	
Rinaturalizzare le zone umide bonificate ed il Canale Reale	
Mantenere in loco il detrito organico spiaggiato sul litorale prospiciente la Zona A dell'AMP	
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli habitat 1150*, 1410, 1420, 3170*, 3280	
Eliminare/controllare le specie aliene invasive, anche marine	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea	

percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
ZSC IT9140009 FOCE CANALE GIANCOLA	COERENZA
Garantire il corretto regime idrologico dei corpi d'acqua per la conservazione dell'habitat 1310 e delle specie di Anfibi e Rettili di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con questi obiettivi di tutela
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
ZSC IT9140003 STAGNI E SALINE DI PUNTA DELLA CONTESSA	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa, anche con riferimento agli ancoraggi e agli ormeggi, per la conservazione degli habitat (1120* e 1170)	
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna ai corpi e corsi d'acqua per la conservazione degli habitat 1150*, 1310, 1410, 1420, 3120 e 3170*	Le infrastrutture previste nel Piano non interferiscono con gli habitat umidi del Parco. Pertanto gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con tali obiettivi di tutela
Contenere i fenomeni di disturbo antropico e di predazione sulle colonie di Ardeidae, Recurvirostridae e Sternidae	
ZSC IT9150006 RAUCCIO	COERENZA
Favorire il miglioramento delle condizioni di trasparenza delle acque marine e il controllo di specie di alghe invasive per la conservazione degli habitat (habitat 1120*, 1170) e delle specie marine di	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati

interesse comunitario	
Regolamentare le attività di pesca e di fruizione turistico-ricreativa con particolare riferimento agli ancoraggi e alla pesca a strascico, per la conservazione degli habitat (1120*, 1170) e delle specie marine di interesse comunitario	Gli obiettivi del Piano non risultano in contrasto con gli obiettivi di tutela elencati
Garantire l'efficienza della circolazione idrica interna per la conservazione degli habitat 1150*, 1410, 1420, 3170*, 3260, 6420 e 7210*	
Regolamentare gli interventi di manutenzione e di infrastrutturazione delle spiagge, nonché la fruizione turistico-ricreativa per la conservazione degli habitat dunali	
Promuovere l'adozione di tecniche di ingegneria naturalistica nella prevenzione e riduzione dei fenomeni di erosione costiera su spiagge e cordoni dunali	
Promuovere e regolamentare il pascolo estensivo per la conservazione dell'habitat 6220*	
Favorire i processi di rigenerazione e di miglioramento e diversificazione strutturale degli habitat forestali ed il mantenimento di una idonea percentuale di necromassa vegetale al suolo e in piedi e di piante deperienti	
Contenere i fenomeni di disturbo antropico sulle colonie di Ardeidae e Sternidae	

- L'individuazione delle incidenze sui Siti Natura 2000 è trattata dal Proponente che afferma che "L'analisi dei siti Natura 2000 presenti nell'area buffer di 10 MN e della biodiversità che li caratterizza ha messo in evidenza un sufficiente livello di salute degli ecosistemi", con particolare riferimento alle fanerogame marine presenti nell'area per le quali sono stati realizzati degli studi che hanno evidenziato la presenza di posidonieti di grande estensione ed in stato di equilibrio.
- Come già riportato in precedenza, al fine di ottenere dati aggiornati relativi all'area di Capo Bianco, in data 7 dicembre 2022 sono stati eseguiti dei conteggi di densità dei fasci fogliari di *Posidonia oceanica* presso la stazione denominata BR_1P che hanno confermato lo stato della prateria "in equilibrio" in quanto le misure di densità fogliare sono risultate sempre superiori a 582 fasci/m2.
- Il Proponente afferma, inoltre, che la buona condizione di salute dei fondali marini presenti nell'area oggetto di indagine è confermata dai risultati del progetto BIOMAP finanziato dalla Regione Puglia nel 2014 che, tra le altre cose, ha previsto anche l'analisi delle pressioni antropiche sulle biocenosi del coralligeno: i risultati dell'analisi univariata sui dati raccolti hanno fornito informazioni sia sulla ricchezza specifica calcolata tenendo conto del numero di specie totali rinvenute a livello regionale sia della loro distribuzione nello spazio.
- Il Proponente dichiara che "L'analisi dei risultati evidenzia la mancanza di situazione di rischio per la biodiversità, nonché la presenza di valori alti di eterogeneità proprio nella stazione situata in prossimità dell'area portuale". Tuttavia, questa Commissione ritiene che la progressiva erosione dei posidonieti (Habitat Prioritario 1120*) della Direttiva Habitat, impediscano di concordare nella mancanza di impatti delle attività portuali del Porto di Brindisi sulle biocenosi in aree adiacenti fino a una ragguardevole

distanza dalle stesse.

- In riferimento all'alga invasiva *Caulerpa racemosa*, il Proponente riferisce che la sua presenza nell'area di indagine è avvalorata dai numerosi studi scientifici riportati nella valutazione; tuttavia, i dati del progetto BIOMAP relativi alle analisi della copertura media per sito di campionamento delle specie aliene invasive hanno evidenziato, nel sito di interesse, situazioni meno a rischio rispetto ad altre presenti lungo la costa regionale. Tali considerazioni, solo parzialmente condivisibili, non esulano il proponente da tenere nella più alta considerazione il potenziale impatto dell'opera nella diffusione ed espansione delle specie aliene.
- Il Proponente riporta anche i risultati del calcolo dello Stato Trofico attraverso l'applicazione dell'indice TRIX a conferma del buono stato di salute degli ecosistemi costieri nell'area indagata: tale valore presente nel SIT regionale è compreso tra 2,6 e 2,8 indicando una situazione generalizzata di buono stato trofico.
- Alla luce di ciò, il Proponente dichiara che “è possibile desumere come la presenza del Porto di Brindisi, ad oggi, non sembrerebbe incidere negativamente, in maniera significativa, sulle componenti ambientali analizzate in questa relazione”.
- Al fine di analizzare ed individuare eventuali incidenze negative delle azioni del PRP sui siti Natura 2000 presenti nell'area in esame, il Proponente ha provveduto a identificare le azioni del piano che, per la loro specificità, possono potenzialmente interagire con le componenti ambientali degli ecosistemi marino costieri; tali azioni, per semplificare, sono state organizzate in 5 macrocategorie:

Macrocategoria	Azioni individuate
Opere marittime (realizzazione ed adeguamento moli, banchinamenti, ecc.)	AZ.1.1.1, AZ.1.1.3, AZ.1.2.2, AZ.8.1.1, AZ.8.1.2
Dragaggi	AZ.1.1.2
Interventi sul traffico navale	AZ.1.2.1,
Interventi sul traffico stradale e su rotaia	AZ.5.1.1, AZ.5.1.4, AZ.5.2.1
Interventi di riqualificazione ambientale	AZ.3.1.1, AZ.4.2.5, AZ.6.2.1, AZ.6.2.2

- Il Proponente descrive, quindi, quali possono essere gli impatti potenziali per le macrocategorie per le azioni soprariportate, riepilogandole poi in tabella come segue:

Macrocategoria	Azioni individuate	Impatto potenziale
Opere marittime	AZ.1.1.1, AZ.1.1.3, AZ.1.2.2, AZ.8.1.1, AZ.8.1.2	S, F
Dragaggi	AZ.1.1.2	S, F
Interventi sul traffico navale	AZ.1.2.1,	S, F
Interventi sul traffico stradale e su rotaia	AZ.5.1.1, AZ.5.1.4, AZ.5.2.1	0
Interventi di riqualificazione ambientale	AZ.3.1.1, AZ.4.2.5, AZ.6.2.1, AZ.6.2.2	+

S interferenze con le relazioni principali che determinano la struttura del sito

F interferenze con le relazioni principali che determinano la funzione del sito

0 nessun impatto

+ possibili impatti positivi

++ impatti positivi

- Tali azioni, posso generare interferenze con le relazioni principali che determinano la struttura e le funzioni delle ZSC limitrofe nel medio/lungo termine; inoltre, il Proponente evidenzia come le stesse azioni possono generare criticità sulla cetofauna presente, in particolare in n.3 differenti specie presenti nella Direttiva: *Tursiops truncatus*; *Grampus griseus*; *Stenella coeruleoalba*. A tal proposito, il Proponente ritiene necessario non trascurare il rischio di rilascio accidentale di sostanze chimiche inquinanti nello specchio acqueo portuale che potrebbero impattare negativamente soprattutto sulle popolazioni di *Tursiops truncatus* presenti lungo la costa e nelle ZSC oggetto di valutazione.
- In riferimento agli interventi sul traffico stradale e su rotaia, il Proponente specifica che tutti questi interventi saranno realizzati in aree già destinate a tali scopi e comunque su zone prive di valore conservazionistico e di vincoli naturalistici.
- Per quanto riguarda, infine, gli interventi di riqualificazione ambientale, il Proponente ipotizza un impatto potenziale positivo derivante dalla realizzazione di tali interventi, con la realizzazione la creazione di corridoi ecologici, parchi naturali, aree verdi, ecc.
- Valutati ed esposti i potenziali impatti, il Proponente propone le seguenti misure di mitigazione:
 - In riferimento alle misure di mitigazione per i lavori marittimi e per le attività di dragaggio il Proponente afferma che si può agire sulla sorgente dei potenziali impatti ambientali con accorgimenti costruttivi o d'uso delle draghe, prescrizioni sulla frequenza delle attività di manutenzione e sulle modalità di esecuzione delle attività di dragaggio o ad esse complementari, limitazioni temporali delle attività di dragaggio (es. utilizzo di barriere anti-torbidità attorno alla draga); agire sui possibili bersagli con limitazioni temporanee d'uso dell'area e barriere anti-torbidità a protezione degli obiettivi sensibili; riguardare le modalità di gestione e controllo delle operazioni di dragaggio attraverso la pianificazione attenta delle attività ed il costante controllo delle operazioni, l'esecuzione di un piano di monitoraggio degli effetti delle attività di dragaggio e dell'efficacia delle misure di mitigazione adottate, l'adozione di misure di compensazione degli effetti attesi o riscontrati, informazione costante e trasparente sulle attività intraprese sugli effetti attesi e su quelli riscontrati in base ai risultati forniti dal monitoraggio.

Per quanto riguarda gli habitat riscontrati nei siti Natura 2000 esaminati, e al fine di tutelare le biocenosi di pregio naturalistico, le misure di mitigazione sono:

- Obbligo di valutare preventivamente il pennacchio di torbida prodotto nelle fasi di dragaggio, di trasporto e deposizione del sedimento dragato, con particolare riferimento ai tassi di sedimentazione su aree di fondale con habitat di interesse comunitario.
- Prima dell'avvio delle attività di dragaggio e di realizzazione delle opere portuali si dovrà provvedere a posizionare una barriera galleggiante antinquinamento e antidispersione sedimenti. Tale misura in opera per tutta la durata dei lavori permetterà di preservare le acque e gli habitat a Posidonia oceanica e Coralligeno presenti nelle limitrofe ZSC da possibili fenomeni di dispersione dei sedimenti dovuti alle lavorazioni di progetto sui litorali.
- In riferimento agli impatti sulle aree ZSC dovuti al trasferimento dei traffici di merci pericolose dal porto medio al porto esterno, in virtù della vicinanza all'imboccatura del porto, il Proponente suggerisce come misura di mitigazione lo sviluppo di un **piano di rischio ecologico** anche legato ad eventuali eventi episodici e accidentali, da realizzare anche in virtù delle attività della movimentazione/rimozione dei sedimenti oggetto di escavo;

Il Piano dovrà necessariamente contenere tutte le misure operative idonee a contenere l'eventuale presenza di sostanze pericolose accidentalmente sversate nello specchio acqueo portuale, la descrizione e realizzazione di un sistema di monitoraggio/alert che consenta di monitorare parametri chimico/fisici in real time, individuare rapidamente le situazioni di rischio, nonché dovrà prevedere le eventuali misure di compensazione da realizzare in coerenza con gli obiettivi di conservazione delle ZSC coinvolte dagli eventuali fenomeni di inquinamento;

- Il Proponente, infine, prevede la realizzazione di un monitoraggio delle biocenosi a coralligeno, della *Posidonia oceanica* e della cetofauna:
 - **Monitoraggio del Coralligeno:** Il Proponente specifica che il disegno di campionamento del piano rientra nelle procedure Beyond-BACI, ideate per identificare gli effetti di una specifica sorgente di impatto quale interazione significativa tra il prima impatto (BEFORE) e post impatto (AFTER) nella variabilità dei siti disturbati e i siti di controllo; i campionamenti avverranno in immersione subacquea con autorespiratori secondo tecniche standardizzate di visual census;
 - **Monitoraggio della Posidonia:** il Proponente dichiara che tale monitoraggio prevederà la stima della densità assoluta con un campionamento gerarchico, così come previsto dai protocolli ISPRA ovvero con l'individuazione di due stazioni di campionamento: la prima al limite superiore della Prateria e la seconda a livello del limite inferiore;

Per entrambi i monitoraggi appena riassunti, il Proponente dichiara che “Si precisa che il disegno di campionamento proposto dovrà essere realizzato non solo nella ZSC "STAGNI E SALINE DI PUNTA DELLA CONTESSA"(IT9140003) posta a sud e nelle vicinanze dell'imboccatura portuale, ma anche presso i fondali della ZSC” Torre Guaceto e Macchia S. Giovanni”.

- **Monitoraggio della cetofauna:** a tal proposito, il Proponente prevede un piano per entrambe le ZSC utilizzando le tecniche di monitoraggio standardizzate dall'ISPRA, ovvero tramite il *Line transect survey* da nave, metodo che rientra nelle tecniche di *Distance sampling* (Buckland et al., 2001).

PRESO ATTO, CONSIDERATO e VALUTATO che, in relazione al principio DNSH “do no significant harm”

- Il **Regolamento (UE) 2019/2088** introduceva le basi del principio di non arrecare danno significativo attraverso la consapevolezza della centralità degli “obiettivi di sostenibilità” e dei rischi associati (premessa 9) e attraverso la definizione di “investimento sostenibile” (art.2).
- L'articolo 17 del Reg. UE 2020/852 prevede il **principio "non arrecare un danno significativo" (DNSH, "do no significant harm")**. Tale articolo definisce il "danno significativo" per i sei obiettivi ambientali contemplati dal regolamento, che sono:
 - Mitigazione dei cambiamenti climatici;
 - Adattamento ai cambiamenti climatici;
 - Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine;
 - Transizione verso un'economia circolare, compresi la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti;
 - Prevenzione e riduzione dell'inquinamento;
 - Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.
- Nel par. 8.4 del RA il Proponente afferma che in fase di predisposizione del Piano, la conformità ai principi del DNSH ha richiesto una selezione mirata delle misure e delle azioni previste dal piano nell'ottica di conseguire i sei obiettivi fondanti e, nello specifico:

- non produrre significative emissioni di gas ad effetto serra, tali da non permettere il contenimento dell'innalzamento delle temperature di 1,5 C° fino al 2030;
- non essere esposte agli eventuali rischi indotti dal cambiamento del Clima, quali ad es. innalzamento dei mari, siccità, alluvioni, esondazioni dei fiumi, nevicate abnormi;
- non compromettere lo stato qualitativo delle risorse idriche con una indebita pressione sulla risorsa;
- non utilizzare in maniera inefficiente materiali e risorse naturali e produrre rifiuti pericolosi per i quali non è possibile il recupero;
- non introdurre sostanze pericolose, quali ad es. quelle elencate nell'*Authorization List* del Regolamento Reach
- non compromettere i siti ricadenti nella rete Natura 2000,

a cui segue una analisi della compatibilità tra gli obiettivi del Piano e i sei principi del DNSH espressa in forma matriciale attraverso l'uso di simboli, che evidenzia la piena compatibilità di tutti gli obiettivi specifici di PRP (effetti positivi) o al più la mancanza di correlazione (nessun effetto significativo).

- Oggi, la verifica del rispetto del principio DNSH è diventata una condizione indispensabile per accedere ai finanziamenti PNRR. È però utile ricordare che il **Regolamento (UE) 2019/2088, alla base del Regolamento Tassonomia e del Principio DNSH**, è nato prima dell'emergenza dovuta alla pandemia e del conseguente Regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, nell'ottica di rendere "sostenibili" gli investimenti nel contesto comunitario dando centralità agli "obiettivi di sostenibilità" e ai rischi associati.
- È quindi soprattutto secondo questa logica che, nel presente parere, si ritiene necessario dimostrare il rispetto del Principio DNSH; ciò anche nella consapevolezza che il processo valutativo di VAS, condotto in termini adeguatamente approfonditi in relazione al livello di Piano, dovrebbe comunque contenere le valutazioni che scaturiscono dai sei obiettivi del principio DNSH, fondandole sulle verifiche di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità, sulle verifiche di coerenza con la pianificazione e programmazione pertinente, sulle verifiche degli effetti determinati sulle componenti ambientali ecc nonché sulle analisi relativi agli specifici progetti che definiscono la Variante Attuativa di PRP.
- È opinione di questa Commissione che si tratti di un approccio minimale che non consente di comprendere l'effettiva portata del PRP rispetto ai sei obiettivi del principio DNSH. Tuttavia, il piano regolatore prevede opere il cui dimensionamento appare, per come descritto e in mancanza di un significativo potenziamento delle azioni di mitigazione, difficilmente in grado di rispettare il principio DNSH.

VALUTATE le osservazioni espresse ai sensi dell'art. 13, comma 5-bis del D.Lgs. n. 152/2006

che concorrono alla formulazione del presente parere e che dovranno essere tenute in conto con invito a valutare l'opportunità a considerare quelle prodotte fuori termine e riportate nel parere.

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

la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell’istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente parere ai sensi dell’art. 15 del D.Lgs. n. 152/2006

ESPRIME MOTIVATO PARERE

Sulla Proposta di *Piano Regolatore Portuale del Porto di Brindisi* e relativo Rapporto Ambientale che, prima della approvazione del Piano medesimo, dovranno essere integrati secondo le indicazioni seguenti:

1. ASPETTI GENERALI

- a. La revisione del Piano sarà condotta in collaborazione tra l’Autorità Procedente e l’Autorità Competente così come previsto dall’articolo 15, comma 2 del D.Lgs 152/2006; a tal fine, pertanto, il Proponente invierà tempestivamente la dichiarazione di sintesi al fine della piena condivisione con l’Autorità Competente, preliminarmente alla approvazione del Piano.
- b. DNSH: il presente Piano Regolatore del Porto di Brindisi non assicura il rispetto del Principio DNSH poiché le attività previste e la dimensione del sistema portuale sono tali da poter compromettere numerosi habitat pregiati che insistono nei dintorni dell’area portuale o nella ZSC. Pertanto, sono necessari importanti sforzi atti a migliorare la mitigazione degli impatti e lo svolgimento di azioni volte a migliorare lo stato dell’ambiente.

2. OBIETTIVI E CONTENUTI DEL PRP

a) GESTIONE DEI MATERIALI DI DRAGAGGIO

- I **sedimenti oggetto di dragaggio** all’interno di aree portuali e marino-costiere incluse nella perimetrazione dei Siti di Interesse Nazionale devono essere preliminarmente caratterizzati sulla base di metodologie e criteri stabiliti dall’Allegato A del Decreto del Ministro dell’Ambiente del 7 novembre 2008. In esito a tale caratterizzazione i sedimenti potranno essere gestiti secondo le modalità di cui dal comma 2 dell’art. 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sulla base del progetto di dragaggio approvato dal MIT, sotto il profilo tecnico-economico e successiva approvazione definitiva del MASE.
- Dare seguito alla raccomandazione fornita in fase di *Scoping*, punto 2.a, di “*esplicitare nel RA le azioni di controllo e monitoraggio ambientale sull’ambiente marino-costiero derivanti dalla “Gestione dei materiali di dragaggio del Porto di Brindisi” che prenda in considerazione anche i sedimenti dei dragaggi di approfondimento delle aree di S. Apollinare e Costa Morena, per un volume di circa 700.000 m³, sebbene già programmate dalla AdSP, che verrà conferito all’interno della retrostante colmata tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena*”.
- Dare seguito alla raccomandazione fornita in fase di *Scoping*, punto 1.c, di “*Illustrare gli interventi del nuovo PRP che presentano interferenze con la bonifica per le aree a terra e quali siano le procedure di gestione per minimizzare l’impatto ambientale*”. Sul punto giova ricordare che la realizzazione di interventi ed opere all’interno di siti di interesse nazionale, è assoggettata alla

disciplina di cui all'art. 242-ter del D.lgs. 152/2006 o alla disciplina di cui all'art. 25 del DPR 120/2017, a seconda della tipologia di intervento ed opera. In particolare, qualora gli interventi dovessero rientrare tra quelli contemplati dall'art. 242-ter, comma 1, del D.lgs. 152/2006, anche se non prevedono attività di scavo ma comportano occupazione permanente di suolo, dovrà essere presentata un'istanza di valutazione conforme all'art. 1, comma 2, del decreto direttoriale n. 46 del 30/03/2021, pubblicato sul sito web del MASE. Nel caso si tratti, invece, di interventi ed opere che non rientrano tra quelli elencati nel comma 1 del citato art. 242-ter, (ai quali si applica, pertanto, l'art. 25 del DPR 120/2017), dovrà essere presentata un'istanza di valutazione conforme all'art. 1, comma 2, del decreto direttoriale del 19 luglio 2021, n. 113, pubblicato sul sito web del MASE. Si ricorda che il DM Ambiente del 26/01/2023, n. 45, attuativo dell'art. 242-ter comma 3 del D. Lgs. n. 152/2006, ha distinto le diverse tipologie di interventi e di opere in funzione dell'impatto, anche potenziale, che possono esercitare sulle matrici ambientali, e in funzione di specifiche caratteristiche dell'area interessata, con conseguente diversificazione della procedura di valutazione delle interferenze. Pertanto, dovrà essere verificata l'applicazione di tale previsione normativa.

b) SICUREZZA DEL PORTO

- 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, esplicitare 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.
- Considerare, valutare e dare seguito ai contenuti della scheda 1d di cui all'allegato A al DPR 23 aprile 1998 *“Approvazione del piano di disinquinamento per il risanamento del territorio della provincia di Brindisi”* ove al fine di *“eliminare il rischio di coinvolgimento in incidenti rilevanti per i passeggeri e gli operatori che utilizzeranno le infrastrutture di Costa Morena”* si prevedevano *“misure urgenti di tipo organizzativo e procedurale, nelle more della realizzazione di un intervento di ricollocazione del molo gas in un nuovo pontile nel porto esterno. Le misure organizzative, da attuare a cura delle Autorità Competenti, mireranno alla separazione tra le attività di trasporto passeggeri e merci e quelle di trasporto e manipolazione di gas liquefatti: esse prevederanno la creazione di una zona di sicurezza, attigua al molo gas, recintata ed interdetta agli estranei alle operazioni di scarico, e la apertura del varco doganale in corrispondenza alle rampe di Punta “Le Terrazze” per consentire il traffico passeggeri e merci senza interferire con detta “zona di sicurezza”. Dovranno inoltre essere attuate procedure di regolamentazione degli attracchi per impedire la presenza contemporanea di navi gasiere e navi passeggeri nel molo di riva (lungo 500 m) e nello sporgente (lungo 350 m), sedi dei moli-gas. Il nuovo pontile, sede definitiva del molo gas, sarà realizzato secondo quanto previsto nel Piano Regolatore Portuale (fase 1 del progetto di ampliamento di Costa Morena): sarà parallelo all'attuale molo ENEL e distante da esso circa 400 m verso il mare aperto, con una lunghezza di 500 m. Il costo della sola struttura è valutabile in 25.000 ML, cui si somma il costo per la realizzazione del raccordo (1 km) all'attuale gasdotto e per lo smontaggio e reinstallazione delle attrezzature di carico/scarico ed antincendio (circa 2.000 ML). I fondi per le opere potranno essere reperiti nei finanziamenti per infrastrutture nazionali o attivabili in sede comunitaria (fondi Interreg). Date le caratteristiche di urgenza dell'intervento, si ritiene opportuno procedere al finanziamento della fase di progettazione e dell'avvio dei lavori, valutabile in 5000 ML”*.

c) OBIETTIVI E CONTENUTI DEL PRP

- L'obiettivo di elettrificazione delle banchine (*cold ironing*), pienamente condivisibile, comporta una riflessione sugli approvvigionamenti energetici necessari; sulla base delle informazioni riportate nel RA e nello Studio dei Fabbisogni Energetici sembra evidente che per soddisfare i fabbisogni del porto, occorra individuare ulteriori modalità di produzione e approvvigionamento che, allo stato attuale, non appaiono sufficientemente definite.
- **Sebbene l'AdSP abbia evidenziato le criticità connesse alla vicinanza dell'Aeroporto di Brindisi-Casale "Aeroporto del Salento" (BDS) e alla presenza delle rotte di decollo/atterraggio, questa Commissione ritiene che sia utile ed opportuno un approfondimento circa la possibilità di individuare il Porto di Brindisi (considerando anche l'ambito di Cerano) come piattaforma logistica per la cantierizzazione dei progetti FER *offshore* che interessano i mari italiani con particolare riferimenti a quelli del sud dell'Adriatico. Ciò anche in considerazione delle ottime connessioni infrastrutturali per la mobilità a terra. La definizione del ruolo del Porto nella *supply chain* dei progetti di FER *offshore* consentirebbe il possibile innesco di ulteriori sinergie positive anche in tema di fornitura energetica al Porto.**
- Per quanto riguarda il tema della accessibilità terrestre, stradale e ferroviaria, si invita il Proponente ad intraprendere nelle sedi opportune tutte le azioni volte a garantire le necessarie connessioni viarie funzionali al previsto Terminal crocieristico presso la Diga di Punta Riso (da considerarsi sussidiario del Terminal di S. Apollinare da utilizzare nei casi di emergenza di non operatività del Terminal principale).

d) ENERGIA

- In relazione alla previsione di realizzazione del *cold ironing*, la stima del fabbisogno energetico (riportata nello studio del fabbisogno energetico) non ha fornito le valutazioni sulle ipotesi di richiesta di energia da tale sistema; quanto fornito si riferisce al consumo attuale al netto dei fabbisogni di navi da crociera, ro-ro, traghetti, etc. limitandosi a prevedere l'elettrificazione di Costa Morena e S. Apollinare; è necessario quindi integrare tale approfondimento che, sebbene definito in termini di massima, potrà fornire un utile base su cui intraprendere le necessarie valutazioni.
- Si auspica l'attuazione di azioni volte a individuare e, possibilmente, mettere in atto sinergie tra il Porto di Brindisi e i previsti progetti di FER *offshore* attualmente in corso di autorizzazione e futuri, affinché il Porto, nell'offrire un punto di approdo degli elettrodotti di connessione, possa altresì beneficiare di una quota parte dell'energia prodotta da detti impianti *offshore*.

e) ALTERNATIVE DI PRP

- Il confronto tra le due alternative descritte, che ha portato alla individuazione della soluzione B come alternativa migliore, è stato eseguito prendendo in considerazione i seguenti criteri: Operatività portuale, Bilanciamento dei volumi di scavo e di riporto e Costi delle opere. È evidente che si tratta di criteri riconducibili prevalentemente alle dimensioni economica ed operativa; infatti, solo il criterio del "Bilanciamento dei volumi di scavo e di riporto" può avere una valenza in parte anche ambientale; invece sarebbe stato interessante verificare gli esiti della comparazione anche alla luce di criteri con più spiccata valenza ambientale, riconducibili, ad esempio, ai criteri di sostenibilità assunti dal Piano (cfr. par. 4.2 del RA).

3. OBIETTIVI AMBIENTALI E VERIFICHE DI COERENZA

a) Quadro di riferimento

- Per quanto riguarda i **documenti di indirizzo individuati**, che il Proponente analizza al par. 4.1 del RA individuando gli obiettivi in essi contenuti e i potenziali contenuti del PRP che possono contribuire al raggiungimento di detti obiettivi, si evidenzia che:
 - con Deliberazione della Giunta Regionale 26 aprile 2021, n. 687 è stato approvato il documento preliminare della Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile quale atto di indirizzo per la definizione della SRSvS (“Strategia per lo Sviluppo Sostenibile della Regione Puglia (SRSvS). Approvazione Documento Preliminare”); la strategia regionale di sviluppo sostenibile è quindi ancora in corso di definizione; tuttavia, è opportuno che gli obiettivi regionali contenuti nel citato documento preliminare siano tenuti in considerazione andando, se necessario, ad integrare e meglio definire gli obiettivi di sostenibilità del Piano già individuati nel RA. Si evidenzia, peraltro, che anche la Regione Puglia con nota prot. 129397 del 07/08/23 chiede di tenere conto del Documento Preliminare della Strategia per lo Sviluppo Sostenibile della Regione Puglia - SRSvS).
 - È in corso di redazione la **Strategia Regionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SRACC)** per la quale si è da poco conclusa una fase di consultazione e confronto con Agenzie, Enti di ricerca ed Enti regionali e locali sulla base di una Relazione “Indirizzi per la stesura della Strategia Regionale di adattamento ai cambiamenti climatici (SRACC)”, di una serie di allegati (ALL01_MAPPE CLIMATICHE, ALL02_CONTESTO CLIMATICO, ALL03_SCHEDE CLIMATICHE DI OGNI COMUNE – TOOLKIT, ALL04_MAPPE CLIMATICHE E SCENARI FUTURI – INDICATORI CLIMATICI, ALL05_PIATTAFORMA DELLE AZIONI) e delle Linee Guida regionali per la redazione dei Piani di Azioni per le Energie sostenibili e il clima (PAESC). Sebbene la SRACC non sia ancora vigente, si raccomanda di tenere conto di alcuni elementi già individuati e condivisi nel percorso di partecipazione attivato, quali ad esempio la Piattaforma delle Azioni - Indirizzi per la stesura della Strategia Regionale di adattamento ai cambiamenti climatici (SRACC) (ALL05) che include un pacchetto di azioni articolate per tipologie di “pericolo” (allagamenti, alluvioni, frane, ondate di calore, sicurezza idrica, incendi, siccità) allo scopo di individuare possibili correlazioni e tenerne conto compatibilmente con la portata del PRP; ciò può essere inquadrato anche nell’ottica di verificare la coerenza del PRP con il Principio DNSH.

Nel PRP dovrà pertanto essere valutata la coerenza con la SRACC, valorizzando in particolare l’approccio ecosistemico alla mitigazione e all’adattamento climatico (cfr. *Nature-based solutions should play increased role in tackling climate change — European Environment Agency*) al fine di:

- evitare l’individuazione di azioni di mitigazione prive di capacità di adattamento o che riducono la resilienza di altri fattori;
- introdurre azioni finalizzate alla preservazione dei servizi ecosistemici, alla promozione dell’uso di approcci ecosistemici e delle infrastrutture verdi per assicurare i benefici in termini di emissioni di carbonio, migliorare la capacità dell’ambiente naturale di assorbire ed immagazzinare il carbonio tramite il suolo e il materiale vegetale, mantenere gli stock di carbonio, regolamentare il flusso la raccolta delle acque, aumentare la resilienza, vulnerabilità di ecosistemi e persone,

aiutare l'adattamento agli impatti dei cambiamenti climatici, migliorare la conservazione della biodiversità e fornire vantaggi per la salute, in termini di miglioramento della resilienza dei territori agli impatti dei cambiamenti climatici e delle catastrofi, (regolare il flusso delle precipitazioni temporalesche, riducendo il rischio di inondazioni) quali alternative efficaci alla costruzione di infrastrutture (rischi di alluvioni), al raffrescamento all'interno delle città riducendo l'impatto delle ondate di calore e l'effetto "isola di calore urbana" nonché stabilizzando, attraverso le piante, i territori, riducendo il rischio di frane, smottamenti ed erosioni;

- approfondire le analisi delle modalità con cui interagiscono la mitigazione e i cambiamenti climatici in termini di effetti positivi e negativi una sull'altra;
- affrontare il tema relativo agli effetti anche sulle infrastrutture che gestiscono la logistica dei trasporti marittimi, che possono influire negativamente sull'intero sistema dei trasporti e degli interscambi modali in caso di danni e di eventi catastrofici derivanti dai cambiamenti climatici;
- affrontare una più attenta pianificazione delle infrastrutture a causa degli effetti del cambiamento climatico che comporteranno l'utilizzo di materiali resistenti e la progettazione delle infrastrutture in modo da prevenire o minimizzare i danni causati dagli eventi meteorologici estremi;
- contribuire a promuovere la riduzione delle emissioni di gas serra e la transizione energetica dei porti attraverso una decarbonizzazione del mix elettrico utilizzato per il *Cold Ironing*, la cui tecnologia dovrebbe essere quanto più possibile integrata con con energia prodotta da altre fonti rinnovabili ed infrastrutture verdi.

b) Obiettivi specifici (ORSA)

- Per quanto riguarda gli **obiettivi specifici** (ORSA) del Piano riportati nella tabella alle pp. 111-120 del RA, pur nella loro generale condivisione, si ritiene che sia necessaria una loro revisione; si rammenta infatti che tra le finalità assegnate alla individuazione di detti obiettivi vi è anche quella di monitorarne il raggiungimento (monitoraggio di VAS) oltre, che, preliminarmente, verificarne la coerenza con il PRP; a seguire, si forniscono alcuni spunti per la loro revisione e riformulazione:
 - alcuni obiettivi sembrano essere formulati in maniera generica e non è chiaro l'effettivo contributo al loro raggiungimento che può derivare dal PRP proposto; ciò vale, ad esempio, per tutti gli obiettivi connessi alle emissioni climalteranti o riferiti ai sistemi di trasporto (da AR8 ad AR12);
 - alcuni obiettivi specifici sembrano riguardare aspetti che esulano dalla portata e dalla natura del PRP e sembrerebbero essere meglio riferibili a piani di altra natura; il contributo al raggiungimento di tali obiettivi da parte del PRP è, nel migliore dei casi, indiretto e marginale; ciò vale, ad esempio, per i seguenti obiettivi specifici, riportati a titolo indicativo e non esaustivo per alcuni dei quali, peraltro, nella "Analisi di Coerenza Interna di tipo Ambientale" riportata nella matrice alle pp. 130-131 del RA, il Proponente ha individuato correlazioni con gli Obiettivi generali del PRP che, essendo definite solo attraverso una simbologia e non argomentate, sono di difficile comprensione:
 - AR3 "Elaborare una strategia volta a mitigare gli effetti del cambiamento climatico nelle regioni costiere"
 - AC6 "Promuovere la gestione integrata (terra e mare) delle zone costiere per consentire la pianificazione dello spazio marittimo affrontando le difficoltà

- derivanti da usi sempre più concorrenti del mare, che includono il trasporto marittimo, la pesca, l'acquacoltura, le attività ricreative, la produzione di energia offshore e altre forme di sfruttamento dei fondali marini”;
- SU5 “Gestire il sistema delle aree naturali protette, al fine di garantire e di promuovere, in forma coordinata, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale”;
 - SU7 “Promuovere la gestione integrata delle zone costiere, tenendo conto della tutela delle aree di interesse ecologico e paesaggistico e dell’uso razionale delle risorse naturali”;
 - BI2 “Proteggere e ripristinare gli habitat e i sistemi naturali”;
 - BI3 “Mantenere e ripristinare gli habitat naturali e le specie selvatiche in modo da permetterne uno stato di conservazione favorevole nella Comunità - Dir. 92/43”;
 - BC2 “Non aumentare la frammentazione del paesaggio dovuta alla realizzazione di reti stradali con capienze di traffico rilevanti, principalmente nelle aree in cui le dimensioni medie delle patches è inferiore alla media regionale (in Salento, nell'Arco Jonico Tarantino e nelle aree costiere)”;
 - BC4 “Tutelare e valorizzare le infrastrutture storiche (strade, ferrovie, sentieri, tratturi)”;
 - BC5 “Valorizzare la fruizione "lenta" dei paesaggi, promuovendo la fruizione carrabile lenta, potenziando la rete ciclopeditone e favorendo le interconnessioni tra le reti lente”;
 - BC6 “Promuovere la cooperazione regionale e internazionale in materia di tutela paesaggistica e segnatamente l’attuazione, ove opportuno, di azioni congiunte per i paesaggi costieri transfrontalieri”;
 - PS2 “Ridurre il numero di decessi dovuti a incidenti stradali (PGT) e ferroviari”;
 - MO6 “Potenziare e innovare le reti e i servizi di trasporto pubblico urbano ed extraurbano e sviluppare infrastrutture e per la mobilità accessibile ed ecosostenibile (rete ciclabile regionale, veicoli a basso impatto ambientale per il trasporto pubblico locale, ecc.)”;
 - MO9 “La sicurezza del traffico marittimo dipende dai sistemi di sorveglianza armonizzati e dalla creazione di porti intermodali moderni che lavorino in cluster. La cooperazione tra paesi e porti è necessaria per migliorare la gestione del traffico in caso di congestione e per competere su scala globale, in particolare con i porti dell'Europa settentrionale”;
- la mancanza di correlazione tra taluni obiettivi specifici e il PRP proposto emerge chiaramente, di conseguenza, nelle valutazioni di coerenza interna (Allegato 1b al RA); nella Matrice di coerenza Interna di Tipo Ambientale, che mette a sistema gli obiettivi di sostenibilità ambientale con i nove obiettivi generali del PRP, il Proponente non individua correlazioni con i seguenti obiettivi specifici di sostenibilità ambientale: AR10, AC4, SU2, SU4, SU5, BI1, BC8, PS3, PS4, EN3, AU1, MO1, MO6
 - In generale, tenendo conto del fatto che la finalità del monitoraggio VAS consiste nel verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità di cui il piano si è dotato, è opportuno che ciascun obiettivo sia definito anche attraverso target dimensionali (ad esempio, per gli obiettivi AR1, AR6, EN1) o soglie temporali (AR8, AR9);
 - Porre attenzione e correggere alcuni refusi presenti (AR10, RI2);

- Molti degli obiettivi specifici riportati nella tabella del par. 4.2 del RA sembrano riportare, con una sigla indicata tra parentesi, l'atto da cui sono stati ricavati; tuttavia, nella disanima degli atti che esprimono le politiche (par. 4.1) tali sigle non sono riportate; ciò comporta una mancanza di chiarezza circa l'atto da cui derivano gli obiettivi specifici di sostenibilità individuati.
- Particolare attenzione infine dovrà essere dedicata alla definizione degli indicatori in grado di descrivere gli effetti del piano nel raggiungimento degli obiettivi prefissati, il cui monitoraggio continuo consentirà anche di anticipare le trasformazioni indotte dai cambiamenti climatici e dalla mitigazione delle emissioni di gas serra.

c) DNSH

- Nel parere di *scoping* era stato richiesto al Proponente di far comprendere il contributo fornito dal PRP ai sei obiettivi del Principio DNSH. Pertanto, nel RA (par. 8.4) è stata proposta una analisi della compatibilità tra gli obiettivi del Piano e i sei principi del DNSH espressa in forma matriciale, esclusivamente attraverso l'uso di simboli, che evidenzia la piena compatibilità di tutti gli obiettivi specifici di PRP (effetti positivi) o al più la mancanza di correlazione (nessun effetto significativo). Si tratta di un approccio minimale che non consente di comprendere l'effettiva portata del PRP rispetto ai sei obiettivi del principio DNSH. Ciò risulta del tutto evidente se si considerano gli obiettivi di Mitigazione dei cambiamenti climatici (in relazione ai fabbisogni energetici del Porto), di Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine, di Transizione verso un'economia circolare, compresi la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti o di Prevenzione e riduzione dell'inquinamento; si invita quindi il Proponente ad approfondire tali aspetti.
- Oggi, la verifica del rispetto del principio DNSH è diventata una condizione indispensabile per accedere ai finanziamenti PNRR. È però utile ricordare che il **Regolamento (UE) 2019/2088, alla base del Regolamento Tassonomia e del Principio DNSH**, è nato prima dell'emergenza dovuta alla pandemia e del conseguente Regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, nell'ottica di rendere "sostenibili" gli investimenti nel contesto comunitario dando centralità agli "obiettivi di sostenibilità" e ai rischi associati.
- È quindi soprattutto secondo questa logica che, nel presente parere, si ritiene necessario dimostrare il rispetto del Principio DNSH; ciò anche nella consapevolezza che il processo valutativo di VAS, condotto in termini adeguatamente approfonditi in relazione al livello di Piano, dovrebbe comunque contenere le valutazioni che scaturiscono dai sei obiettivi del principio DNSH, fondandole sulle verifiche di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità, sulle verifiche di coerenza con la pianificazione e programmazione pertinente, sulle verifiche degli effetti determinati sulle componenti ambientali ecc nonché sulle analisi relativi agli specifici progetti che definiscono la Variante Attuativa di PRP.

4. **QUADRO PROGRAMMATICO E COERENZA ESTERNA**

- In merito alla pianificazione delle aree di interazione porto-città e ai trasporti di ultimo miglio, come specificato all'art. 5, comma 1-quinquies della legge 84/94, modificata con D.L 121/2021 e successiva L.156/2021 di conversione, queste ultime vengono pianificate e regolamentate dal Comune di Brindisi attraverso i suoi strumenti urbanistici su parere delle Autorità di Sistema Portuale; pertanto si richiedono gli atti che disciplinano anche la pianificazione di queste aree.

5. STATO DELL'AMBIENTE, EFFETTI DEL PRP E MITIGAZIONI

Aspetti generali

- L'analisi degli effetti è stata svolta mettendo a confronto le azioni/interventi del PRP con i fattori ambientali, attraverso una matrice bidimensionale; i giudizi sono stati espressi in termini qualitativi con simboli che esprimono le condizioni da “effetti molto positivi” a “effetti molto negativi”; la matrice di valutazione ambientale di sintesi riportata nel par. 8.1 del RA sintetizza e accorpa matrici ancora più articolate, riportate in allegato al RA, dove i giudizi sono espressi con la medesima simbologia e senza argomentazioni di accompagnamento che, invece, avrebbero agevolato la comprensione e l'interpretazione dei giudizi simbolici attribuiti.
- Questa Commissione apprezza lo sforzo analitico compiuto dal Proponente ma ritiene che per comprendere le ragioni poste alla base delle valutazioni riportate in matrice, sarebbero stati utili approfondimenti specifici; ad esempio, in relazione a:
 - azioni di dragaggio (AZ.1.1.2) e matrici Acqua, Ambiente marino e costiero, rifiuti, popolazione e salute: si chiede di motivare il giudizio espresso di “nessun effetto significativo”;
 - azione AZ.2.1.2 “Accosto di sussidio per navi da crociera Diga Punta Riso” e matrici Ambiente Urbano e Mobilità: si chiede di motivare il giudizio espresso di “nessun effetto significativo”; infatti si ritiene plausibile un effetto di tale intervento sulla mobilità di tale settore urbano, ciò anche se gli eventuali interventi di connessioni viarie non siano in capo alla AdSP;
 - azione AZ.5.1.1 “Nuovo Scalo Merci Intermodale RFI Brindisi a ridosso della zona industriale” e matrice “Ambiente marino e costiero”: si chiede di motivare il giudizio di “probabili effetti negativi”;
 - azione AZ.5.2.1 “Trasferimento dei traffici commerciali nel porto medio e nel porto esterno” e, in generale, tutte le azioni che prevedono l'allontanamento dei traffici dal porto interno, e matrice Popolazione e Salute Umana: si chiede di motivare il giudizio espresso di “nessun effetto significativo”; infatti si ritiene plausibile che derivi da tali azioni un miglioramento per la matrice Popolazione e Salute, dovuto all'allontanamento dai ricettori delle aree di emissioni acustiche e in aria;
 - matrice Energia e azioni AZ.6.1.1 “Elettrificazione delle banchine (*cold ironing*) di Costa Morena e S. Apollinare”, AZ.6.1.2 “Aumento dell'efficientamento energetico degli edifici”, AZ.6.1.3 “Aumento delle coperture degli edifici con pannelli solari”, AZ.6.1.4- Realizzazione del Deposito di GNL presso Costa Morena Est”, AZ.6.1.5- Riconversione della Centrale ENEL a fonti rinnovabili”: motivare il giudizio espresso di “nessun effetto significativo”;
 - azioni AZ.8.1.1 “Destinazione della colmata di Costa Morena Est per la ricollocazione di attività legate alla cantieristica” e AZ.8.1.2 “Ampliamento delle aree operative del distretto della cantieristica a sud del Marina di Brindisi” e componenti Ambiente Urbano e Mobilità: motivare il giudizio espresso di “nessun effetto significativo”.
- inoltre, si evidenzia che alcuni giudizi molto positivi sono riferiti ad azioni previste in zone di interazione porto-città nelle quali la competenza alla pianificazione e regolamentazione non è in capo alla AdSP ma al Comune; ciò vale, ad esempio, per le seguenti azioni:
 - AZ.4.1.2- Rafforzamento degli assi di collegamento con la città (via Roma, Corso Umberto I, via F. Consiglio e sue continuazioni)

- AZ.4.1.4- 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)
- AZ.4.2.3- Realizzazione di un collegamento pedonale tra la banchina di Via Regina Margherita e la banchina prospiciente il Capannone ex Montecatini
- AZ.4.2.5 - 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);

in altre parole, sarebbe più opportuno svolgere la valutazione delle misure di PRP distinguendo tra: misure previste in aree portuali e retroportuali, la cui pianificazione e regolamentazione spetta alla AdSP, e misure proposte in aree di interazione porto-città la cui pianificazione e regolamentazione spetta al Comune su parere della AdSP.

Geologia, idrogeologia geomorfologia, geotecnica e sismica

- Si conviene con il Proponente che per la caratterizzazione geologica, geotecnica e idro-geologica dovranno essere esperite ulteriori indagini di dettaglio in fase esecutiva delle opere.
- In fase esecutiva è opportuno che il Proponente effettui una valutazione degli effetti di amplificazione sismica locale che possono interessare le opere, con particolare riguardo alle colmate.

Rumore

- le analisi relative alla stima degli impatti riportate nella matrice del par. 8.1 e le affermazioni relative al clima acustico di cui al par. 8.2 non appaiono sufficientemente supportate da una caratterizzazione dell'attuale clima acustico correlato alle funzioni svolte nell'area portuale e dall'analisi e stima delle previsioni dovute al nuovo PRP. È necessario svolgere fin dalla presente fase di valutazione uno studio di approfondimento del clima acustico volto a individuare i ricettori esistenti e i livelli acustici attuali e stimati a seguito della attuazione delle azioni/misure previste dal PRP, incluse quelle volte all'allontanamento di determinati traffici navali dal Porto Interno che dovrebbero determinare probabili effetti positivi sulle matrici Aria e Rumore e, verosimilmente, anche su quelle del traffico a terra indotto.

Popolazione e Salute

- Nel RA, in relazione alla individuazione degli effetti sulla popolazione e sulla salute, occorre adottare la presenza antropica quale parametro di analisi del contesto territoriale di riferimento; il RA dovrebbe necessariamente contenere un capitolo specificatamente dedicato alla valutazione degli effetti sugli aspetti socio-sanitari della popolazione interessata dai potenziali impatti identificati.
- I dati riguardanti la componente salute e popolazione devono essere aggiornati (ultimo quinquennio), anche contattando l'AUSL territoriale per avere i dati più recenti disponibili; si evidenzia che il Registro Tumori Puglia 2022 nel Comune di Brindisi, riporta che i tumori sono significativamente superiori al riferimento regionale. Si evidenzia anche la forte compromissione a tutela della salute pubblica sulla catena alimentare, considerando la problematica del sito in questione.
- Nel RA, oltre alle componenti considerate di impatto sulla salute della popolazione il Proponente avrebbe dovuto analizzare altre componenti connesse con la alimentazione quali pescato, allevamenti, che possono essere interferite dalle azioni e dalle attività di PRP, nonché suolo e acque in genere, rispetto alle quali possono essere individuate misure da attuare in fase di attuazione del PRP volte ad evitare possibili effetti negativi. Si raccomanda di considerare i dati ISPRA sulle caratterizzazioni dei fondali di Brindisi e sulla contaminazione del suolo e della falda.

- Non è stato dato pieno riscontro agli aspetti evidenziati nel parere di *scoping* che, per chiarezza, si riportano nel seguito:
 - *fornire i dati sanitari relativi alla popolazione potenzialmente esposta riportando i Rapporti Standardizzati di Mortalità (S.M.R.) e quelli sui ricoveri (S.H.R) dei comuni interessati alle opere in oggetto; i dati inerenti il profilo di salute della popolazione devono identificare le popolazioni realmente esposte, e devono essere rappresentati tramite rapporti standardizzati indiretti (mortalità, ospedalizzazione, incidenza tumorale, etc) prendendo come riferimento i tassi per genere, per classe di età regionali. I dati riportati devono riguardare cause generali (gruppi di cause) e specifiche: (malattie respiratorie acute e croniche, asma (tutte le età e 15-19 anni); cardiopatie ischemiche, infarto acuto del miocardio, malattie cerebrovascolari; tumori trachea, bronchi e polmoni, colon-retto, mammella in entrambi i generi, prostata, vescica, tiroide e tumori gastrointestinali). Si ritiene quindi opportuno approfondire i profili di salute della popolazione, riportando uno studio epidemiologico, con la collaborazione della AUSL territoriale.*
 - *Gli effetti sulla salute umana devono essere correlati alle azioni previste dal PRP e agli effetti dalle stesse determinati in relazione ad emissioni in atmosfera, acustiche, rifiuti. Devono essere considerate anche le azioni indotte dalle azioni di PRP quali il traffico stradale.*
 - *Appare necessario monitorare lo stato della depurazione delle acque reflue per evitare impatti di natura microbiologica sulla salute umana.*
 - *Appare necessario prevedere il monitoraggio di **alghe tossiche** che possono causare danni anche gravi al personale e ai passeggeri a terra.*
 - *Sviluppare un'analisi del rischio biologico legata sia alla salute umana sia a quella degli ecosistemi.*

Rifiuti

- A differenza di quanto proposto dal Proponente, che rimanda la trattazione della componente ad una successiva fase non meglio identificata, è necessario che il tema della produzione di rifiuti (anche in fase di gestione del Porto a seguito degli interventi previsti dal PRP) trovi adeguato approfondimento, nell'ambito della VAS in corso, già nel RA, in ragione quantomeno di un dimensionamento di massima dei quantitativi stimati da trattare in fase di esercizio per i traffici attesi; si ricorda peraltro che il tema è considerato dagli obiettivi di sostenibilità assunti dal PRP (RI1 ed RI2) e di conseguenza dovrà essere oggetto di monitoraggio VAS durante l'attuazione del PRP.

Analisi SWOT

- È necessario migliorare la comprensibilità dell'analisi SWOT che è stata svolta, richiamando nelle tabelle di analisi SWOT, oltre alle matrici, anche le azioni/interventi di piano e i singoli obiettivi di sostenibilità ambientale le cui correlazioni evidenziano criticità.

Mitigazioni

- La scrivente ritiene che alcune “misure, criteri e indirizzi di mitigazioni degli effetti attesi”, riportate nella tabella da p. 323 a p. 329 del RA, non siano riferite a fasi future di attuazione degli interventi previsti dal PRP quanto invece piuttosto vadano riferite all'attuazione già nella presente fase di VAS dello stesso; ciò vale, ad esempio, per:

- Tutte le raccomandazioni che rimandano alla valutazione del carattere cumulativo degli interventi; infatti, il carattere cumulativo degli interventi previsti dal PRP può e deve essere stimato già nella presente fase di VAS, compatibilmente con il livello di approfondimento del PRP; va infatti ricordato che la finalità dell'analisi degli effetti cumulativi nella presente fase valutativa è anzitutto quella di evitare, laddove possibile, il verificarsi di impatti cumulativi agendo sulle scelte progettuali, piuttosto che intraprendere, nella successiva fase di attuazione del piano, azioni di mitigazioni degli effetti negativi che, a quel punto, verrebbero certamente prodotti (criteri 4-AR, 4-AC, 4-CO, 6-BI, 3-SU, 2-CL, 3-RU)
 - Acqua: “3-AC - Prevedere l'adozione di tutte le misure possibili, atte a mitigare il rischio di possibile inquinamento legato alla fase di realizzazione degli interventi al fine di perseguire la salvaguardia dei corpi idrici regionali”; la raccomandazione è corretta ma appare alquanto generica, poiché le “misure possibili” dovrebbero essere definite già nella presente fase valutativa, quantomeno in termini generali.
 - Biodiversità: “3-BI - Valutazione delle caratteristiche chimica- fisiche delle acque di scolo e dell'aumento del carico inquinante al fine di mitigare gli effetti sulla biocenosi acquatica, sulla microfauna e ittiofauna”; l'aumento del carico inquinante dovrebbe essere stimato per quanto possibile già nella presente fase di valutazione e di pianificazione, andando a considerare la previsione dell'incremento dei traffici attesi anche in ragione della realizzazione degli interventi previsti dal PRP.
 - Rumore: “1-RU - Prevedere misure di mitigazione dell'impatto acustico aggiuntive rispetto al rispetto delle normative di settore, principalmente in aree di criticità che necessiterebbero di risanamento acustico”; il criterio è condivisibile; tuttavia le aree di criticità per il clima acustico dovrebbero essere individuate già nella presente fase di pianificazione/valutazione sulla base dei contenuti previsionali del PRP (anche in termini di traffici attesi).
- Nella tabella da p. 323 a p. 329 sono riportati con uguale codice criteri di diversa natura; ad esempio, in Ambiente marino e costiero appaiono due diversi criteri con il codice 4-CO; si invita il Proponente a individuare codifiche univoche.
 - Ferme restando le raccomandazioni specifiche riferite a taluni criteri, per garantire la massima efficacia delle indicazioni fornite nella tabella di “misure, criteri e indirizzi di mitigazioni degli effetti attesi” (pp. 323-329 del RA), che comunque essendo inserite nel RA sono parte costituente a tutti gli effetti del PRP, le suddette indicazioni dovrebbero essere incluse nelle NTA proposte, come modalità di attuazione delle misure di PRP.
 - Distinguere gli interventi compensativi diretti sulla componente ambientale interferita da quelli indiretti, che compensano il danno prodotto su una determinata componente ambientale con azioni/misure attinenti ad altre componenti o fattori; questa necessaria distinzione dovrebbe essere finalizzata anzitutto alla individuazione di misure di compensazione diretta sulle specifiche componenti che hanno subito gli effetti negativi.
 - Inoltre, sempre nel par. 10.2 del RA il Proponente fa riferimento ad una matrice che associa agli interventi previsti dal PRP e i criteri ambientali elencati al precedente punto 10.1 del RA stesso; tuttavia, tale matrice non è riportata né nel par. 10.2, né negli allegati al RA; la combinazione tra interventi previsti dal PRP e criteri ambientali di cui tenere conto per l'attuazione degli interventi è però un aspetto molto rilevante che dovrebbe certamente essere riportato nelle NTA proposte, per assicurare la massima efficacia dei criteri individuati e, altresì, per garantire un efficace monitoraggio.

6. INCIDENZA SUI SITI NATURA 2000

- La scrivente ritiene necessario un approfondimento sullo stato di salute delle biocenosi dell'area portuale e nell'area adiacente. Lo stato definito come sufficiente non appare rassicurante anche poiché riferito a dati datati 10 anni. La presenza di Habitat Prioritari come l'1120 (*Posidonia oceanica*), di habitat 1170 e altri richiedono un importante e puntuale approfondimento per i potenziali effetti non solo nelle fasi di cantiere ma anche in quella di esercizio a medio e lungo termine.

7. MONITORAGGIO

- il **monitoraggio degli obiettivi di sostenibilità prefissati, o monitoraggio VAS**, ai sensi del comma 1 dell'art. 18 del D.Lgs. 152/2006 consente di verificare la rispondenza del Piano al sistema di obiettivi di sostenibilità ambientale assunti, l'efficacia dello stesso per il loro raggiungimento e l'eventuale necessità di riorientare il Piano qualora gli obiettivi di sostenibilità non fossero raggiunti; il monitoraggio VAS va oltre al semplice monitoraggio di attuazione del Piano, poiché è volto a verificare il raggiungimento/rispetto degli obiettivi di sostenibilità ambientale che il Piano ha fatto propri (**obiettivi ORSA** riportati nel par. 4.2 del RA, nella tabella alle pp. 111-120); in tal senso, quindi, gli indicatori a carattere ambientale individuati per “una corretta valutazione dello stato di avanzamento e attuazione del Piano in relazione allo stato dell'ambiente e agli effetti negativi determinati dall'attuazione del Piano” (pagine 342-347 del RA) riportano correttamente il riferimento agli obiettivi di sostenibilità ambientale; tali indicatori e i relativi obiettivi di sostenibilità ambientale correlati sono i seguenti:

INDICATORI	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ
- Emissioni di NO _x , CO ₂ , PM ₁₀ , PM _{2.5}	- AR2, AR3, AR4, AR5
- Superficie destinata a insediamenti produttivi	- SU1, S2, SU7
- Ridurre i livelli di rischio idraulico ed idrogeologico	- SU4, SU5
- Energia da fotovoltaico prodotta	- AR1, AR3
- Rifiuti indifferenziati	- RI1, RI2
- Produzione rifiuti speciali	- R1, R2

Manca pertanto l'individuazione di indicatori utili a monitorare il raggiungimento dei seguenti obiettivi di sostenibilità ambientale: AR6-12, AC1-6, SU3 e SU6, BI1-5, BC1-8, AM1-2, IA1-4, CL1-2, PS1-4, EN1-3, TU1, MO1-11.

- Per l'individuazione di indicatori adeguati al monitoraggio degli obiettivi di sostenibilità ambientale, considerando il fatto che la Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile della Puglia è in corso di definizione, si suggerisce di prendere in considerazione quelli riportati nella Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile e riferiti a obiettivi di sostenibilità coerenti con quelli assunti dal PRP.
- Gli indicatori dovrebbero essere popolati allo stato attuale per consentire una stima del miglioramento o peggioramento durante i monitoraggi successivi.

- **Per poter attuare al meglio quanto previsto dall'art. 11, comma 2, lett, b) e dall'art. 18, comma 1, secondo periodo, che stabilisce che *“Il monitoraggio è effettuato dall'Autorità procedente in collaborazione con l'Autorità competente anche avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali e dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale”*, sulla base del Piano di Monitoraggio Ambientale che l'Autorità Procedente trasmetterà all'Autorità Competente prima dell'approvazione del PGSM verranno concordate le attività e le tempistiche del monitoraggio del Piano stesso.**
- Per la predisposizione del Piano di Monitoraggio Ambientale si invita il Proponente a tenere conto dei recenti *“Indirizzi operativi per il monitoraggio ambientale di piani e programmi (art. 18 del D.Lgs. 152/2006)”* predisposti nell'ambito delle attività della *Linea di Intervento LQSI Valutazioni ambientali* del Progetto CReIAMO PA e disponibili al seguente link: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Comunicazione/DettaglioDirezione/4171>.

**Il Presidente della CTVA
Cons. Massimiliano Atelli**