



*Ministero dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

UFFICIO SEGRETERIA



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2011 - 0002380 del 22/06/2011

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2011 - 0015344 del 24/06/2011

On.le Sig. Ministro  
per il tramite del  
Sig. Capo di Gabinetto  
SEDE

Direzione Generale  
per le Valutazioni Ambientali  
c.a. dott. Mariano Grillo  
SEDE

**OGGETTO: Verifica di Assoggettabilità alla VIA - Adeguamento Tecnico  
Funzionale del terminal S. Apollinare e della diga di Punta Riso nel  
porto di Brindisi - Proponente: Autorità Portuale di Brindisi.**

**Trasmissione parere n. 737 del 17 giugno 2011.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007, per le  
successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in  
oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
nella seduta plenaria del 17 giugno 2011.

All.:c.s.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)



Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-08  
CTVA-US-08\_2011-0312.DOC



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 737 del 17.06.2011

<b>Progetto:</b>	<b>Verifica di Assoggettabilità alla VIA Adeguamento Tecnico Funzionale del terminal S. Apollinare e della diga di Punta Riso nel porto di Brindisi</b>
<b>Proponente:</b>	<b>Autorità Portuale di Brindisi</b>

*[Handwritten signatures and initials]*

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

**VISTA** la domanda di verifica di assoggettabilità presentata dalla Autorità Portuale di Brindisi in data 7/12/2010 concernente il progetto *“Adeguamento Tecnico Funzionale del terminal di S. Apollinare e della Diga di Punta Riso nel porto di Brindisi”* da realizzarsi nel Comune di Brindisi;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante *“Norme in materia ambientale”* e ss.mm.ii;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *“Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248”* ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *“Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile”* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

**VISTI** i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA ed al conseguente deposito del progetto e dello studio preliminare ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 7/12/2010 sulla Gazzetta ufficiale n. 145 e sull'Albo pretorio del Comune di Brindisi nonché, in pari data, sui quotidiani *“Il Sole 24 ore”* e la *“Gazzetta del Mezzogiorno”* ed. Brindisi;

**VISTI** gli esiti della riunione e del sopralluogo effettuati nel corso dell'istruttoria;

**VISTA** la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- studio preliminare ambientale e progetto di adeguamento tecnico funzionale dalla Autorità Portuale di Brindisi in data 7/12/2010 prot.n. DVA/2010/29886 del 7/12/2010;
- integrazioni volontarie, a seguito del sopralluogo effettuato, fornite dall'Autorità Portuale di Brindisi in data 27/04/2011 ed acquisite al prot.n. CTV/2011/1605 del 02/05/2011 contenenti:
  - Progetto definitivo delle *“OPERE DI COMPLETAMENTO ACCOSTI PORTUALI PER LE NAVI TRAGHETTO E RO-RO DI SANT'APOLLINARE NEL PORTO DI BRINDISI”*;
  - STUDIO IDROGEOLOGICO relativo alle aree di Costa Mornea-Sant'Apollinare completo di Richiesta di modifica della perimetrazione delle aree a pericolosità idraulica nel porto di Brindisi;
  - Progetto definitivo della RIQUALIFICAZIONE DEL TERMINAL DI COSTA MORENA;
  - Pareri già ottenuti relativamente alla RIQUALIFICAZIONE DEL TERMINAL DI COSTA MORENA:
    - Voto n. 82 del CTA di approvazione del progetto definitivo;
    - Parere della Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici;

- 8
- Parere della Soprintendenza Archeologica;
  - Foto-inserimento notturno e diurno del Terminal;
  - Autorizzazione Paesaggistica;
  - Parere della Struttura Tecnica Provinciale (Genio Civile);
  - Parere dell'ASL;
  - Parere dell'Autorità di Bacino;
  - Parere dei Vigili del Fuoco

o Studio trasportistico relativo al POTENZIAMENTO ORMEGGI DEL PORTO MEDIO.

**PRESO ATTO** della nota dell'Autorità Portuale di Brindisi prot. 3534 del 28/03/11, acquisita al prot. CTVA/1138 del 28/03/11, con cui si richiede lo stralcio dal progetto in valutazione della Diga di Punta Riso;

**PRESO ATTO** che non sono pervenute osservazioni ai sensi del comma 3 dell'art. 20 del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii.;

**PRESO ATTO** che non sono pervenuti pareri espressi da parte della Regione Puglia né da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali;

**PREMESSO** che:

il progetto di **Variante del Piano Regolatore Portuale (PRP) del porto di Brindisi** è stato sottoposto a procedura di VIA e ha ottenuto **pronuncia di compatibilità ambientale e paesaggistica positiva con prescrizioni**, formulata con Decreto Interministeriale **DEC/DSN2005/00405 del 26/04/2005**, adottato dal Ministero per l'Ambiente e la Tutela del Territorio di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali;

suddetta variante al PRP è stata inizialmente adottata dal Comitato Portuale con Deliberazione n. 3 del 17 giugno 2002; nel 2004, tuttavia, a causa di alcune problematiche emerse in sede di VIA, con riferimento alle valutazioni di ordine tecnico rappresentate dal Comitato VIA della Regione Puglia, l'Autorità Portuale di Brindisi ha deciso di stralciare dalla procedura il Pontile Enel, limitando la richiesta di valutazione alle sole **Opere di completamento degli accosti portuali per navi traghetto e ro-ro a Sant'Apollinare**;

nel 2006 la Giunta Regionale, con Delibera del 4/08 n. 1190, ha approvato la variante limitatamente alle citate opere di completamento degli accosti portuali a S. Apollinare, con le raccomandazioni e le prescrizioni formulate dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n. 225/02 dell'8/11/2002 e dalla pronuncia di compatibilità ambientale e paesaggistica formulata con Decreto Interministeriale DEC/DSN2005/00405 del 26/04/2005;

parallelamente alla variante al PRP, l'Autorità Portuale di Brindisi ha impostato una pianificazione strategica di medio periodo, che comprende diversi **interventi integrati** in attesa di recepimento nel nuovo PRP di prossima redazione;

gli interventi di **adeguamento tecnico funzionale (ATF)**, per i quali il Proponente ha richiesto la verifica di assoggettabilità a VIA, si inseriscono in questo contesto: essi interessano i siti di S. Apollinare e di Punta Riso nell'ambito del porto di Brindisi, introducendo **alcune modifiche rispetto a quanto previsto dal citato progetto di variante al PRP (PVPRP)**;

**PRESO ATTO** che

**per quanto riguarda l'INQUADRAMENTO DEL PROGETTO:**

il progetto di adeguamento tecnico funzionale del terminal di S. Apollinare e della diga di Punta Riso interessa il porto di Brindisi e il territorio del Comune e della Provincia di Brindisi, nella Regione Puglia;

l'area portuale di intervento è situata nel Porto Medio di Brindisi, nella zona adiacente al Porto Interno, tra l'imboccatura di questo (Canale Pigonati) e la foce del fiume Piccolo, in corrispondenza della spiaggia di S. Apollinare;

## **PRESO ATTO** che

### **per quanto riguarda le OPERE DI PROGETTO:**

gli interventi di adeguamento tecnico funzionale proposti prevedono:

1. **modifica degli ormeggi per navi passeggeri della banchina di S. Apollinare** previsti nella Variante al PRP, con correzione dell'orientamento della banchina e dei pontili e aumento della distanza tra i pontili stessi, al fine di facilitare le manovre di ormeggio delle navi e minimizzare le interferenze con le rotte passanti per il Canale Pigonati; inoltre, per garantire una continuità con l'attuale terminal traghetti Costa Morena e impostare un'unica cinta doganale da S. Apollinare, è stata prevista la realizzazione di un collegamento tra i n. 2 terminal;
2. **rettifica e messa in sicurezza del tratto alla radice della diga frangiflutti di Punta Riso**, con allargamento di circa 55 m del tratto iniziale della diga di sopraflutto, al fine di ottenere spazi sufficienti a garantire la sicurezza dalla tracimazione ondosa per i transiti pedonali e veicolari in banchina;

con nota prot. 3534 del 28/03/2011, acquisita al prot. CTVA-2011-0001138 in data 28/03/2011, il Proponente, *"In esito all'attività esperita da codesta Commissione riguardo alle opere citate in oggetto - con particolare riferimento all'esame condotto dagli istruttori dott. Andrea Borgia e dott. Renzo Baldoni - , anche in occasione della visita a Brindisi del 24.3.2011"*, comunica che *"Con riferimento all'adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste presso la Diga di Punta Riso, si ritiene opportuno avviare un progetto di respiro più vasto, implicante l'adozione dei necessari atti di assenso, nel cui ambito è previsto e sarà realizzato l'intervento di consolidamento e messa in sicurezza della Diga stessa. Quanto, invece, al progetto di adeguamento tecnico-funzionale concernente le opere programmate a Sant'Apollinare, [...] si intende trasmettere, per una migliore intelligenza, un'integrazione documentale volta a chiarire gli aspetti tecnici emersi in occasione della visita del 24 marzo u.s."*;

con nota prot. 4839 del 27/04/2011, acquisita al prot. CTVA-2011-0001605 in data 02/05/2011, il Proponente, facendo *"seguito al sopralluogo effettuato in data 24/03/2011 ed alla nota prot. 3534 del 28/03/2011, relativa agli approfondimenti istruttori per l'intervento in oggetto"*, comunica che *"La realizzazione degli accosti è stata trasfusa nelle previsioni del vigente Piano Regolatore Portuale per effetto della procedura di variante approvata con Delibera di Giunta regionale n. 1190 del 04/08/2006, già acquisita ai vs. atti. Ora, rispetto all'originaria formulazione dell'intervento, sono emerse nel tempo esigenze di carattere tecnico-organizzativo dell'ambito portuale, tali da indurre questa Autorità Portuale ad apportare lievi modifiche progettuali, comunque non suscettibili di alterare in alcun modo i profili di compatibilità urbanistica ed ambientale, che hanno impresso un notevole incremento qualitativo e funzionale all'opera programmata. Tratto saliente della revisione di cui si è detto è costituito dalla decisione di realizzare un'unica stazione marittima (in sostituzione di quella, di capacità ben più modesta, già esistente a Costa Morena-Punta delle Terrare), e ciò in ragione della necessità di uniformare i servizi e di conseguire una oggettiva e considerevole economia di spazi e di incremento funzionale. Di tanto si è conseguita piena conferma dopo aver commissionato un apposito studio per organizzare gli accessi da e per Costa Morena con l'obiettivo di evitare qualsiasi interferenza con i beni architettonici e archeologici presenti nel contesto. Pertanto, sul piano del merito tecnico si è maturato il convincimento che il collegamento tra gli accosti di Sant'Apollinare e la banchina di Costa Morena non determina pregiudizi di sorta, anzi è da considerarsi come un fattore di migliore preservazione dalle "aggressioni" marine. Le caratteristiche fondamentali dell'opera progettata hanno, di conseguenza, privato di senso la previsione originaria riguardante la realizzazione di una stazione marittima presso il Capannone Montecatini: intervento che avrebbe rappresentato una inutile duplicazione delle infrastrutture di base, superfluo ed antieconomico, sia dal punto di vista dell'efficienza che dei costi. Oltre a ciò, la destinazione del piazzale antistante l'attuale stazione marittima di Costa Morena-Punta delle Terrare a parcheggio per i mezzi da imbarcarsi sia a Costa Morena che a Sant'Apollinare, costituisce una soluzione di incontestabile miglioramento dell'efficienza e dell'ordinato esercizio delle attività. Non può inoltre trascurarsi la*

*Sc*

*circostanza che la ridetta soluzione presenta il vantaggio di consentire un proficuo uso del piazzale "Sant'Apollinare", antistante il capannone ex Montecatini". Piazzale che già da qualche anno ha sviluppato una funzionalità di interesse pubblico, dapprima in occasione della visita del Santo Padre nel 2008 con l'accoglienza di circa 50.000 visitatori e successivamente come sede del Salone Nautico della Puglia (circa 1.000 espositori) e successive manifestazioni di interesse pubblico per la città ed il territorio. Altro aspetto importante da sottolineare è dato dal fatto che la nuova impostazione progettuale e la riorganizzazione delle attività non comportano alcuna forma di disincentivazione della tutela delle aree originariamente interessate dal progetto. Al contrario, il Capannone ex Montecatini sarà assoggettato ad usi pubblici compatibili con il carattere storico-artistico della struttura e con preservazione dei profili di tutela conservativa; stessa cosa dicasi per il piazzale di Sant'Apollinare, che sarà collegato all'obiettivo di tutela di tutta l'area archeologica circostante la c.d. "casa degli spiriti", che questa Autorità ha già acquisito nell'ambito delle prescrizioni formulate con l'approvazione della variante al Piano Regolatore Portuale. [...]"*

a seguito della decisione del Proponente di "avviare un progetto di respiro più vasto" per le opere previste presso la diga di Punta Riso (nota prot. 3534 del 28/03/2011, acquisita al prot. CTVA-2011-0001138 in data 28/03/2011), la proposta di adeguamento tecnico funzionale oggetto del presente procedimento riguarda unicamente gli interventi di modifica degli ormeggi per navi passeggeri della banchina di S. Apollinare e la realizzazione di un collegamento tra i n. 2 terminal di S. Apollinare e Costa Morena;

la pianificazione impostata dall'Autorità Portuale di Brindisi prevede che tali interventi si integrino funzionalmente con il progetto di riqualificazione del Terminal Costa Morena, ad essi adiacente, di importante valenza architettonica (documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con nota prot. 4839 del 27/04/2011, acquisita al prot. CTVA-2011-0001605 in data 02/05/2011);

**PRESO ATTO** che

**per quanto riguarda le FINALITÀ DEL PROGETTO:**

obiettivo della proposta di adeguamento tecnico funzionale è facilitare le manovre di ormeggio delle navi presso il terminal S. Apollinare e minimizzare le interferenze con le rotte passanti per il Canale Pigionati;

**CONSIDERATO** che

**per quanto riguarda il QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO:**

con riferimento al progetto di adeguamento tecnico funzionale di S. Apollinare, il Proponente rimanda al Quadro di Riferimento Programmatico di cui allo SIA della variante al PRP del porto di Brindisi e alla relativa pronuncia di compatibilità ambientale e paesaggistica, formulata con Decreto Interministeriale DEC/DSN2005/00405 del 26/04/2005;

il Proponente ha verificato la congruità dell'intervento con gli strumenti di pianificazione e con i vincoli, prendendo in esame i seguenti riferimenti:

- Piano Regolatore Portuale (PRP) di Brindisi

il Porto di Brindisi (porto di 2ª categoria, 1ª classe) è soggetto al Piano Regolatore attualmente vigente, approvato con D.M. n. 375 del 21 ottobre 1975. Sulla base di finanziamenti e protocolli d'intesa sottoscritti con il Ministero delle Infrastrutture, nonché di accordi di programma sottoscritti con la Marina Militare o in itinere, è stato ritenuto opportuno predisporre una variante al PRP relativamente al completamento degli accosti portuali per navi traghetto e ro-ro a S. Apollinare e al nuovo Pontile Enel, al fine di ridurre le interferenze tra traffico portuale e traffico urbano e tra traffici portuali di diverso tipo, garantendo la fluidità dei collegamenti trasportistici tra il porto e le grandi arterie di comunicazione nazionali ed europee, sia su ferro che su gomma;

tale variante al PRP è stata inizialmente adottata dal Comitato Portuale con deliberazione n. 3 del 17 giugno 2002. Tuttavia nel 2004, durante la procedura di VIA, le problematiche emerse in relazione agli impatti connessi alla realizzazione del Pontile Enel, con specifico riferimento alle valutazioni di ordine tecnico rappresentate dal Comitato VIA della Regione Puglia, hanno indotto l'Autorità Portuale di Brindisi a stralciare dalla procedura tale intervento, limitando la richiesta di valutazione alle sole Opere di completamento degli accosti portuali per navi traghetto e ro-ro a S. Apollinare. Nel 2006 la Giunta Regionale, con Delibera del 4 agosto n. 1190, ha approvato la variante limitatamente alle opere di completamento degli accosti portuali per navi traghetto e ro-ro a S. Apollinare, con le raccomandazioni e prescrizioni formulate dal Consiglio Superiore dei LL.PP., con voto n. 225/02 dell'8/11/2002, e dalla pronuncia di compatibilità ambientale e paesaggistica, formulata con Decreto Interministeriale DEC/DSN2005/00405 del 26/04/2005 adottato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Parallelamente alla variante al PRP, l'Autorità Portuale di Brindisi ha gradualmente impostato una pianificazione strategica di medio periodo, che comprende diversi interventi integrati, i quali dovranno essere recepiti nel nuovo PRP di prossima redazione;

– Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/P)

gli stralci tratti dal PUTT/P illustrano gli Ambiti Territoriali Estesi (ATE) e gli Ambiti Territoriali Distinti (ATD) di interesse per l'area oggetto di intervento. L'area di progetto del terminal di S. Apollinare risulta esclusa dalla perimetrazione degli ATE e degli ATD;

– Piano Regolatore Generale del Comune di Brindisi (PRG)

per l'area oggetto di intervento, il vigente PRG del Comune di Brindisi, che risale al 1985, identifica la destinazione di "Zona aeroportuale e militare";

– Vincoli ambientali


l'area di progetto non presenta interferenze dirette con vincoli ambientali di alcun tipo, non ricadendo all'interno di aree naturali protette né di Siti di Importanza Comunitaria né di Zone di Protezione Speciale;

pressop l'area di intervento, tuttavia, si rileva la presenza dei seguenti vincoli:

- vincolo paesaggistico di cui al D.M. 18/05/1999, "Dichiarazione di notevole interesse pubblico del centro storico di Brindisi nella fascia ricompresa tra il porto e la cinta muraria";
- vincolo paesaggistico di cui al PUTT/P della Regione Puglia, che ha ricompreso detta zona nell'Ambito Territoriale Esteso di valore distinguibile "C";
- vincolo archeologico in località Punta Le Terrare, in prossimità dell'area di S. Apollinare;

con riferimento al progetto di variante al PRP sottoposto a procedura di VIA, la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia - Taranto, con nota prot. n. 1697 del 27/01/2005, ha espresso il proprio nulla osta di massima all'esecuzione delle opere previste, formulando le seguenti prescrizioni: "l'area archeologica di Punta Le Terrare [...] dovrà essere acquisita dall'Autorità Portuale per poter procedere a tutte quelle opere che questa Amministrazione riterrà indispensabili per la sua tutela e valorizzazione. [...] Per quanto riguarda le opere previste da eseguirsi in mare, anche a ridosso dell'attuale linea di costa e dei banchinamenti, queste dovranno essere precedute da accurate prospezioni archeologiche subacquee, per documentare, con riprese fotografiche e video, lo stato dei fondali e l'eventuale presenza di resti archeologici. Delle prospezioni dovrà essere redatta relazione dettagliata e la documentazione prodotta dovrà essere riferita alla planimetria";

in risposta alla prescrizione p) del DEC/DSN2005/00405 del 26/04/2005 per il progetto di variante al PRP ("prima dell'inizio dei lavori il proponente dovrà formalizzare gli accordi relativi alla realizzazione degli interventi previsti nell'area archeologica di Punta Le Terrare, [...] gli interventi, come previsto, dovranno

 essere attuati sotto il controllo della Soprintendenza Archeologica di Taranto, con un contributo economico da parte del proponente non inferiore all'importo indicato di 500.000 euro), nell'ambito della verifica di ottemperanza, in corso alla data di redazione dello Studio Preliminare Ambientale (novembre 2010), l'Autorità Portuale di Brindisi riferisce di aver acquistato l'area in oggetto in data 12/06/2009 e che gli accordi per la realizzazione degli interventi sono in via di formalizzazione;

– Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Brindisi

la perimetrazione del SIN, avvenuta con decreto del Ministro dell'Ambiente del 10/01/2000, che individua l'area industriale di Brindisi quale sito da bonificare d'interesse nazionale, comprende un territorio con una estensione complessiva di aree private pari a circa 21 km<sup>2</sup>, aree pubbliche pari a circa 93 km<sup>2</sup> e un'area interessata allo sviluppo costiero di circa 30 km<sup>2</sup>, includendo di fatto oltre alla zona industriale anche tutto il porto e una vasta fascia di litorale;

con il D.Lgs. n. 152/2006 è stato definitivamente approvato il nuovo Testo Unico Ambientale, che con il Titolo V (Bonifica di siti contaminati) sostanzialmente mantiene inalterata l'infrastruttura normativa del D.M. n. 471/99 introducendo semplificazioni, specificazioni e novità. L'Accordo di programma del 18/12/2007 (Ministero dell'Ambiente, Commissario di Governo per l'emergenza ambientale, Regione Puglia, Provincia di Brindisi, Comune di Brindisi e Autorità Portuale di Brindisi), per l'elaborazione del progetto preliminare di bonifica dell'area marina inclusa nel Sito di Interesse Nazionale, prevede che sia eseguita la caratterizzazione di tutta l'area marina sulla base di un progetto elaborato dall'ICRAM;

nel SIN di Brindisi risulta conclusa l'attività di redazione e approvazione del Piano di Caratterizzazione (PdC) per le aree terrestri sia pubbliche che private. Relativamente alle aree pubbliche per le quali è stato redatto il PdC, la caratterizzazione risulta ovunque completata e sono in corso le operazioni di bonifica/messa in sicurezza (Costa Morena e S. Apollinare, Costa Morena Est, nuovi pontili S. Apollinare, Punta Le Terrare, Zona Capo Bianco). Attualmente alcune di queste aree sono state bonificate, in altre si è in attesa della validazione da parte dell'Ente di controllo. Tra le aree pubbliche agricole comprese nel SIN di Brindisi risulta perimetrata anche l'area naturalistica del SIC IT9140003 "Stagni e saline di Punta della Contessa", in cui le prime fasi della caratterizzazione effettuata hanno evidenziato una contaminazione di metalli e pesticidi clorurati, nel suolo e sottosuolo, e di manganese, nichel e selenio, nelle acque sotterranee. Nelle more del completamento della caratterizzazione, il Comune di Brindisi ha chiesto al Ministero di recintare l'area e di raccogliere e smaltire i rifiuti inerti ivi presenti. Il Comune di Brindisi ha predisposto il PdC e le relative indagini di caratterizzazione nell'area urbana del Cillarese, ove è ubicato l'omonimo invaso compreso tra lo sbarramento artificiale che l'ha originato e il Seno di Ponente del porto naturale di Brindisi. Relativamente ai siti privati la caratterizzazione è ormai completata. A valle dei risultati della caratterizzazione che ha fatto emergere problemi di contaminazione sia nei suoli che nelle acque sotterranee, negli stessi siti sono state effettuate le operazioni di messa in sicurezza d'emergenza e, per alcuni di essi, è stato predisposto e approvato il progetto definitivo di bonifica. Per l'area marina è stato redatto il PdC e sono state eseguite le attività di caratterizzazione chimico-biologica;

per quanto riguarda il progetto di adeguamento tecnico funzionale di S. Apollinare, il Proponente evidenzia che è alla data di redazione dello Studio Preliminare Ambientale (novembre 2010) è in corso la verifica di ottemperanza alle prescrizioni impartite dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio nel Decreto Interministeriale DEC/DSN2005/00405 del 26/04/2005 (prescrizioni da a) a p)). La prescrizione a) stabilisce che "I lavori previsti dal progetto di Variante potranno avere inizio soltanto dopo la conclusione della procedura di caratterizzazione ed eventuale bonifica delle aree a mare e a terra direttamente interessate, nel quadro delle indicazioni e degli obblighi dettati dal DM 471/99 e dal Programma Nazionale di Bonifica e Ripristino Ambientale dei Siti Inquinati, emesso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con DM 468 del 18/9/2001, e sulla base di quanto sarà specificato e prescritto al riguardo in sede di Conferenza di Servizi presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio stesso, si intende che la procedura in questione si riterrà conclusa - e quindi i lavori potranno essere iniziati - soltanto in presenza della certificazione di avvenuta bonifica da parte della Provincia di Brindisi, relativamente alla totalità delle aree oggetto dell'intervento";

a corredo della documentazione integrativa prodotta, il Proponente evidenzia che "rispetto all'originaria formulazione dell'intervento, sono emerse nel tempo esigenze di carattere tecnico-organizzativo dell'ambito portuale, tali da indurre questa Autorità Portuale ad apportare lievi modifiche progettuali, comunque non



*suscettibili di alterare in alcun modo i profili di compatibilità urbanistica ed ambientale, che hanno impresso un notevole incremento qualitativo e funzionale all'opera programmata. Tratto saliente della revisione di cui si è detto è costituito dalla decisione di realizzare un'unica stazione marittima [...]. Di tanto si è conseguita piena conferma dopo aver commissionato un apposito studio per organizzare gli accessi da e per Costa Morena con l'obiettivo di evitare qualsiasi interferenza con i beni architettonici e archeologici presenti nel contesto. [...] Altro aspetto importante da sottolineare è dato dal fatto che la nuova impostazione progettuale e la riorganizzazione delle attività non comportano alcuna forma di disincentivazione della tutela delle aree originariamente interessate dal progetto. Al contrario, il Capannone ex Montecatini sarà assoggettato ad usi pubblici compatibili con il carattere storico-artistico della struttura e con preservazione dei profili di tutela conservativa; stessa cosa dicasi per il piazzale di Sant'Apollinare, che sarà collegato all'obiettivo di tutela di tutte l'area archeologica circostante la c.d. "casa degli spiriti", che questa Autorità ha già acquisito nell'ambito delle prescrizioni formulate con l'approvazione della variante al Piano Regolatore Portuale. [...]" (nota prot. 4839 del 27/04/2011, acquisita al prot. CTV-2011-0001605 in data 02/05/2011);*

**VALUTATO** che

**per quanto riguarda il QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO la documentazione presentata rileva le seguenti evidenze:**

la compatibilità degli interventi proposti con i vigenti strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica è stata verificata in sede di procedura di VIA del progetto di variante al Piano Regolatore Portuale di Brindisi, nell'ambito della quale non sono emersi profili di problematicità per le opere di completamento degli accosti portuali a S. Apollinare;

per quanto esposto dal Proponente, l'adeguamento tecnico funzionale degli ormeggi della banchina di S. Apollinare risponde ai requisiti di fattibilità tecnica e non è in contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti, come previsto dall'articolo 5, comma 2 della Legge n. 84/1994, recante "Riordino della legislazione in materia portuale". Gli interventi proposti si configurano come modifica non sostanziale, in quanto non incidono sulle scelte e sugli indirizzi del PRP di Brindisi, e si discostano dal progetto di variante al piano da un punto di vista geometrico e non funzionale, essendo garantite o implementate le potenzialità degli attracchi nel numero e nella dimensione degli accosti, nel rispetto dei seguenti vincoli:

- rispetto delle aree di manovra di pertinenza dei nuovi attracchi;
- rispetto delle aree di manovra pertinenti ai traffici navali in transito attraverso il Canale Pigonati (comunicazione tra Porto Medio e Porto Interno);
- rispetto delle distanze minime di costruzione dettate dai vigenti vincoli archeologici;

le opere di progetto non interferiscono direttamente con il sistema delle emergenze territoriali né con ambiti sensibili (aree vincolate dal punto di vista naturalistico): date l'ubicazione e la distanza del sito di intervento da aree protette, la natura degli interventi previsti e i fattori di vulnerabilità delle componenti naturali tutelate presso le suddette aree, si ritiene che non sussistano effetti significativi determinati dalle opere di progetto sulla sopravvivenza dei SIC presenti nell'area vasta;

con riferimento allo stato della caratterizzazione e messa in sicurezza del SIN di Brindisi, si evidenzia che l'emissione da parte della Provincia di Brindisi della certificazione di avvenuta bonifica costituisce condizione imprescindibile per l'inizio dei lavori di adeguamento tecnico funzionale di S. Apollinare, ai sensi della prescrizione a) del Decreto Interministeriale DEC/DSN2005/00405 del 26/04/2005, oggetto di verifica di ottemperanza;

si rileva che gli esiti dell'approfondimento delle analisi, prescritto in sede di Conferenza dei Servizi ai fini della caratterizzazione ambientale dei sedimenti dei fondali, costituiscono uno strumento di valutazione

indispensabile per poter escludere condizioni di contaminazione e incompatibilità presso le aree di intervento;

come evidenziato dal Proponente, in sede di progetto definitivo si dovrà verificare la conformità delle opere di adeguamento tecnico funzionale al PUTT/P attraverso il rilascio del parere paesaggistico;

## CONSIDERATO che

### per quanto riguarda il QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE:

attualmente l'ormeggio delle navi passeggeri e ro-ro è gestito in n. 2 parti distinte del porto di Brindisi: nel Porto Medio mediante il terminal traghetti Costa Morena e nel Porto Interno nel Seno di Levante. Il terminal traghetti Costa Morena è costituito da n. 3 attracchi (prolungamento nuovo sporgente, Costa Morena Terrare e Costa Morena Punta Terrare) presso i quali è gestito il traffico di navi da e per la Grecia, anche con l'uso di un ulteriore quarto accosto nei periodi di maggiore traffico. Il terminal Stazione Marittima (Porto Interno) dispone invece di n. 2 attracchi per i traghetti (Vecchia Rampa e Nuova Rampa) e garantisce partenze giornaliere da e per l'Albania;

il Proponente evidenzia che entrambe le localizzazioni rendono di difficile attuazione l'ottimizzazione e lo sviluppo dei servizi e delle infrastrutture a supporto dei relativi traffici, limitando lo sviluppo di nuove rotte da e per Brindisi; gli accosti del Porto Interno, in particolare, si sviluppano in aree del tessuto urbano poco adatte a un ulteriore sviluppo portuale. Poiché i siti attualmente destinati all'attracco di traghetti per passeggeri e ro-ro non potranno sopperire in maniera adeguata alla crescita della domanda, il Proponente ha maturato la decisione di orientare lo sviluppo di tale traffico verso il Porto Medio, restituendo al Porto Interno una dimensione storico-turistica, valorizzando il rapporto porto-città e superando l'attuale frammentazione degli accosti. Tale scelta potrà inoltre favorire la separazione del traffico industriale ed energetico da quello commerciale, concentrando il primo nel Porto Esterno e il secondo nel Porto Medio;

il layout del progetto di adeguamento tecnico funzionale di S. Apollinare prevede la realizzazione di:

- n. 1 banchina a giorno su pali trivellati (banchina B) in direzione Nord Ovest - Sud Est avente lunghezza pari a circa 140 m, dotata di rampa di servizio per portelloni di carico delle navi, che permetta l'ormeggio di poppa per n. 3 navi da 180 m e n. 1 nave da 280 m;
- n. 2 pontili (A e C) su pali trivellati ortogonali alla banchina B e radicati su di essa, aventi rispettivamente circa 181 m di lunghezza e circa 11 m di larghezza il primo, circa 282 m di lunghezza e circa 19 m di larghezza il secondo, che permetteranno n. 3 accosti a murata (n. 2 per navi da 180 m sul pontile A e n. 1 per navi da 280 m sul pontile C);
- n. 1 piattaforma di collegamento della testa del pontile C con gli attracchi di Costa Morena su pali trivellati (piastra D), avente dimensioni in pianta pari a circa 86 m x 56 m. Tale collegamento, oltre a rispondere ad esigenze funzionali, rende possibile incrementare di n. 1 unità il numero degli attracchi sulla banchina Costa Morena Terrare, mantenendo inalterato pari a n. 5 il numero degli accosti previsti dalla variante al PRP: ciò permetterà di ottenere n. 2 ulteriori accosti di poppa per navi da 180 m, ma consentirà anche di dare continuità allo sporgente esistente. Analogamente alla banchina B, anche la piastra D sarà dotata di rampa di servizio per i portelloni di poppa;
- n. 1 piazzale di servizio a tergo della banchina B, avente superficie complessiva pari a circa 12.800 m<sup>2</sup>, completo di pavimentazione flessibile, arredi stradali, illuminazione e impianti;

il nuovo terminal ro-ro deve garantire l'operatività di navi traghetto aventi lunghezza fuori-tutto pari a 180 m all'ormeggio (banchine A, B e D) e n. 1 nave passeggeri da 280 m (lungo la murata del pontile C). La configurazione corrispondente al layout di progetto garantisce una potenzialità complessiva dell'infrastruttura caratterizzata da un totale di n. 5 accosti così strutturati:

- n. 3 accosti per navi di lunghezza pari a 180 m (di cui n. 2 con banchina a murata e di poppa e n. 1 con banchina solo di poppa);
  - n. 1 accosto per navi di lunghezza pari a 250 m (con banchina sia a murata che di poppa);
  - n. 1 accosto per navi di lunghezza pari a 150 m (con banchina solo di poppa).
- Lo sviluppo totale degli accosti è 940 m;

relativamente alla scelta della tipologia del banchinamento delle opere di progetto, il Proponente ha optato per la realizzazione di un impalcato su pali, a seguito di considerazioni di natura geologica e geotecnica;

le prestazioni richieste per gli interventi di progetto sono:

- rispettare le distanze minime di costruzione dettate dai vigenti vincoli archeologici;
- non ostacolare lo sbocco in mare del fiume Piccolo;
- garantire la stabilità delle banchine esistenti nella fase di realizzazione delle nuove opere;
- garantire la stabilità delle banchine alle azioni derivanti dall'accosto e dall'ormeggio delle navi di progetto;
- considerare il futuro approfondimento dei fondali previsto fino a quota -12 m s.l.m. (non compreso nel presente progetto) per assicurare il pescaggio minimo necessario all'ormeggio delle navi;
- rendere operativa la nuova struttura nei tempi stabiliti, nel rispetto delle esigenze dell'Autorità Portuale;
- rendere la nuova struttura compatibile con le opere che sono state realizzate, con quelle in corso di realizzazione e con quelle previste in futuro;
- rispettare la quota della banchina Costa Morena, nonché soddisfare necessità funzionali;
- garantire un sovraccarico accidentale in banchina pari a  $30 \text{ kN/m}^2$ ;
- assicurare i requisiti prestazionali, funzionali e di durabilità previsti dalla vigente normativa per tutte le opere di progetto, con particolare riferimento al D.M. 14 gennaio 2008 "*Nuove norme tecniche per le costruzioni*" (G.U. n. 29 del 4 febbraio 2008, Suppl. Ordinario n. 30): pertanto, tutte le opere in calcestruzzo dovranno avere classe di esposizione XS 1+3 e presenteranno un copriferro di adeguato spessore, le armature saranno in acciaio B450C e i pali di fondazione a mare saranno protetti da lamierino metallico;
- munire il nuovo terminal di arredi e di dotazione impiantistica analoghi a quelli delle aree portuali di più recente realizzazione;

per garantire un adeguato collegamento tra Porto Esterno e Porto Interno e limitare le interferenze con le rotte passanti per il Canale Pigionati, rispetto all'intervento previsto dalla variante del PRP i nuovi pontili sono stati arretrati mediamente di circa 25 m. Con la nuova configurazione è soppresso il pontile di dimensioni minori previsto in adiacenza alla bocca del Canale Pigionati, per non ostacolare le manovre delle navi che attraversano il canale: l'accosto perso con l'eliminazione di tale pontile è recuperato con la realizzazione della piastra di collegamento del terminal S. Apollinare con Costa Morena-Punta Terrare, che consente di ampliare di n. 1 unità il numero degli attracchi attualmente sfruttati da navi aventi lunghezza pari a circa 150 m. Il collegamento con Costa Morena offre l'ulteriore importante vantaggio di consentire l'impostazione di un'unica cinta doganale per le n. 2 aree destinate a traffici navali di differente portata, rispettivamente tra paesi interni e tra paesi esterni all'Area Schengen;

per quanto riguarda l'accessibilità e il rapporto porto-città, nell'ambito della verifica di ottemperanza per la variante al PRP, imposta dalla pronuncia di compatibilità ambientale e paesaggistica (DEC/DSN2005/00405 del 26/04/2005), l'Autorità Portuale di Brindisi ha affidato alla Soc. SISTeMA s.r.l.:

- l'analisi e la definizione della nuova configurazione funzionale e operativa del terminal traghetti del Porto Medio di Brindisi a seguito degli interventi di potenziamento infrastrutturale programmati;
- l'analisi trasportistica del sistema viario di Brindisi, sia mediante la valutazione degli effetti indotti dal progetto di potenziamento infrastrutturale sulla viabilità nell'area esterna al porto, in termini di aumento del traffico leggero e pesante in ingresso e in uscita, sia tramite la verifica delle condizioni di funzionamento della nuova configurazione viaria di accesso al porto, in relazione alla riconfigurazione dei punti d'imbarco (definizione dello schema funzionale dei flussi di traffico e di passeggeri lato terra in relazione alle specifiche aree funzionali e ai punti di controllo individuati).

Le scelte sono state effettuate in accordo con le specifiche esigenze manifestate dagli operatori del porto (Autorità Portuale, forze dell'ordine, Polizia Doganale) e con la normativa vigente.

L'analisi è stata condotta mediante opportuni modelli di simulazione delle reti di trasporto, in grado di rappresentare gli effetti sulla viabilità esistente e prevista sia del traffico attuale sia di quello relativo agli scenari di progetto. Dall'analisi del valore dei flussi extraurbani per lo scenario di progetto emerge che l'incremento di domanda di mobilità indotto dalle nuove infrastrutture portuali induce un aumento diffuso dei flussi stradali nell'ora di punta; tuttavia, dato che la configurazione di progetto prevede la riallocazione

dell'area imbarchi extra-Schengen dal Porto Interno al Porto Medio, si evidenzia uno spostamento di una parte dei flussi sulla tangenziale di Brindisi e sull'asse attrezzato della zona industriale. I nuovi flussi di mobilità indotti (per la maggior parte di lunga percorrenza) tendono a utilizzare maggiormente le principali infrastrutture extraurbane (incrementi di flusso tra +32 e +100 veh-eq/ora per la tangenziale di Brindisi in ciascun senso di marcia), senza tuttavia indurre su di esse un significativo decadimento delle condizioni di deflusso. Al contrario, la riallocazione dell'area imbarchi extra-Schengen dal Porto Interno al Porto Medio induce una positiva diminuzione dei flussi di traffico (per la maggior parte dei casi di tipo pesante) sull'area a Sud del centro storico di Brindisi (-128 veh-eq/ora su Via Provinciale per Lecce in entrambi i sensi di marcia);

gli indicatori globali stimati per lo stato di fatto e per lo stato di progetto nello "Studio trasportistico relativo al potenziamento ormeggi del Porto Medio" (documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con nota prot. 4839 del 27/04/2011, acquisita al prot. CTVA-2011-0001605 in data 02/05/2011) sintetizzano le condizioni di circolazione valutate sulla rete stradale del Comune di Brindisi per le n. 2 simulazioni: i valori di tali indicatori globali sono riportati in **Tabella 1**:

**Tabella 1. Indicatori globali per gli scenari simulati.**

Scenario di simulazione	Veicoli-ora [veh-h in 1 ora]	Veh-ora %	Veicoli-km [veh-km in 1 ora]	Veh-km %	Velocità media [km/h]
Stato di fatto	6.075,17	-	323.723,45	-	53,28
Stato di progetto	6.124,35	+0,81%	326.222,88	+0,77%	53,26

confrontando i n. 2 scenari si stima che nel Comune di Brindisi, durante l'ora di punta, nello stato di progetto vi sia un aumento del +0,81% dei veicoli-ora e un aumento del +0,77% dei veicoli-km rispetto allo stato attuale;

il progetto di adeguamento tecnico funzionale di S. Apollinare prevede il ricorso a materiale di cava per la realizzazione della scogliera e per il riempimento del piazzale a tergo della banchina: al fine di limitare lo sfruttamento di risorse naturali e di evitare l'apertura di nuove cave, il Proponente manifesta l'intenzione di ricorrere a cave di prestito già autorizzate;

come illustrato nella "Relazione sulla gestione dei materiali" (documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con nota prot. 4839 del 27/04/2011, acquisita al prot. CTVA-2011-0001605 in data 02/05/2011), per la realizzazione del piazzale e della sua fondazione in mare si rende necessaria una riprofilatura dei fondali. A tale scopo sarà eseguito un escavo subacqueo di circa 104.884,77 m<sup>3</sup> di materiale, verosimilmente costituito da terreni sciolti con una concentrazione di inquinanti stimata superiore al 90% dei limiti della colonna B, tabella 1, allegato 5, parte IV del D.Lgs. n. 152/06. Tale materiale dovrà quindi essere conferito all'interno di vasche impermeabili autorizzate per la messa a riserva del materiale contaminato, ubicate in prossimità dell'area denominata "Costa Morena Est", a meno di 2 km di distanza dall'area di intervento. Sarà inoltre demolito un muro esistente all'estremità occidentale dell'area di intervento: il materiale demolito, pari a circa 990 m<sup>3</sup>, sarà accumulato e reimpiegato per la formazione del piano del piazzale. Ulteriore materiale, pari a circa 2.900,72 m<sup>3</sup>, si renderà disponibile dallo sterro di un'area in prossimità del muro di sostegno della strada: il Proponente assicura che anche in tal caso il materiale sarà adeguatamente stoccato e reimpiegato per la formazione del piano di progetto del piazzale. Durante i lavori di formazione del piano di progetto saranno infine posati tutti i manufatti interrati degli impianti di servizio, per i quali è necessario effettuare scavi per un volume pari a 3.091,34 m<sup>3</sup> che successivamente potrà essere reimpiegato per i riinterri dei manufatti impiantistici (728,24 m<sup>3</sup>) o reso disponibile per il riempimento del piazzale (626,26 m<sup>3</sup>). Il quantitativo di materiale complessivamente necessario per il riempimento del piazzale, stimato dal Proponente, è pari a circa 21.121,31 m<sup>3</sup>. In sintesi, il bilancio previsto dei materiali di scavo e di riempimento del piazzale è riportato in **Tabella 2**:

**Tabella 2. Materiali di scavo e di riempimento del piazzale.**

Tipologia	Volume [m <sup>3</sup> ]
Escavo per la riprofilatura dei fondali	104.884,77
Riempimento con materiale demolito (muro)	990,00
Riempimento con materiale di sterro	2.900,72
Riempimento con materiale di scavo per gli impianti	2.363,10
Volume complessivo riempimento piazzale	21.121,31

pertanto, per il riempimento del piazzale occorrono complessivamente circa 14.867,50 m<sup>3</sup> di pietrame calcareo di pezzatura 5-150 kg proveniente da cave. Sulla base delle stime del Proponente, i quantitativi di materiale di cava complessivamente necessari per il cantiere sono riportati in **Tabella 3**:

**Tabella 3. Materiali di cava necessari.**

Tipologia	Volume [m <sup>3</sup> ]	Massa [t]
Pietrame calcareo 5-50 kg	2.531,25	1.406,25
Pietrame calcareo 5-150 kg	24.589,34	44.260,81
Massi naturali calcarei 150-2.000 kg	7.997,93	14.396,27
Massi naturali calcarei 2.000-3.000 kg	11.057,32	19.903,18
Materiale sciolto di cava per rinterri impianti	626,26	-
Totale	46.802,10	-

con riferimento alla produzione di rifiuti nella fase di costruzione, l'Ente appaltante si impegna a mettere a punto e a far rispettare un protocollo per la gestione ambientale del cantiere che tuteli tutti gli aspetti ambientali legati alla realizzazione delle opere di progetto e regoli, in particolare, la gestione dei rifiuti; per i rifiuti liquidi e solidi prodotti dalle navi e dalle attività di banchina durante l'esercizio del nuovo attracco, nel porto di Brindisi è in vigore il Piano di gestione dei rifiuti presentato ai sensi del D.Lgs. 24/06/2003 n. 182;

per il terminal S. Apollinare, che avrà una funzione passeggeri, non sono previsti attività pericolose o depositi soggetti all'analisi del rischio di incidente rilevante: il Proponente osserva che l'area di S. Apollinare, oltre a facilitare le operazioni di arrivo e partenza delle navi, è facilmente integrabile con le infrastrutture esistenti e, nella parte retrostante, offre ampi spazi per la realizzazione delle infrastrutture operative necessarie alla funzionalità del nuovo terminal traghetti ro-ro (aree di sosta e attesa per auto e TIR, stazione marittima, zone adibite ad attività commerciali e servizi, strade di collegamento con la grande viabilità e con il terminal traghetti esistente). Come indicato nella "Relazione sulla sicurezza" allegata alla proposta di variante al Piano Regolatore Portuale di Brindisi, i progetti di adeguamento tecnico funzionale non presentano particolari criticità sul piano della sicurezza, trattandosi di trasferimenti e/o ampliamenti di attività già in essere nell'ambito portuale stesso. Inoltre l'ampliamento degli accosti per navi traghetto e ro-ro nell'area di S. Apollinare e l'allontanamento dei traffici Enel verso il molo Montecatini (non oggetto del presente procedimento) potrà avere un impatto positivo sulla sicurezza in ambito portuale, in virtù della separazione dei traffici commerciali e turistici da quelli industriali ed energetici. Nella fase di cantiere si segnala il rischio di interferenza con la navigazione nel vicino Canale Pigionati: riguardo a questo aspetto il Proponente ha previsto la delimitazione del cantiere, la costante sorveglianza delle attività ed eventualmente ordinanze restrittive emesse di comune accordo con la Capitaneria di Porto;

in fase di cantiere non sono previsti fenomeni di contaminazione delle acque dell'ambiente marino per effetto di spillamenti e/o sbandamenti, salvo in conseguenza di eventi accidentali da macchinari e mezzi usati per le operazioni di dragaggio e per la realizzazione delle opere marittime. Per le imprese esecutrici dei lavori il Proponente prevede l'obbligo di adottare tutte le precauzioni idonee al fine di evitare tali situazioni e

inoltre di rispettare il protocollo per la gestione ambientale del cantiere che sarà messo a punto dall'Ente appaltante, con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

- controllo delle emissioni acustiche;
- controllo delle acque reflue di lavaggio e lavorazione;
- controllo del rilascio di soluzioni e dispersioni inquinanti;
- cura nell'esecuzione delle operazioni di carico-scarico, trasporto e stoccaggio dei materiali;
- cura nell'esecuzione delle operazioni di prefabbricazione per evitare lo scarico a mare di materiali di risulta;
- oculata disposizione delle aree di deposito dei materiali, delle attrezzature e dei mezzi di cantiere, accordando la preferenza ai punti più nascosti e a più bassa sensibilità ambientale;
- contenimento e razionalizzazione delle attività;
- gestione degli approvvigionamenti e dei consumi idrici;
- gestione dei consumi energetici;
- gestione dei rifiuti;
- gestione delle emissioni in atmosfera;
- ripristino della situazione preesistente al termine dell'occupazione delle aree di cantiere;

con nota prot. 4839 del 27/04/2011, acquisita al prot. CTVA-2011-0001605 in data 02/05/2011, il Proponente ha ritenuto opportuno integrare la documentazione già trasmessa e comunicare che "rispetto all'originaria formulazione dell'intervento, sono emerse nel tempo esigenze di carattere tecnico-organizzativo dell'ambito portuale, tali da indurre questa Autorità Portuale ad apportare lievi modifiche progettuali [...]. Tratto saliente della revisione di cui si è detto è costituito dalla decisione di realizzare un'unica stazione marittima (in sostituzione di quella, di capacità ben più modesta, già esistente a Costa Morena-Punta delle Terrare), e ciò in ragione della necessità di uniformare i servizi e di conseguire una oggettiva e considerevole economia di spazi e di incremento funzionale. [...] sul piano del merito tecnico si è maturato il convincimento che il collegamento tra gli accosti di Sant'Apollinare e la banchina di Costa Morena non determina pregiudizi di sorta, anzi è da considerarsi come un fattore di migliore preservazione dalle "aggressioni" marine. Le caratteristiche fondamentali dell'opera progettata hanno, di conseguenza, privato di senso la previsione originaria riguardante la realizzazione di una stazione marittima presso il Capannone Montecatini: intervento che avrebbe rappresentato una inutile duplicazione delle infrastrutture di base, superfluo ed antieconomico, sia dal punto di vista dell'efficienza che dei costi. Oltre a ciò, la destinazione del piazzale antistante l'attuale stazione marittima di Costa Morena-Punta delle Terrare a parcheggio per i mezzi da imbarcarsi sia a Costa Morena che a Sant'Apollinare, costituisce una soluzione di incontestabile miglioramento dell'efficienza e dell'ordinato esercizio delle attività. Non può inoltre trascurarsi la circostanza che la ridetta soluzione presenta il vantaggio di consentire un proficuo uso del piazzale "Sant'Apollinare", antistante il capannone ex Montecatini". Piazzale che già da qualche anno ha sviluppato una funzionalità di interesse pubblico, dapprima in occasione della visita del Santo Padre nel 2008 con l'accoglienza di circa 50.000 visitatori e successivamente come sede del Salone Nautico della Puglia (circa 1.000 espositori) e successive manifestazioni di interesse pubblico per la città ed il territorio. [...]";

**VALUTATO** che

**per quanto riguarda il QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE la documentazione presentata rileva le seguenti evidenze:**

il progetto prevede attività di demolizione, rimozione, scavo, riprofilatura di fondali, realizzazione di una scogliera e riempimento di un piazzale: sulla base delle stime effettuate dal Proponente, la movimentazione di materiale e il fabbisogno di inerti da reperire presso cave autorizzate possono determinare un temporaneo incremento dell'occupazione di suolo e del traffico di mezzi pesanti adibiti al trasporto, con potenziali effetti negativi che si esaurirebbero al termine della fase di cantiere, la cui durata prevista è pari a n. 9 mesi;

per ragioni di sicurezza, è indispensabile pianificare e precisare la gestione ambientale del cantiere, le operazioni di bonifica e le modalità di intervento in caso di incidenti;

nell'ambito dello studio trasportistico, l'aumento della domanda indotto dall'intervento infrastrutturale presso S. Apollinare determina un generale incremento dei flussi simulati nello stato di progetto, dell'ordine del +3% sull'asse tangenziale di Brindisi e del +15% su viale Majorana rispetto allo stato attuale: l'aumento del volume di traffico indotto nello scenario futuro non produce tuttavia particolari criticità sulla circolazione, tali da generare sensibili cambiamenti di percorso da parte degli utenti o un aumento della congestione rispetto allo stato attuale o il superamento della capacità stimata dell'infrastruttura. La contestuale chiusura dell'area traghetti nel Porto Interno comporta una positiva riduzione dei flussi di veicoli leggeri e pesanti sulla rete urbana;

allo stato attuale i fondali esistenti non garantiscono il pescaggio minimo necessario all'ormeggio delle navi di progetto: il Proponente dichiara che il dragaggio per l'approfondimento dei fondali sarà effettuato in una fase successiva e non è incluso nel presente progetto;

l'Autorità Portuale di Brindisi ha manifestato l'intenzione di estendere i servizi a terra realizzando una serie di manufatti che, sulla base della perimetrazione attualmente condivisa, risulterebbero interferire con le aree a rischio idraulico di potenziale allagamento nell'ambito del porto di Brindisi, mentre alla luce degli approfondimenti condotti nella "Relazione di compatibilità idraulica" (documentazione integrativa prodotta dal Proponente), suddette aree risulterebbero in assoluta sicurezza rispetto ad eventi di pioggia anche severi;

l'adeguamento tecnico funzionale di S. Apollinare si pone in relazione con il progetto di "Riqualificazione Terminal Costa Morena - Ristrutturazione ed ampliamento" (documentazione integrativa prodotta dal Proponente), con destinazione al traffico di passeggeri, all'interno di un contesto che negli anni si è caratterizzato per le funzioni portuali. Ad oggi le banchine disponibili per il traffico ro-ro non offrono un adeguato servizio ai passeggeri a terra, anche in relazione all'incremento della domanda: il Proponente ha illustrato soluzioni programmatiche e tecnico-progettuali volte alla pianificazione integrata degli interventi per la riqualificazione dell'area in oggetto;

## **CONSIDERATO che**

### **per quanto riguarda il QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE:**

#### *Atmosfera*

l'impatto potenziale del nuovo terminal di S. Apollinare sull'atmosfera riguarda l'inquinamento da polveri e da gas di scarico dei mezzi d'opera in fase di costruzione e le emissioni di gas inquinanti da parte dei motori delle navi traghetti e del traffico veicolare in fase di esercizio;

l'inquinamento dell'aria da polveri nella fase di costruzione si configura come un danno temporaneo causato dalla polvere prodotta dal transito di automezzi e macchine operatrici pesanti sul piazzale sterrato e dalle operazioni di carico e scarico dei materiali lapidei necessari alla realizzazione delle opere. Al fine di mitigare l'impatto, il Proponente dichiara che nel Capitolato Speciale d'Appalto, tra gli oneri a carico dell'impresa esecutrice, saranno inserite le seguenti prescrizioni:

- bagnare le piste;
- stabilizzarne il manto;
- adottare tecniche di apertura e riempimento delle cave che minimizzino la formazione di polveri;
- controllare l'umidità degli inerti in tutte le fasi di carico, scarico, trasporto e stoccaggio;



- gh*
- concentrare le attività più rumorose durante le ore in cui recano minor disturbo alla popolazione locale;
- tra le misure di mitigazione previste dal Proponente per le emissioni di gas da parte dei mezzi d'opera, l'appaltatore avrà l'obbligo di:
- attrezzare i mezzi e gli impianti di cantiere con sistemi di propulsione e di scarico atti a ridurre le emissioni;
  - curarne la manutenzione e l'efficacia;
- h g*

prima dell'avvio dei lavori dovrà essere effettuato il monitoraggio della qualità dell'aria, in ottemperanza alla prescrizione f) del DEC/DSN2005/00405: "f) Una volta completata la fase di progettazione, e prima dell'avvio dei lavori, il proponente dovrà provvedere ad una indagine sulla qualità dell'aria di durata tale da consentire una caratterizzazione significativa in relazione alle diverse condizioni meteorologiche stagionali e ai differenti scenari operativi delle aree portuali, attraverso l'installazione di 3 centraline di monitoraggio di CO, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, in prossimità delle zone di seguito elencate:

- Area retrostante S. Apollinare, in prossimità del raccordo della rete stradale locale con la viabilità di accesso al centro urbano e con le arterie di grande scorrimento (zona Canalicchio - S. Paolo), cui corrispondono, secondo le simulazioni del proponente, i punti di maggiore criticità in termini di emissione dovuta al traffico dei veicoli in transito da/verso le aree di imbarco/traghetti;
- Area immediatamente a nord della riva settentrionale del Seno di Ponente, in prossimità dei primi ricettori residenziali ivi identificati dal proponente a proposito della componente rumore (Rione Casale);
- Area del centro storico immediatamente adiacente la stazione marittima ivi presente, in prossimità dei più vicini ricettori residenziali e delle attuali banchine collocate sulla riva opposta agli attracchi di S. Apollinare nel Seno di Levante.

Il posizionamento esatto e le modalità di esercizio di tali centraline - che dovranno essere integrate in via permanente nella rete regionale, e che comunque dovranno consentire una caratterizzazione completa delle zone limitrofe alle aree portuali destinate al traffico traghetti e commerciale (Seno di Levante e di Ponente, S. Apollinare, Punta Le Terrare) e in relazione diretta con il tessuto urbano retrostante, dovrà essere valutato e concordato congiuntamente con l'ARPA Puglia e con il Comune di Brindisi anche in relazione alle esigenze della rete regionale e allo stato di funzionamento delle stazioni già esistenti.

Anche a titolo di misura di compensazione le centraline dovranno inoltre essere mantenute in esercizio, con oneri di gestione a carico del proponente, per tutta la durata dei lavori e per i primi due anni successivi alla conclusione degli stessi, allo scopo di monitorare le emissioni conseguenti alla realizzazione dei nuovi attracchi; i dati misurati dovranno essere resi disponibili, oltre che all'ARPA Puglia, anche al Comune di Brindisi";

per la definizione delle modalità di monitoraggio dell'atmosfera, in data 18/06/2009 l'Autorità Portuale di Brindisi ha incontrato il Comune di Brindisi e l'ARPA Puglia - Dipartimento Provinciale di Brindisi - allo scopo di valutare e concordare l'ubicazione delle centraline per il monitoraggio atmosferico e acustico, come da prescrizione. Il Proponente dichiara che le scelte effettuate per l'ubicazione delle centraline sono state condivise da tutti i partecipanti e saranno considerate come definitive solo a seguito di sopralluogo congiunto per verificarne l'effettiva fattibilità. In data 23/07/2009 l'Autorità Portuale di Brindisi ha inviato la documentazione di cui sopra al Ministero dell'Ambiente per concordare una data al fine di effettuare il sopralluogo con i rappresentanti dell'ARPA Puglia e del Comune di Brindisi. In data 02/09/2010, a seguito degli incontri e sopralluoghi del 18/06/2009 e del 26/02/2010, presso gli uffici di ARPA Puglia di Brindisi si è svolta la riunione convocata dall'Autorità Portuale di Brindisi con nota n. 8141 del 13/08/2010. In tali incontri sono state concordate le modalità di esecuzione del monitoraggio della qualità dell'aria e del rumore ed è stato stabilito quanto segue:

"Per quel che riguarda il monitoraggio della qualità dell'aria, gli intervenuti confermano quanto già deciso, ovvero:

- Zona Sant'Apollinare

L'Autorità Portuale dovrà integrare, a sua cura ed a sue spese, con l'analizzatore di PM<sub>2.5</sub>, la centralina "Perrino", gestita dall'ARPA Puglia - DAP di Brindisi, affidata in comodato d'uso gratuito all'Agenzia ma di proprietà di Enipower.

- Zona centro storico



L'Autorità Portuale dovrà integrare, a sua cura ed a sue spese, con l'analizzatore di  $PM_{2.5}$ , anche la centralina "via Taranto", gestita dall'ARPA Puglia - DAP di Brindisi, facente parte della Rete Regionale.

• Rione Casale

A cura e spese dell'Autorità Portuale, dovrà essere realizzata, nei pressi della pista di pattinaggio del parco giochi, una nuova stazione di monitoraggio nella quale dovranno essere installati tutti gli analizzatori necessari al monitoraggio degli inquinanti di cui alla prescrizione f) del citato DEC/DSA/2005/00405 ( $CO$ ,  $SO_2$ ,  $NO_x$ ,  $PM_{10}$  e  $PM_{2.5}$ ). Tale nuova stazione sarà gestita dall'ARPA Puglia - DAP di Brindisi dopo sottoscrizione di apposita convenzione con l'Autorità Portuale. [...]"

Rumore

durante la fase di cantiere l'inquinamento acustico è generato prevalentemente dai mezzi meccanici impiegati per la realizzazione delle opere previste, mentre nella fase di esercizio le principali sorgenti di rumore sono il traffico veicolare e, in misura minore, i motori delle navi;

il Proponente evidenzia che nella fase di cantiere, la cui durata stimata è limitata a circa n. 9 mesi, l'impatto acustico può essere contenuto concentrando le attività più rumorose nelle ore in cui recano minor disturbo alla popolazione locale e applicando le regole di prassi per una corretta gestione del cantiere;

in fase di cantiere dovrà essere effettuato il monitoraggio del clima acustico, come richiesto dalla prescrizione g) del DEC/DSN2005/00405: "g) Prima dell'avvio dei lavori il proponente dovrà provvedere, con oneri a proprio carico e secondo modalità da concordare con l'ARPA Regionale, ad una campagna di misure del clima acustico in corrispondenza, almeno, delle stesse tre postazioni individuate per l'installazione delle centraline di monitoraggio della qualità dell'aria, oltre che dei principali ricettori presenti nelle aree urbane limitrofe agli attracchi traghetti e commerciali; le misure, da eseguirsi coerentemente con quanto disposto dal DM 16 marzo 1998 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio in merito alle Tecniche di rilevamento e misurazione dell'inquinamento acustico, andranno estese a due periodi dell'anno, corrispondenti ad una condizione di traffico medio, e rispettivamente ad una condizione di punta (periodo estivo) e comunque su un arco di tempo complessivo non inferiore a sei mesi, con attività di verifica e controllo demandata all'ARPA Puglia. I dati rilevati saranno resi disponibili anche al Comune di Brindisi";

negli incontri del 18/06/2009, del 26/02/2010 e del 02/09/2010 è stata stabilita definitivamente l'ubicazione delle centraline. Il Proponente riferisce che, previa intesa con i rispettivi proprietari, dei suoli, sarà posizionata una centralina cosiddetta "carrellata" in corrispondenza di ciascuno dei seguenti punti:

- sede del Consorzio A.S.I.;
- Villaggio San Pietro;
- adiacenze della stazione di monitoraggio della qualità dell'aria "via Taranto";
- adiacenze della stazione di monitoraggio della qualità dell'aria "parco giochi Casale", da realizzarsi ex novo.

Da parte di ogni centralina sono previste le misurazioni dei seguenti parametri per ciascuna campagna di misura:

- livello equivalente ponderato A;
- livello massimo;
- livello minimo;
- spettro in banda di 1/3 d'ottava;
- $L_{90}$ .

Per le centraline da ubicarsi presso la sede del Consorzio A.S.I. e del Villaggio San Pietro dovrà essere elaborato il livello equivalente  $L_{den}$  (day-evening-night). Per le centraline da collocarsi in via Taranto e nel rione Casale dovranno essere elaborati i livelli equivalenti  $L_{day}$  e  $L_{night}$ . Per tutte le centraline, infine, dovrà essere effettuata la correlazione con eventi specifici (traffico portuale, attività di cantiere, ecc.).

Ambiente marino

gli impatti potenziali sull'ambiente marino riguardano prevalentemente la qualità delle acque costiere, la sottrazione di aree di fondo e il disturbo alle biocenosi bentoniche, sia nell'area di intervento che nella fascia costiera esterna al porto;

le operazioni di dragaggio e di refluimento dei materiali dragati nella cassa di colmata di Costa Morena Est, previste dal progetto, saranno effettuate con tecniche di scavo atte a minimizzare il rilascio di porzioni pulverulente di sedimento in mare. Con riferimento a suddette operazioni, il Proponente dichiara che alla data di redazione dello Studio Preliminare Ambientale (novembre 2010) sono in corso le indagini integrative per l'ulteriore verifica di compatibilità, come stabilito dalla prescrizione a) del DEC/DSN2005/00405 del 26/04/2005: infatti, per la caratterizzazione ambientale dei sedimenti dei fondali dell'area marino-costiera di S. Apollinare da sottoporre a dragaggio, in sede di Conferenza dei Servizi istruttoria del 27/07/2006 e decisoria del 19/10/2006 sono state prescritte indagini integrative. In data 01/04/2009 l'Autorità Portuale di Brindisi ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente, alla Regione Puglia e all'ARPA Puglia il documento finale inerente gli esiti delle suddette indagini integrative. Nella Conferenza dei Servizi del 26/01/2010 il MATTM ha prescritto che l'ARPA Puglia analizzi una quota di sedimenti per accertarne definitivamente il grado di contaminazione. All'Università di Lecce, che ha effettuato la caratterizzazione, è stato quindi richiesto di mettere i sedimenti a disposizione dell'ARPA e alla data di redazione dello Studio Preliminare Ambientale (novembre 2010) l'Autorità Portuale di Brindisi risultava in attesa di riscontro;

il Proponente assicura che le modalità di gestione saranno meglio definite nelle successive fasi progettuali, a valle della verifica della caratterizzazione fisico-chimica e biologica dei sedimenti portuali, e che tutte le operazioni saranno effettuate secondo le modalità stabilite dall'attuale normativa vigente in materia;

#### *Ambiente terrestre*

l'intervento di progetto interessa un contesto di natura portuale, pressoché privo di componenti vegetazionali e di fauna terrestre di pregio;

il Proponente ha colto l'opportunità di riutilizzare vantaggiosamente, per operazioni di riempimento e reinterro, i materiali derivanti da operazioni di scavo, sterro e demolizione;

#### *Paesaggio*

l'intervento di adeguamento tecnico funzionale oggetto del presente procedimento riguarda la progettazione della configurazione geometrica degli ormeggi per navi passeggeri e ro-ro della banchina di S. Apollinare. In questa fase progettuale sono previste opere marittime in ambito portuale: la zona di influenza visiva del progetto coincide con il porto esistente;

al fine di mitigare gli impatti temporanei sul paesaggio durante la fase di cantiere, il Proponente prevede di adottare le seguenti misure:

- impiego di schermature e di vegetazione mimetica, ove possibile, sia in situ sia presso i punti di osservazione;
- organizzazione delle fasi costruttive tale da contenere nel tempo le limitazioni degli accessi ai singoli punti di interesse;
- ripristino della situazione preesistente al termine dell'occupazione delle aree di cantiere;

#### *Salute pubblica*

obiettivo dell'analisi condotta dal Proponente è l'individuazione dei fattori di tipo chimico-fisico, elettromagnetico, ionizzante e non ionizzante, associati alla realizzazione del progetto presentato, che possono determinare conseguenze negative sulla popolazione, come l'aumento della morbidità e pertanto devono essere studiati per approfondire cause, tempi, dosi, limiti ed effetti sulla salute delle comunità esposte;

data la natura dell'intervento, un potenziale impatto sulla salute pubblica della popolazione residente nel territorio interessato, in termini di esposizione a inquinamento e mortalità, può essere attribuito solo all'alterazione dello stato di qualità dell'aria e del clima acustico, in particolare durante la fase di costruzione. In ogni caso, il Proponente garantisce che saranno effettuati monitoraggi delle condizioni ambientali, in ottemperanza alle prescrizioni impartite dal Ministero dell'Ambiente per il progetto di variante al PRP;

**VALUTATO** che

**per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale la documentazione presentata rileva le seguenti evidenze:**

*Atmosfera*

allo stato attuale si attendono aggiornamenti sull'installazione e sull'operatività delle stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria, e quindi sull'avvio e sull'andamento delle relative attività di raccolta ed elaborazione dei dati rilevati, al fine di valutare lo stato ante operam della componente;

per la valutazione della qualità dell'aria e dell'efficacia delle misure di mitigazione previste si rimanda alle attività di verifica di ottemperanza relative al progetto di variante al Piano Regolatore Portuale di Brindisi (DEC/DSN2005/00405 del 26/04/2005);

*Rumore*

allo stato attuale si attendono aggiornamenti sull'installazione e sull'operatività delle centraline di monitoraggio del clima acustico, e quindi sull'avvio e sull'andamento delle relative attività di raccolta ed elaborazione dei dati rilevati, al fine di valutare lo stato ante operam della componente;

per la valutazione del clima acustico e dell'efficacia delle misure di mitigazione previste si rimanda alle attività di verifica di ottemperanza relative al progetto di variante al Piano Regolatore Portuale di Brindisi (DEC/DSN2005/00405 del 26/04/2005);

durante la fase di esercizio delle opere non sono previste variazioni significative della qualità delle acque del porto di Brindisi, già attualmente valutata scadente nell'area portuale interessata: è comunque previsto dal progetto l'impianto di scarico per le acque meteoriche delle aree di banchina e del piazzale a servizio;

*Ambiente marino*

riguardo la qualità delle acque costiere non si prevede un impatto significativo durante le fasi di costruzione, in quanto l'area di cantiere sarà confinata mediante l'uso di panne galleggianti;

con riferimento alla sottrazione di aree di fondo non si ravvisano impatti significativi, anche in considerazione del fatto che il progetto in esame prevede l'adeguamento tecnico funzionale di un terminal in un ambito portuale ove sono assenti biocenosi di pregio;

la realizzazione della cinta doganale di collegamento tra i terminal di S. Apollinare e Costa Morena, sulla base del progetto di adeguamento funzionale presentato dal Proponente, comporta la preclusione di un tratto di costa, avente estensione dell'ordine di alcune centinaia di metri, e la formazione di un bacino chiuso, delimitato dalle opere di progetto;

*Ambiente terrestre*

l'intervento di progetto interessa un ambito portuale caratterizzato da una vegetazione e una fauna terrestre prive di particolare valore, in un contesto già in parte compromesso: non si ravvisano impatti significativi a carico di suddette componenti ambientali;

si evidenzia che il reimpiego in situ di materiali da costruzione permette di limitare gli impatti ambientali sulla componente suolo, nonché il traffico di mezzi pesanti e l'inquinamento atmosferico e acustico da essi indotto;

nonostante il previsto riutilizzo dei materiali, il Proponente ha stimato un fabbisogno complessivo di inerti da cava pari a circa 46.802,10 m<sup>3</sup>, da reperire presso cave locali in grado di garantire tali quantitativi, e un esubero di circa 104.884,77 m<sup>3</sup> di materiale da smaltire, proveniente dalle operazioni di escavo subacqueo per la riprofilatura dei fondali;

il "Progetto di monitoraggio ambientale" (documentazione integrativa prodotta dal Proponente) evidenzia che il materiale proveniente dalla riprofilatura dei fondali sarà refluito entro bettoline stagne tramite la benna mordente bivalve a tenuta stagna del mezzo marittimo impiegato, quindi sarà trasportato a terra e scaricato

con l'ausilio di un escavatore con braccio di idonea lunghezza entro camion con cassone a tenuta stagna, per il conferimento nella vasca di colmata impermeabile di Costa Morena Est. Con riferimento alle attività di refluento, l'acqua di supero sarà raccolta e trattata nel rispetto del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.: pertanto il dragaggio e il conseguente riempimento di Costa Morena avverranno totalmente via mare, senza generare traffico veicolare a terra;

#### *Paesaggio*

tra le misure di mitigazione individuate dal Proponente per la realizzazione dell'adeguamento tecnico funzionale del terminal di S. Apollinare, si evidenzia che è prevista una pianificazione delle attività di cantiere allo scopo di limitare il più possibile il livello di perturbazione generato sul paesaggio;

la prevista valorizzazione della vicina area archeologica di Punta delle Terrare, acquisita dall'Autorità Portuale di Brindisi in data 12/06/2009, costituisce un impatto positivo sul paesaggio in relazione alla possibilità di fruizione dell'area da parte dei passeggeri in transito;

#### *Salute pubblica*

viste le dimensioni del progetto, la durata temporale del cantiere e la distanza delle aree di intervento dal centro abitato, non è ragionevole prevedere che l'adeguamento tecnico funzionale del terminal S. Apollinare possa provocare un'alterazione dello stato di salute della popolazione locale;

**CONSIDERATA E VALUTATA** la **documentazione integrativa** fornita dal Proponente con nota prot. 4839 del 27/04/2011, acquisita al prot. CTVA-2011-0001605 in data 02/05/2011, in riferimento al progetto definitivo delle "Opere di completamento accosti portuali per navi traghetto e ro-ro di S. Apollinare nel porto di Brindisi", completo di "Studio meteo-marino" e "Fotoinserimento", allo "Studio idrogeologico" relativo alle aree di Costa Morena-S. Apollinare, completo di richiesta di modifica della perimetrazione delle aree a pericolosità idraulica nel porto di Brindisi, al progetto definitivo di "Riqualificazione del terminal di Costa Morena", completo dei pareri già ottenuti, e allo "Studio trasportistico relativo al potenziamento ormezzi del Porto Medio";

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO  
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**ESPRIME**

**parere positivo all'esclusione dalla procedura di VIA  
del progetto "Adeguamento tecnico funzionale del terminal S. Apollinare e della diga di Punta Riso nel  
porto di Brindisi", presentato dalla Società proponente Autorità Portuale di Brindisi, limitatamente agli  
interventi di adeguamento tecnico funzionale del terminal S. Apollinare,  
a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) il presente parere non riguarda gli interventi di **adeguamento tecnico funzionale della diga di Punta Riso**, che il Proponente ha inteso escludere dal procedimento con decisione comunicata con nota prot. 3534 del 28/03/2011, acquisita al prot. CTVA-2011-0001138 in data 28/03/2011, nella quale *"si ritiene opportuno avviare un progetto di respiro più vasto, implicante l'adozione dei necessari atti di assenso"*: tali interventi ed eventuali altre opere, non previste in questa sede, dovranno essere sottoposti alle apposite procedure di autorizzazione ambientale;
- b) il **progetto definitivo di riqualificazione del terminal di Costa Morena**, che il Proponente ha inteso fornire quale documentazione integrativa, utile a valutare gli interventi previsti presso S. Apollinare in un contesto di pianificazione più vasto, di opere tra loro integrate e funzionali, non è oggetto del presente procedimento: esso dovrà essere esaminato successivamente in fase di VIA preferibilmente nell'ambito del procedimento autorizzativo del nuovo Piano Regolatore Portuale;
- c) prima dell'avvio dei lavori dovranno essere ottemperate tutte le prescrizioni formulate in sede di pronuncia di compatibilità ambientale e paesaggistica per il progetto di **variante al Piano Regolatore Portuale del Porto di Brindisi**, di cui al Decreto Interministeriale **DEC/DSN2005/00405 del 26/04/2005**, adottato dal Ministero per l'Ambiente e la Tutela del Territorio di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali;
- d) l'Autorità Portuale di Brindisi dovrà approfondire i contenuti previsti dal protocollo per la gestione ambientale del cantiere e durante le fasi di costruzione dovrà far adottare tutte le necessarie misure di mitigazione al fine di contenere la diffusione delle polveri e le emissioni di rumore;
- e) l'Autorità Portuale di Brindisi dovrà predisporre, secondo le modalità concordate con ARPA Puglia, specifici piani di monitoraggio ambientale con particolare riferimento alle componenti rumore, atmosfera e ambiente marino, da attuarsi prima dell'avvio dei lavori, in fase di cantiere e durante l'esercizio delle opere di progetto, al fine di verificare il rispetto dei limiti di legge e l'efficacia degli interventi di mitigazione previsti, assumendo infine le eventuali ulteriori determinazioni necessarie sulla base dei risultati ottenuti. Dovrà inoltre essere predisposto dall'Autorità Portuale un Centro per la Raccolta e l'Elaborazione dei dati che gestisca le stazioni componenti le reti di monitoraggio, mediante collegamento via modem telefonico e telefono cellulare, per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni presso le competenti Autorità di controllo e per la valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli recettori presi a riferimento:
  - e.1) il piano di monitoraggio del clima acustico dovrà interessare la fase di cantiere, la fase di esercizio e un periodo di almeno n. 2 anni di operatività delle opere di progetto nell'assetto finale, con particolare riferimento ai ricettori localizzati in prossimità delle aree considerate critiche; sulla base dei risultati delle campagne di monitoraggio acustico dovranno essere adottate le necessarie e opportune misure di mitigazione;
  - e.2) il piano di monitoraggio della qualità dell'aria nell'area interessata dal traffico portuale dovrà prevedere almeno n. 2 campagne periodiche annuali di durata mensile in postazioni critiche; ferme restando le competenze di ARPA Puglia, il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori, dovrà proseguire durante le attività di cantiere e nella fase di esercizio delle opere di progetto e dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico veicolare, quali CO, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub>;
  - e.3) il piano di monitoraggio finalizzato a valutare l'eventuale impatto delle attività portuali sulla qualità delle acque di balneazione (D.P.R. n. 470/82 e ss.mm.ii.), nonché all'individuazione delle misure di mitigazione eventualmente necessarie, dovrà essere elaborato in conformità alle

*“Metodologie analitiche di riferimento - Programma di monitoraggio per il controllo dell'ambiente marino costiero triennio 2001-2003”* redatte da MATTM e ICRAM (2001): l'attività di monitoraggio, che potrà essere attuata mediante l'installazione di centraline fisse di monitoraggio ovvero mediante periodiche raccolte e analisi di campioni, dovrà iniziare prima dell'avvio delle attività di cantiere e dovrà essere estesa, con le modalità che saranno stabilite nel suddetto piano, alla fase di esercizio delle opere di progetto. Il monitoraggio dovrà riguardare la colonna d'acqua, i sedimenti e il biota; i punti di campionamento devono comunque comprendere le spiagge dell'area portuale, nonché i substrati duri in profondità;

e.4) il piano di monitoraggio finalizzato alla verifica dello stato ambientale dell'ambito portuale nelle fasi di cantiere e di esercizio dovrà prevedere prelievi semestrali delle acque del bacino e dei fanghi del fondale, con analisi chimiche, fisiche e microbiologiche tese soprattutto a conoscere le concentrazioni dei principali inquinanti (metalli pesanti, indicatori microbiologici, idrocarburi, BOD e COD) e i loro effetti (temperatura e ossigeno disciolto);

e.5) il piano di monitoraggio esteso all'unità fisiografica costiera dovrà riguardare sia il comparto biotico, potenzialmente interessato dagli impatti delle opere, sia il comparto morfodinamico e di trasporto solido. L'attività di monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori e dovrà proseguire durante le fasi di cantiere e di esercizio, fino ad almeno n. 4 anni dal completamento dell'intervento. Lo stesso piano dovrà tener conto di tutte le componenti biotiche e abiotiche comprese nelle matrici acqua, sedimento e benthos contenute all'interno del bacino portuale. Il monitoraggio sarà finalizzato:

- ad individuare eventuali alterazioni a breve e lungo termine sull'evoluzione della linea di costa e sugli ecosistemi marini costieri;
- a mitigare gli stessi mediante adeguate azioni correttive, da attuarsi in corso d'opera e in fase di esercizio.

In particolare, dovrà essere previsto uno specifico monitoraggio delle possibili interferenze ambientali generate dagli interventi di adeguamento tecnico funzionale, sia nella fase di cantiere sia in quella di esercizio, sulle porzioni di costa che risulteranno precluse dalla realizzazione della cinta doganale di collegamento tra i terminal di S. Apollinare e Costa Morena.

Ai fini del monitoraggio dei fenomeni idrodinamici e di trasporto solido dovranno comunque essere previste idonee stazioni fisse;

- f) in sede di progettazione esecutiva il Proponente dovrà produrre un piano operativo di dragaggio munito dei relativi permessi per l'approfondimento dei fondali non incluso nel presente progetto;
- g) dovranno essere stabilite in accordo con ARPA Puglia le modalità più idonee per la gestione dei sedimenti derivanti da dragaggi nell'ambito del bacino portuale, in relazione all'idoneità fisico-chimico-biologica degli stessi, come risultante dalla preventiva caratterizzazione di cui al D.M. 24/01/1996 e in base ai criteri previsti nel Quaderno ICRAM *“Aspetti tecnico-scientifici per la salvaguardia ambientale nelle attività di movimentazione dei fondali marini - Dragaggi portuali”*;
- h) la porzione di materiale derivante da dragaggi e da riprofilatura dei fondali, che non risulti in alcun modo riutilizzabile, dovrà essere avviata ad idoneo impianto di smaltimento, concordando con ARPA Puglia le modalità per lo stoccaggio temporaneo e per il trasporto presso i siti di allocazione definitiva, nonché gli accorgimenti previsti dalle normative vigenti al fine di garantire la sicurezza delle operazioni in relazione alla dispersione dei materiali nell'ambiente;
- i) la movimentazione dei materiali derivanti da scavi e dragaggi, fatto salvo l'eventuale materiale da conferire a discarica, deve avvenire esclusivamente via mare;
- j) il progetto esecutivo dovrà contenere, oltre al bilancio generale dei movimenti di materiale, l'indicazione della provenienza degli inerti e l'ubicazione delle cave autorizzate per quantità e qualità dei materiali necessari;
- k) prima dell'inizio dei lavori dovranno essere effettuate le analisi ritenute opportune sulla base dello studio geologico-geotecnico, ai fini della ricognizione dettagliata dei profili della resistenza secondo la profondità e la tipologia delle opere da realizzare, tenendo conto della sollecitazione sismica. Inoltre devono essere previsti e attuati specifici controlli sul comportamento delle strutture, da eseguire sia in fase di costruzione che di esercizio, ai fini dell'accertamento della funzionalità delle opere e della corrispondenza con le previsioni del modello numerico;

- l) nell'ambito della progettazione esecutiva della rete di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche, dovranno essere approfonditi i contenuti del progetto definitivo prevedendo idonei impianti per il drenaggio, l'invaso e il trattamento delle acque di prima pioggia e degli eventuali sversamenti accidentali, al fine di proteggere l'ambiente idrico; inoltre dovrà essere elaborato il piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema e in ogni caso lo scarico delle acque reflue connesso all'esercizio delle attività portuali dovrà essere convogliato nella rete fognaria comunale, quindi all'impianto di depurazione;
- m) prima dell'avvio delle attività di cantiere il Proponente dovrà predisporre un piano di sicurezza per sversamenti accidentali, per antincendio, per collisioni e in generale per incidenti, che comprenda l'analisi del rischio e l'indicazione delle azioni di prevenzione e protezione necessarie. In caso di incidente con dispersione di sostanze inquinanti e contaminazione di vegetazione, suolo o acque, con particolare riferimento a oli, idrocarburi, acque di sentina, plastiche, vetroresina, diluenti, ecc., inclusa la possibile diffusione degli inquinanti presenti nei sedimenti portuali a seguito di dragaggi, dovrà essere predisposto un piano di interventi di contenimento e di emergenza: tale piano dovrà essere concordato con ARPA Puglia e messo a disposizione dei competenti Organi di vigilanza;
- n) dovrà essere predisposto un progetto esecutivo per evitare l'intorbidamento delle acque di mare in seguito alle previste operazioni di riempimento con materiali provenienti da cave;
- o) dovrà essere predisposto un progetto esecutivo per il trattamento delle acque di sentine, i sistemi di aspirazione, la pulizia delle sentine e il trattamento dei rifiuti, la raccolta degli oli usati, il ritiro e lo stoccaggio provvisorio delle batterie usate, i sistemi di raccolta differenziata di rifiuti, anche gestiti mediante impianti e servizi esistenti nell'ambito portuale;
- p) la realizzazione delle opere di progetto è subordinata all'ottenimento preventivo dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42. La procedura ordinaria prevista dall'art. 146 del decreto è caratterizzata dall'intervento della Soprintendenza in via preventiva, attraverso il rilascio di un parere di natura vincolante, da acquisire all'interno del procedimento stesso di ottenimento del titolo edilizio abilitativo. Resta fermo che la realizzazione del progetto in esame è subordinata al rilascio da parte delle autorità competenti di tutte le autorizzazioni e i pareri necessari ai sensi delle vigenti disposizioni di legge;
- q) La realizzazione delle opere in progetto è subordinata all'ottenimento preventivo del nulla osta di competenza dell'Autorità di Bacino della Puglia;
- r) gli eventuali costi relativi alle prescrizioni dovranno essere inseriti nel quadro economico del progetto esecutivo;

La verifica di ottemperanza delle prescrizioni c), d), f), i), j), k), l), n), o), p) e q) dovrà essere svolta da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. La verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni e), g), h) e m) dovrà essere svolta da parte di ARPA Puglia.

  
Presidente Claudio De Rose

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Prof. Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali

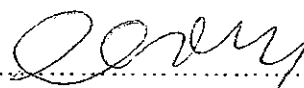
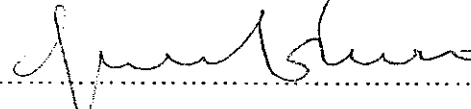
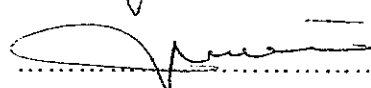
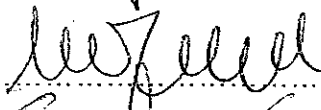
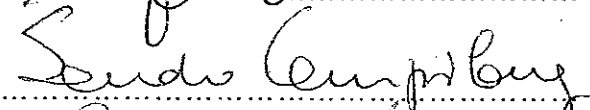
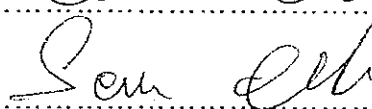
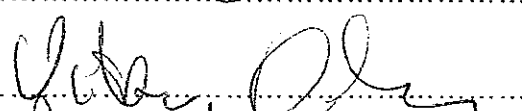
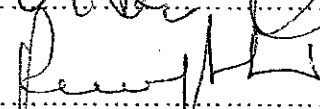
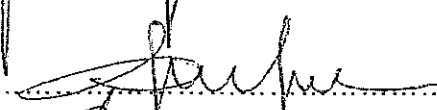

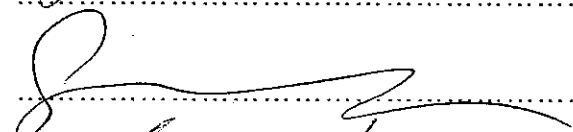
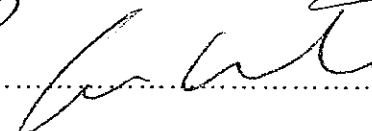
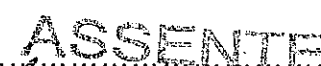
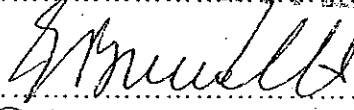
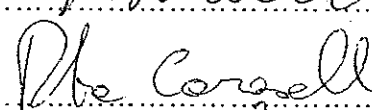
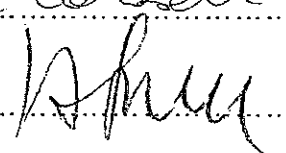
Dott. Gaetano Bordone

Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
**ASSENTE**  
  
  
**ASSENTE**  
  
  
  


Vs



Arch. Laura Cobello  
Prof. Carlo Collivignarelli  
Dott. Siro Corezzi  
Dott. Maurizio Croce  
Prof.ssa Barbara Santa De Donno  
Avv. Luca Di Raimondo  
Dott. Cesare Donnhauser  
Ing. Graziano Falappa  
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini  
Prof. Antonio Grimaldi  
Ing. Despoina Karniadaki  
Dott. Andrea Lazzari  
Arch. Sergio Lembo  
Arch. Salvatore Lo Nardo  
Arch. Bortolo Mainardi  
Prof. Mario Manassero  
Avv. Michele Mauceri  
Ing. Arturo Luca Montanelli

*L. Cobello*

*C. Collivignarelli*

*S. Corezzi*

ASSENTE

*B. Santa De Donno*

*L. Di Raimondo*

*C. Donnhauser*

*G. Falappa*

*F. Gargallo di Castel Lentini*

*A. Grimaldi*

*D. Karniadaki*

*A. Lazzari*

*S. Lembo*

*S. Lo Nardo*

ASSENTE

*M. Manassero*

ASSENTE

ASSENTE

*SL*

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Ing. Roberto Viviani

Ing. Gennaro Russo  
(Rappresentante Regione Puglia)

*F. Montemagno*

ASSENTE

ASSENTE

*Eleni Papaleludi*

ASSENTE

*Francesca Federica Quercia*

*Vincenzo Ruggiero*

*Vincenzo Sacco*

*Xavier Santiapichi*

*Francesca Soro*

ASSENTE

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Interministeriale di Coordinamento  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta  
di N° 13 fogli è conforme al  
suo originale.

Roma, li 22/06/2011