



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 110 del 29/08/2006

Bollettino regionale

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 4 agosto 2006, n. 1190

Legge n. 84/1994, art. 5 - Legge Regionale 20/2000 art. 3, comma 4 - Comune di Brindisi - Progetto di variante al Piano Regolatore Portuale.

L'Assessore Regionale all'Assetto del Territorio (Urbanistica ed E.R.P.) Prof.ssa Angela BARBANENTE, sulla base dell'istruttoria espletata dal Responsabile della P.O., confermata dal Dirigente di Settore, riferisce quanto segue.

"Il Porto di Brindisi (porto di 2^a categoria, 1^a Classe) è soggetto al Piano Regolatore attualmente vigente, approvato con D.M. n. 375 del 21/10/1975 a seguito del parere favorevole n. 694 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, reso nell'adunanza del 15/12/1974.

La variante al Piano Regolatore Portuale di Brindisi, adottata dal Comitato Portuale in data 17.06.2002 con deliberazione n. 3 prevedeva sostanzialmente la realizzazione nell'ambito portuale delle seguenti opere:

1. realizzazione, a cura e spese dell'Enel, di un nuovo molo nel porto esterno, nella zona antistante la centrale Brindisi Nord, per il carico e scarico di rinfuse e orimulsion, attualmente movimentati nell'adiacente banchina di Costa Morena;
2. completamento degli accosti portuali per navi traghetto e ro-ro a Sant'Apollinare.

La variante, così come adottata, è stata trasmessa con nota n. 3800 in data 19/06/2002 dall'Autorità Portuale di Brindisi al Consiglio Superiore dei LL.PP. per esame e parere ai sensi dell'art. 5 della legge 84/1994.

Il Consiglio Superiore dei LL.PP. in data 8.11.2002 con voto n. 225 ha espresso il proprio parere di competenza, le cui osservazioni e prescrizioni di seguito sinteticamente si riportano:

A) Lo studio trasmesso si limita agli aspetti della sola Variante proposta, senza alcun riferimento alla valutazione complessiva della sicurezza nei riguardi della situazione esistente e delle opere previste nel P.R.P. del 1975, peraltro non del tutto realizzate;

B) E' necessario che la proposta di Variante, di cui trattasi, prenda in esame anche gli aspetti connessi con le interrelazioni con le altre infrastrutture destinate ad attività a rischio di incidente (gasdotti, oleodotti, attracchi navi per il trasporto di sostanze petrolifere, chimiche e gas;

C) Nel "Rapporto di Sicurezza" si afferma che "i progetti, di cui alla proposta di variante al P.R., non presentano particolari criticità sul piano della sicurezza," . Ciò risulta discordante con quanto riportato nello Studi di Impatto Ambientale, in cui si evidenzia la necessità di produrre uno specifico studio sulla sicurezza.

Pertanto, si prescrive:

- dovrà essere elaborato un "Rapporto integrato di sicurezza" dell'intera area portuale ed un "Piano di emergenza portuale" come richiesto dalle disposizioni di cui al D.M. 16/5/01 n. 293;
- le misure di sicurezza sopra riportate siano inserite nelle norme tecniche di attuazione della Variante al P.R.P. e che sia assicurata la loro tempestiva applicazione in fase di gestione delle nuove strutture portuali;
- per quanto si riferisce agli accosti per navi ro-ro previsti nell'ambito del porto interno, si prescrive che sia verificata la compatibilità con eventuali altri accosti non riportati negli elaborati in esame, alla luce dei criteri sopra riportati.

D) Sotto il profilo funzionale, ..., si raccomanda che il previsto aumento dei traffici marittimi tenga adeguatamente conto dei limiti di ampiezza dell'imboccatura di collegamento tra il porto esterno ed il porto medio ... (pagg. nn. 18 e 19 del voto);

E) Per quanto concerne i collegamenti con la rete dei trasporti su ferro e su gomma, si rileva innanzi tutto che non è stato fornito in sede istruttoria, così come richiesto nella nota del 30.07.2002, un esaustivo "Studio relativo ai flussi di traffico che verranno indotti nelle aree portuali e nell'ambito urbano dalla variante proposta, compresa la zona del vecchio approdo".

In merito si rileva che nella Relazione integrativa in atti, riguardo ai nuovi approdi per traghetti e ro-ro, viene evidenziato che "il sistema viario e ferroviario dovrà essere potenziato nell'ambito del P.I.T. (Programma Integrato Territoriale Regione Puglia) per supportare il conseguente aumento dei traffici".

Inoltre nello "Studio di Impatto Ambientale - Quadro di riferimento programmatico". viene dichiarato che sussistono "carenze di infrastrutture dedicate a diversi tipi di traffico e pesante coinvolgimento delle aree urbane con le attività portuali".

In relazione a quanto sopra riportato:

- l'Assemblea evidenzia che le problematiche logistiche assumono un'importanza fondamentale e pertanto i necessari adeguamenti nel settore della viabilità e dei trasporti non possono essere rinviati a fasi successive a quelle della realizzazione delle opere portuali.

- sin da questa fase di parziale revisione del P.R.P. attraverso la variante proposta, l'Assemblea prescrive che siano studiati sostanziali interventi di miglioramento delle interconnessioni tra città e porto, sia attraverso i necessari adeguamenti delle infrastrutture esistenti, sia mediante una più razionale organizzazione della viabilità generale, che non consente un'agevole accessibilità alle diverse aree portuali.

- Tale situazione appare particolarmente critica per quanto riguarda l'accessibilità alla zona di S. Apollinare (...). In queste aree, infatti, non risulta compiutamente individuato il sistema di disimpegno della viabilità dedicata all'imbarco e allo sbarco dei passeggeri e dei mezzi (...). Sotto questo profilo si rilevano in particolare discordanze tra la viabilità generale di cui alla tav. 4 (1:10.000) e quella relativa alla zona S. Apollinare di cui alla tav. 8a (1:200); analoga osservazione riguarda il rapporto tra la stessa

tav. 4 e la tav. 815 relativa alla zona del Molo Enel quest'ultima soprattutto riguardo al percorso TIR.

- Oggetto di particolare attenzione dovrà essere in ogni caso, l'impatto di tale viabilità con la rete urbana, soprattutto nella zona di collegamento con il centro urbano.

- Si raccomanda che siano previsti interventi di adeguamento o almeno di razionalizzazione dei percorsi, che presentano intersezioni a raso, curve a gomito, improvvisi restringimenti di carreggiata, ecc.

Al riguardo si evidenzia altresì la necessità di assicurare sin da questa fase interventi che consentano lo scambio intermodale, attraverso adeguati collegamenti con la Stazione Ferroviaria e la Stazione del pullman, prevedendo quindi fermate di mezzi pubblici in adiacenza alle zone destinate a nuovi attracchi per i passeggeri che sbarcano dai traghetti.

F) Non sono stati trasmessi, così come richiesto, i pareri degli Enti preposti alla dei vincoli. Riguardo alle specifiche dichiarazioni riportate nel S.I.A. l'Assemblea ravvisa la necessità che le stesse siano sottoposte alla verifica dei competenti Organi di Tutela. Sempre nel merito della variante al PRP di cui trattasi la G.R. con delibera n. 2170 del 19.12.2003 ha espresso parere negativo in ordine al progetto di variante adottato; ciò ha indotto l'Autorità Portuale, al fine di non pregiudicare il finanziamento concesso e di migliorare la sicurezza e la fruizione del porto a richiedere alla Regione Puglia un parere interlocutorio sulla sola opera di Sant'Apollinare, stralciando l'esame del proposto pontile ENEL e degli interventi allo stesso connessi.

Con delibera n. 970 del 16.07.2004 la G.R., esaminati gli atti, ha espresso parere favorevole per la compatibilità ambientale limitatamente alle opere di completamento degli accosti portuali.

Pertanto, la Variante al PRP di Brindisi, così come richiesto dall'Autorità Portuale di Brindisi, consiste nelle seguenti opere:

- Tre pontili disposti a pettine aventi una lunghezza rispettivamente di circa 100 m., 190/180 m. e 250/200 m.;
- Realizzazione di una banchina di riva.

In data 1.2.2005 con nota n. 1018, il Segretario Generale dell'Autorità Portuale ha trasmesso gli atti ed elaborati grafici della variante in parola alla Regione Puglia per la definitiva approvazione ai sensi della legge n. 84/1994.

In particolare gli atti ed elaborati grafici trasmessi, con la suindicata nota n. 1018/2005, risultano i seguenti:

- Tav. A "Relazione";
- Tav. B "Rapporto sulla sicurezza in ambito portuale";
- Tav. 1 "Piano Regolatore Portuale approvato con decreto n. 375/1975".
- Tav. 2 "Stato di fatto P.R. Portuale approvato con decreto n. 375/1975";
- Tav. 3 "Proposta di Variante al PR Portuale approvato con decreto n. 375/1975" (aggiornata a seguito dell'iter VIA);
- Tav. 4 "Inquadramento territoriale e viabilità" (aggiornata a seguito dell'iter VIA);
- Tav. A0 "Relazione Integrativa e Allegati Planimetrici";
- Delibera C.C. n. 61 del 24.04.2002 "Autorità Portuale di Brindisi - Richiesta d'intesa alla proposta di variante al Piano Regolatore Generale del Porto approvato con D.M. n. 375 del 21.10.1975. Adempimenti";
- Delibera del Comitato Portuale n. 3 del 17.6.2002 "Progetto di variante al Piano Regolatore Portuale -

Adozione;

- Voto n. 225/2002 dell'8.11.2002 del Consiglio Superiore dei LL.PP.

Con nota prot. n. 292/2 del 12/1/2006, il Settore Regionale scrivente ha richiesto all'Autorità Portuale di Brindisi documentazione integrativa in merito alla VIA cui la variante in oggetto è stata sottoposta - ivi compreso la pronuncia in merito espressa dal competente Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - nonché le tavole di progetto contraddistinte al n° 3 ("Proposta di Variante al P.R. Portuale approvato con decreto n. 375/75") e al n° 4 ("Inquadramento territoriale e viabilità") nella versione originaria - ovvero come adottate nella Delibera del Comitato Portuale n° 3 del 17/06/2002 - unitamente ad una puntuale Relazione Illustrativa degli adeguamenti operati che specifichi inoltre se gli stessi attengono alle condizioni e prescrizioni formulate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 225/02 dell'8/11/2002.

Con nota prot. n. 671 del 23/1/2006 l'Autorità Portuale di Brindisi ha trasmesso al Settore Urbanistico Regionale la documentazione integrativa richiesta, ovvero:

- Studio di Impatto Ambientale su supporto informatico, già depositato presso l'Assessorato regionale all'Ambiente;

- Tav. n° 3 e tav. n° 4 originarie, adottate con Delibera del Comitato Portuale n° 3 del 17/06/2002, come elaborate prima dell'aggiornamento effettuato a seguito dell'iter di Valutazione d'impatto Ambientale, consistito esclusivamente nell'eliminazione dalla proposta di Variante al P.R.P. di una delle due opere, ossia il Pontile Enel.

- Per quanto attiene alla Relazione Illustrativa degli adeguamenti operati richiesta dal Settore Urbanistico Regionale, l'Autorità Portuale fa presente nella suddetta nota che gli adeguamenti sono stati ampiamente illustrati nella Tav. A0 - Relazione Integrativa - già trasmessa nella precedente nota prot. n. 1018 del 1/2/2005.

- Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di pronuncia sulla VIA.

L'Autorità Portuale di Brindisi ha avanzato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio istanza di pronuncia di compatibilità ambientale e paesaggistica sulla Variante adottata, acquisita in data 18/11/2002 con prot. n. 12467, pubblicata, ai sensi delle vigenti norme in materia, su alcuni quotidiani a diffusione nazionale e regionale ed, in particolare, sui quotidiani IL SOLE 24 ORE del 14/11/2002 e la GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO del 16/11/2002.

Successivamente, la stessa Autorità Portuale di Brindisi ha richiesto, con nota in data 15/9/2004 e accolta dalla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale con nota dell'11/11/2004, di considerare ai fini della procedura di VIA i soli interventi interessanti la località di Sant'Apollinare, stralciati degli interventi presentati in precedenza.

In fase istruttoria degli atti concernenti la richiesta pronuncia di compatibilità ambientale, il competente Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ha chiesto all'istante documentazione integrativa, trasmessa dall'Autorità Portuale di Brindisi con successive note acquisite rispettivamente in data 15/09/04 prot. n. 20279, 14/10/04 prot. n. 22675, 27/10/04 prot. n. 23864, 16/11/04 prot. n. 2837, 7/12/04 prot. n. 27320 e 19/01/05 prot. n. 1282.

Il predetto Ministero ha inoltre acquisito il parere favorevole con prescrizioni all'approvazione della Variante al Piano Regolatore Portuale di Brindisi formulato dalla Regione Puglia con nota n. 8488 del 20/08/04, pervenuta il 7/09/04.

Il parere positivo è riferito limitatamente alle opere di completamento degli accosti portuali per navi traghetto e ro-ro a Sant'Apollinare, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- Venga elaborato un 'Piano di emergenza portuale' ed un 'Rapporto integrato di sicurezza' dell'intera area portuale in conformità a quanto previsto dal D.M. 16.05.2001, n. 293;
- qualora le caratteristiche dei materiali provenienti dal drenaggio o dagli scavi non siano rispondenti ai valori limite fissati dal D.M. 471/99, dovrà essere assicurata la condizione di regolare deposito temporaneo (come definito dal D.Lgs. 22/97) o, se necessario, deve essere acquisita preventiva autorizzazione allo stoccaggio (operazione di smaltimento D15 di cui all'allegato B del D.Lgs. 22/97);
- venga approfondito e razionalizzato lo studio relativo alla viabilità di accesso all'area.

Il competente Ministero dell'Ambiente ha altresì acquisito il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. 07 08 480/2045/2005 del 7 marzo 2005, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione d'impatto ambientale, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali:

"Con apposita istanza dell'11/11/2002, ricevuta dalla Direzione Generale per i beni architettonici e paesaggistici il 18/11/2002 ed acquisita agli atti al prot. n. ST/408/42396 del 21/11/2002, unitamente al progetto ed allo studio di impatto ambientale, l'Autorità Portuale di Brindisi ha richiesto pronuncia di compatibilità ambientale e art. 6, Legge 8 luglio 1986 n. 349, per il progetto relativo alla Variante del Piano Regolatore Portuale di Brindisi.

La suddetta Direzione Generale, con nota ST/408/43205 del 26/11/2002, ha inoltrato copia del progetto e dello studio di impatto ambientale alle due Soprintendenze in indirizzo, per le valutazioni di competenza.

L'avviso al pubblico sui quotidiani è stato effettuato in data 14 e 16 novembre 2002.

L'area oggetto di intervento è interessata dai 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 P.U.T.T./P. della Regione Puglia, che ha ricompreso detta zona nell'Ambito Territoriale Esteso di valore distinguibile "C" (cfr. quadro di Riferimento Programmatica del SIA.);
- Vincolo archeologico in località "Punta Le Terrane" in prossimità dell'area di Sant'Apollinare (cfr. quadro di Riferimento Programmatico del S.I.A.).

(...)

Durante il sopralluogo del 06/09/2004, la Soprintendenza per i B.A.P. di Bari ha richiesto ai progettisti una variante agli accosti consistente nell'arretramento della banchina adiacente l'area archeologica al limite dell'area da dragare.

Successivamente, con nota n. DSA/2004/25073 dell'11/11/2004 il Ministero dell'Ambiente ha ritenuto di accogliere la richiesta dell'Autorità Portuale relativamente alle opere di cui sopra, motivando l'assenso alla sostanziale ... in dipendenza delle opere in questione rispetto alle restanti opere costituenti la variante del piano di cui all'oggetto".

In merito alle opere in oggetto, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per la Puglia - Bari, ricevuti ed esaminati gli elaborati dello studio di impatto ambientale, aggiornati secondo le indicazioni sopra riportate, con nota n. 891/B del 4/02/2005, ha espresso il proprio nulla osta di competenza alla esecuzione dei lavori indicati in oggetto.

La Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia - Taranto, con nota prot. n. 1697 del 27/01/2005, ha ribadito le proprie valutazioni di competenza - nota n. 22264 del 29/11/2002 e successiva nota di integrazione e precisazione del 25/06/2004 prot. n. 11816 - esprimendo il proprio nulla osta di massima all'esecuzione delle opere previste alle 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.

- Si chiede inoltre di conoscere eventuali lavori previsti a Sant'Apollinare, nell'area a disposizione per la realizzazione di infrastrutture, in quanto è ivi attestata la presenza di una villa romana.

- Di tutti i lavori previsti "a terra" occorrerà definire un cronoprogramma per consentire il controllo da parte del personale di questo Ufficio.

La Direzione Generale per i Beni Archeologici; acquisite le valutazioni della Soprintendenza Archeologica della Puglia, ha espresso il seguente parere istruttorio, trasmesso con nota n. 1866 del 24 febbraio alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici:

Con riferimento alle opere in oggetto, la scrivente Direzione Generale, visto il parere della Soprintendenza Archeologica, concorda con le indicazioni ivi contenute, con l'ulteriore prescrizione che, compatibilmente con le condizioni geomorfologiche del terreno, siano effettuate preliminarmente prospezioni geofisiche, secondo le esigenze e le modalità da concordare con la Soprintendenza competente, onde procedere successivamente ad indagini archeologiche mirate.

La Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, a conclusione dell'istruttoria relativa alla procedura in oggetto, acquisite le valutazioni delle Soprintendenze succitate e il parere istruttorio della Direzione Generale per i Beni Archeologici ha espresso il seguente parere, trasmesso con nota n. 07 08 480/2045/2005 del 7 marzo 2005, concordando con le valutazioni espresse dalle Soprintendenze e con le valutazioni espresse dalla Direzione Generale per i Beni Archeologici':

""Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le disposizioni di legge indicate in oggetto, in conformità del parere istruttorio formulato dalla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici sulla scorta delle valutazioni delle succitate Soprintendenze e del parere istruttorio della Direzione Generale per i Beni Archeologici, ritiene di poter esprimere parere favorevole in ordine alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dall'Autorità Portuale di Brindisi per la realizzazione delle opere descritte in oggetto.""

Pertanto, il competente Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio esprime giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla Variante al Piano Regolatore (PRP) del Porto di Brindisi da realizzarsi in Comune di Brindisi (BR) presentata dall'Autorità Portuale di Brindisi a condizione che si ottemperi alle prescrizioni di seguito testualmente riportate:

- per quanto riguarda i drenaggi e le componenti ambiente idrico suolo e sottosuolo:

a) 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;

b) per quanto attiene alla effettuazione delle operazioni di drenaggio e trivellazione, fatto salvo quanto sarà prescritto e attuato nell'ambito della procedura di bonifica sopra citata, il proponente, prima dell'avvio dei lavori; dovrà sottoporre per approvazione alla Direzione per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio un progetto di dettaglio contenente almeno i seguenti elementi:

- Tecniche di dragaggio e di trivellazione prescelte in relazione all'obiettivo di minimizzare la diffusione di sedimenti in fase di scavo, anche con riferimento ai risultati finali delle attività di caratterizzazione dei fondali; da completare prima dell'inizio dei lavori;
- Indicazione dei siti individuati per il riutilizzo dei materiali dragati; con descrizione dei lavori ivi previsti e/o in corso, nonché delle relative tempistiche di attuazione;
- Modalità di riutilizzo dei materiali presso i siti di cui al precedente punto 2, nonché delle tecniche e dei trattamenti conseguentemente da adottare in loco per garantire l'assenza di impatti ambientali;
- Entità e modalità di trasporto dei materiali di dragaggio presso i siti di cui al precedente punto 2, comprensivo delle indicazioni di dettaglio relative ai mezzi di trasporto e agli accorgimenti previsti per garantire la sicurezza del trasporto e agli accorgimenti previsti per garantire la sicurezza del trasporto stesso ed evitare la dispersione dei materiali;
- Descrizione delle eventuali modalità di stoccaggio temporaneo dei materiali; qualora, per qualunque motivo, questo si renda necessario, fermi restando, al riguardo, gli obblighi previsti dalle norme per le relative autorizzazioni; così come anche specificato nella seconda prescrizione della Regione Puglia sopra riportata;

c) Qualora, nel corso dei lavori di realizzazione, le indicazioni di cui alla prescrizione b, ed in particolare quelle di cui ai punti 2, 3, 4, 5, vengano ad essere modificate in modo sostanziale, le nuove modalità di intervento dovranno essere sottoposte dal proponente, per verifica e approvazione, all'ARPA Puglia, fatto salvo il ricorrere di circostanze tali da richiedere una nuova procedura di VIA e, comunque, fermo restando l'obbligo di ottenere tutte le autorizzazioni prescritte per legge;

d) il proponente dovrà predisporre, prima e dopo la realizzazione dell'intervento, un sistema di monitoraggio del trasporto solido in corrispondenza dell'area di Sant'Apollinare e delle aree a mare limitrofe all'imboccatura del Porto interno, in prossimità di Canale Pigolati; allo scopo di confermare le ipotesi progettuali poste nello Studio di Impatto Ambientale in merito all'assenza di significative alterazioni al riguardo. Tale attività sarà concordata e condotta sotto il controllo dell'ARPA Puglia.

e) Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere eseguito e posto in verifica di ottemperanza un progetto esecutivo per definire un adeguato sistema di raccolta e trattamento delle acque ricadenti sulle nuove superfici previste dal progetto prima che le stesse acque siano Ammesse in mare. Tale progetto dovrà essere poi attuato in sede di realizzazione delle opere;

- Per quanto riguarda la componente atmosfera:

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 CO₂, SO₂, NO_x, PM₁₀, PM_{2,5}, 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 Terrane) e in relazione diretta con il tessuto urbano retrostante - dovrà essere valutato e concordato congiuntamente con l'ARPA Puglia e con il Comune di Brindi 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 attacchi i dati misurati dovranno essere resi disponibili, oltre che all'ARPA Puglia, anche al Comune di Brindisi,

- Per quanto riguarda la componente rumore:

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 dal 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;

h) Per i primi due anni successivi all'entrata in esercizio dei nuovi pontili il proponente dovrà effettuare ulteriori campagne di monitoraggio secondo i medesimi criteri adottati per le misure di cui alla precedente prescrizione 7; in caso di riscontro di valori eccedenti i limiti dettati dalle norme, e per quanto di competenza del proponente, si dovranno prevedere le opportune misure mitigative, anche mediante interventi diretti sui ricettori interessati, oltre che intervenendo, per quanto possibile, sulle rotte e sulle modalità di accosto delle navi;

- Per quanto riguarda la componente paesaggio:

i) Prima dell'avvio dei lavori; il proponente dovrà predisporre un progetto relativo alla realizzazione di opere di messa a verde in corrispondenza del confine con l'area archeologica di Punta Le Terrane, allo scopo di minimizzare l'impatto visivo delle infrastrutture portuali - e in particolare, delle nuove opere percepibile da tale sito;

- Per quanto riguarda la cantierizzazione:

l) In aggiunta a quanto indicato alla prescrizione b, il proponente dovrà fornire un idoneo progetto relativo alle aree di cantiere a terra, che dovrà contenere almeno la localizzazione esatta delle aree stesse, nonché la indicazione di tutti gli accorgimenti e i dispositivi previsti per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali; comprensivi anche di quanto previsto per evitare sversamenti accidentali di liquidi inquinanti, in particolare da parte delle macchine di lavorazione nei piazzali di sosta e delle attrezzature di lavaggio, manutenzione e rifornimento. Dovranno essere inoltre specificati in dettaglio i percorsi dei mezzi da cantiere, avendo particolare riguardo per evitare l'interferenza di questi con le attività di sbarco e imbarco delle navi traghetto, anche in relazione a quanto indicato nella

successiva prescrizione 11. L'attuazione di tutte le misure mitigative e gli accorgimenti individuati nel regolamento suddetto resterà a carico del proponente, che opererà a riguardo, sotto il controllo e con modalità da concordare con l'ARPA Puglia;

- Per quanto riguarda la viabilità e l'operatività in esercizio:

m) In sede di progetto esecutivo il proponente dovrà precisare in dettaglio l'assetto del piazzale retrostante i nuovi pontili, con particolare riferimento all'area di raccordo con la nuova banchina di riva, descrivendo conseguentemente in dettaglio le modalità di imbarco/sbarco dei veicoli e la loro canalizzazione da e verso i varchi di accesso all'area, anche in ottemperanza della terza prescrizione posta dalla regione Puglia; in tale ambito andranno inoltre precisati anche i flussi in transito sulla strada di collegamento con l'area di Punta Le Terrare, valutando l'adeguatezza dell'attuale sezione stradale in relazione ai flussi stessi, e descrivendo gli eventuali interventi da effettuare al riguardo;

n) In caso di contemporanea attività di sbarco/

imbarco passeggeri presso le aree traghetti di Punta Le Terrare e S. Apollinare, nessuna eventuale attività di carico/scarico dei materiali inquinanti destinati agli insediamenti interessati dal traffico energetico potrà avvenire in corrispondenza degli approdi di Costa Morena limitrofi a tali aree traghetti (ad eccezione del pontile ENEL esistente), salvo presentazione all'ARPA Puglia di opportuni documenti che dimostrino la compatibilità di tali attività con la presenza di passeggeri in tutte le aree comunque interessate dalle suddette operazioni di sbarco/imbarco;

o) Il flusso di traffico complessivo delle navi traghetto e no-ro conseguente all'entrata in esercizio dei nuovi attracchi - espresso in numero di navi del tipo indicato dal SIA (15.000 D W T) e quindi anche in termini di tonnellaggio totale - non dovrà comunque eccedere di oltre il 10% quello attuale, da determinarsi sulla base dei dati registrati dalle autorità competenti relativamente al periodo compreso tra il 2003 e l'entrata in esercizio dei nuovi accosti, e comunque in misura non superiore a quanto dichiarato dal proponente nello Studio di Impatto Ambientale e riportato in questo parere; i dati relativi al periodo di osservazione sopra indicato, da utilizzare come riferimento, dovranno essere comunicati al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio prima dell'entrata in esercizio delle opere in progetto. La limitazione di cui sopra si intenderà riferita sia al valore massimo giornaliero, sia al totale medio annuo, che non dovranno essere comunque superati nella nuova configurazione di esercizio. L'eventuale variazione in aumento del flusso oltre il limite del 10% sopra indicato dovrà essere oggetto di nuova valutazione di impatto ambientale;

- Per quanto riguarda le misure di compensazione

p) Prima dell'inizio dei lavori il proponente dovrà formalizzare gli accordi relativi alla realizzazione degli interventi previsti nell'area archeologica di Punta Le Terrare, secondo quanto indicato nei documenti consegnati e come anche riepilogato nel presente parere; 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.

La pronuncia interministeriale dispone, inoltre, che le prescrizioni a, b, e, i, m, o e p dovranno essere sottoposte alla verifica di ottemperanza a cura del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, e, una volta approvati i progetti e i documenti, oggetto di verifica a cura dell'ARPA Puglia. L'ottemperanza ad altre prescrizioni sarà verificata a cura della Regione Puglia.

L'attenta disamina delle prescrizioni formulate dal Consiglio Superiore dei LL.PP. e del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio induce il Settore Urbanistico Regionale a richiedere all'Autorità Portuale di Brindisi, con nota prot. 3260/a dell'11/04/2006, chiarimenti sul procedimento della Variante al P.R.P., ponendo i due quesiti di seguito riportati:

1. se sono stati operati gli adeguamenti progettuali e gli adempimenti conseguenti al parere espresso dal Consiglio Superiore dei LL.PP.;

2. se sugli atti progettuali così come adeguati e ridimensionati si sia nuovamente espresso il Consiglio Superiore dei LL.PP.

Con nota prot. n. 3742 del 3/05/2006, acquisita al protocollo regionale al n. 4004 del 4/05/2006, l'Autorità Portuale di Brindisi pone riscontro alla nota regionale e rappresenta, in merito ai due quesiti, quanto di seguito testualmente riportato:

"In merito al punto 1.

A. Gran parte delle prescrizioni formulate dal Consiglio Superiore LL.PP. nel voto 225/02 riguardavano le misure di "sicurezza" da adottare e si riferivano sostanzialmente al pontile Enel ed agli interventi ad esso connessi tale opera è stata poi stralciata da questa Autorità Portuale dal progetto di variante al P.R.P. Per i nuovi accosti di Sant' Apollinare, Il Consiglio Superiore ravvedeva, la sola necessità che "il previsto aumento dei traffici marittimi tenga adeguatamente conto dei limiti di ampiezza dell'imboccatura di collegamento tra il Porto esterno ed il Porto medio d'altra parte, nello stesso voto, si raccomanda di "valutare l'opportunità di riservare specifici spazi di manovra all'evoluzione delle navi di maggiori dimensioni dirette a Costa Morena, dato che queste ultime non dovrebbero interferire con la rotta di accesso delle altre navi in transito, comprese quelle veloci."

B. Pertanto, l'unica prescrizione per l'opera di Sant' Apollinare riguardava la viabilità: si raccomandava di prevedere "interventi di adeguamento o almeno di razionalizzazione dei percorsi", in particolare per la viabilità dedicata all'imbarco ed allo sbarco dei passeggeri e dei mezzi Al riguardo, si precisa che gli adeguamenti progettuali sono ampiamente illustrati nella Tav. A0 - Relazione Integrativa (già inviata in allegato alla nota n. 671 del 23/01/06, e prima ancora alla nota n. 1018 dell'01/02/05). In particolare, si sottolinea che nella Tav. è rappresentato lo stato di fatto del sistema viaria, mentre nella Tav. 8a è illustrata la viabilità di progetto nell'area dei nuovi accosti. Di conseguenza, non risulta alcuna discordanza tra le due tavole. Inoltre, il collegamento con la rete viaria urbana e con la grande rete viaria è garantito da percorsi adeguati ai flussi previsti ("le curve a gomito, gli improvvisi restringimenti di carreggiata, ecc." non costituiscono, infatti, i collegamenti principali; ma solo eventuali percorsi alternativi; che non saranno certamente indicati come preferenziali).

C. La valutazione dell'impatto ambientale si è poi limitata alle sole opere di completamento degli accosti portuali di Sant'Apollinare; in sede di valutazione impatto ambientale sono state affrontate tutte le prescrizioni del Consiglio Superiore LL.PP. Con decreto DEC/DSN 2005/00405 del 26/04/05, Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ha espresso parere positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla Variante al P.R.P. del Porto di Brindisi Con tale decreto si è di fatto ottemperato alla necessità ravvisata dal Consiglio Superiore LL.PP., che quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale, fosse "sottoposto alla verifica dei competenti Organi di tutela".

D. Si specifica, inoltre, che, rispetto alla proposta di variante al P.R.P. che si è alla fine "ridotta" ai soli "tre pennelli" di Sant'Apollinare, il Consiglio Superiore LL.PP. non ha chiesto alcun "adeguamento progettuale". Ad ogni modo, nella Tav. A0 si è operata una serie di adeguamenti sulla viabilità futura, modificando l'allegata Tav. 8° rispetto all'originaria proposta.

Per quanto concerne il punto 2), si chiarisce che non vi è stata alcuna richiesta da parte del Consiglio Superiore LL.PP. di un riesame della variante, in quanto la verifica di ottemperanza è stata demandata in parte ai "competenti organi di tutela" e si è conclusa con il noto decreto interministeriale del 26/04/05. I restanti "suggerimenti" sono tenuti in considerazione nel prosieguo delle attività di progettazione da parte dell' Autorità Portuale, la quale potrà definire i progetti esecutivi solo a valle dell'approvazione della Variante al P.R.P.

Giova precisare, inoltre, che non esistono precedenti che attestino un riesame da parte del Supremo

Consesso Tecnico, salvo esplicite indicazioni al riguardo, le quali; nel caso di specie, non si rinvencono nel più volte menzionato voto del Consiglio.

Alla luce dei suesposti chiarimenti, si evidenzia che la Variante al P.R.P. è limitata ad una sola opera pubblica, "Completamento degli accosti portuali per navi traghetto e ro-ro a Sant'Apollinare i cui finanziamenti non possono essere attivati se non si conclude la procedura approvativa della Variante al P.R.P."

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ricevuta per conoscenza la nota del Settore Urbanistico Regionale, ha riscontrato con nota prot. 1698 del 18/5/2006 quanto di seguito testualmente si riporta:

"...Si riscontra la nota n. 3260/a, datata 11 aprile 2006 e si comunica che il Consiglio Superiore dei Lavori non esercita attività di verifica riferita all'adempimento delle prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni contenute nei pareri espressi Tale attività rientra, evidentemente, nella diretta competenza dell'Amministrazione attiva richiedente."

Premesso quanto sopra, in merito alla proposta di Variante al Piano Regolatore Portuale di Brindisi e alla luce delle ulteriori precisazioni riportate dal Consiglio dei Lavori Pubblici, esaminati gli elaborati e le integrazioni trasmesse dall'autorità Portuale di Brindisi, questo Settore osserva che il suddetto progetto di variante nella sua configurazione definitiva - ovvero relativo alla sola realizzazione del completamento degli accosti portuali per navi traghetto e ro-ro a S. Apollinare - è da ritenersi ammissibile da un punto di vista urbanistico, stante l'interessamento di aree già rientranti nell'ambito portuale e per le seguenti motivazioni:

a) consentirà di realizzare un sistema logistico al servizio dei terminali traghetti rispondente ad una crescente domanda con conseguenti ricadute positive sul territorio;

b) atteso lo studio delle problematiche logistiche e degli adeguamenti nel settore della viabilità prescritti in fase progettuale dal Consiglio dei LL.PP. come recepiti negli elaborati integrativi trasmessi - sarà possibile concentrare in un'unica area i servizi e le infrastrutture indispensabili per assicurare le condizioni di sviluppo del terminal stesso, con un miglioramento della ricettività dei passeggeri e della sosta e smistamento dei veicoli per le operazioni di sbarco/imbarco.

In relazione agli aspetti ambientale e paesaggistico connessi con l'approvazione del medesimo piano deve prendersi atto della pronuncia interministeriale di compatibilità ambientale e paesaggistica, con prescrizioni, formulata di concerto dai competenti Ministri; deve altresì, osservarsi che tale pronuncia assorbe sia formalmente che sostanzialmente i relativi pareri regionali, peraltro, per gli aspetti ambientali, già acquisiti dal competente Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio in fase di istruttoria degli atti trasmessi a corredo dell'istanza relativa alla medesima pronuncia.

Alla luce di quanto innanzi illustrato ed in considerazione:

- che sono stati acquisiti il parere favorevole all'approvazione dell'adottata Variante al P.R.P. di Brindisi, reso con prescrizioni dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e la pronuncia di compatibilità ambientale e paesaggistica delle medesima variante, formulata, con prescrizioni, dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali;

- che le prescrizioni dettate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici attinenti alla fase di progettazione delle opere previste dalla Variante, relativamente all'accessibilità della zona di S. Apollinare e agli adeguamenti della viabilità futura, risultano ottemperate con la rielaborazione degli atti di piano - ed in particolare con l'Allegato 6 alla Tavola A0 "Inquadramento territoriale e viabilità" che modifica e sostituisce l'originaria Tav. 8 - trasmessi al Settore Urbanistico Regionale con nota n. 671 del 23/1/2006;

- che le prescrizioni dettate dal Ministero dell'Ambiente e delle Tutela del Territorio attengono alle fasi di progettazione e/o di realizzazione delle opere previste in Variante, che risultano attivabili successivamente all'approvazione della stessa;

si propone, in applicazione del predetto art. 5 ex L. 84/94, di approvare la Variante al Piano Regolatore Portuale di Brindisi, nella composizione elaborativa progettuale, qui di seguito specificata, con le raccomandazioni e prescrizioni tutte 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 26/04/05:

VARIANTE AL P.R.P. DI BRINDISI

- Tav. A "Relazione";
- Tav. B "Rapporto sulla sicurezza in ambito portuale";
- Tav. 1 "Piano Regolatore Portuale approvato con decreto n. 375/1975";
- Tav. 2 "Stato di fatto P.R. Portuale approvato con decreto n. 375/1975";
- Tav. 3 "Proposta di Variante al PR Portuale approvato con decreto n. 375/1975" (aggiornata a seguito dell'iter VIA);
- Tav. 4 "Inquadramento territoriale e viabilità" (aggiornata a seguito dell'iter VIA);
- Tav. A0 "Relazione Integrativa e Allegati Planimetrici";
- Delibera C.C. n. 61 del 24.04.2002 "Autorità Portuale di Brindisi - Richiesta d'intesa alla proposta di variante al Piano Regolatore Generale del Porto approvato con D.M. n. 375 del 21.10.1975. Adempimenti";
- Delibera del Comitato Portuale n. 3 del 17.6.2002 "Progetto di variante al Piano Regolatore Portuale Adozione;
- Voto n. 225/2002 dell'8.11.2002 del Consiglio Superiore dei LL.PP.
- Studio di Impatto Ambientale su supporto informatico;
- Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di pronuncia sulla VIA prot. DEC/DSN2005/00405 del 26/04/05.

Si propone altresì:

- di disporre che la verifica dell'ottemperanza alle raccomandazioni ed alle prescrizioni formulate con il parere reso dal Consiglio Superiore dei LL.PP., relative ad attività conseguenti all'approvazione della predetta Variante al P.R.P. del comune di Brindisi, sia demandata ai Responsabile del Procedimento designato dal medesimo Comune per l'espletamento delle funzioni delegate, prima dell'approvazione del progetto definitivo e/o del progetto esecutivo e/o dell'avvio dei relativi lavori;
- di prendere atto che le prescrizioni di cui alle lettere a, b, e, l, m, o, p formulate con la predetta pronuncia interministeriale di compatibilità ambientale e paesaggistica dovranno essere sottoposte alla verifica di ottemperanza a cura del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, prima dell'approvazione del progetto definitivo e/o del progetto esecutivo e/o dell'avvio dei relativi lavori, e successivamente essere oggetto di verifica a cura dell'ARPA Puglia;
- di disporre la verifica dell'ottemperanza alle ulteriori prescrizioni formulate con la medesima pronuncia interministeriale, affidata alla Regione Puglia, venga effettuata dal Settore regionale all'Urbanistica di concerto con il Settore regionale Ecologia e Tutela dell'Ambiente, in relazione alle rispettive competenze, prima dell'approvazione del progetto definitivo e/o del progetto esecutivo e/o dell'avvio dei relativi lavori.

"Adempimenti normativi generali"

Il presente provvedimento appartiene alla sfera delle competenze della Giunta Regionale così come puntualmente definita dall'art. 4 - comma 4 - lett. e) della L.R. 7/97.

"Copertura Finanziaria di cui alla L.R. 28/01"

Dal presente provvedimento non deriva alcun onere a carico del Bilancio Regionale.

L'Assessore, sulla base delle risultanze istruttorie sopra riportate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale

LA GIUNTA

Udita la Relazione e la conseguente proposta dell'Assessore;

Viste le sottoscrizioni poste in calce al presente provvedimento dal Responsabile della Posizione Organizzativa e dal Dirigente del Settore;

A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

DI APPROVARE, in applicazione dell'art. 5 della L. 28/01/1994 n. 84, la Variante al Piano Regolatore Portuale del Comune di Brindisi nella composizione elaborativa progettuale specificata in narrativa, 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 26/04/05 adottato dal Ministro per l'Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali;

DI DISPORRE che la verifica dell'ottemperanza alle raccomandazioni ed alle prescrizioni formulate con il predetto voto n. 225/02 reso dal Consiglio Superiore dei LL.PP., relativa ad attività conseguenti all'approvazione della predetta Variante al P.R.P. del comune di Brindisi, sia demandata al Responsabile del Procedimento designato dal medesimo Comune per l'espletamento delle funzioni delegate, prima dell'approvazione del progetto definitivo e/o del progetto esecutivo e/o dell'avvio dei relativi lavori;

DI PRENDERE ATTO che le prescrizioni di cui alle lettere a, b, e, i, m, o, p formulate con la predetta pronuncia interministeriale di compatibilità ambientale e paesaggistica n. DEC/DSN2005/00405 del 26/04/05 dovranno essere sottoposte alla verifica di ottemperanza a cura del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, prima dell'approvazione del progetto definitivo e/o del progetto esecutivo e/o dell'avvio dei relativi lavori, e successivamente essere oggetto di verifica a cura dell'ARPA Puglia;

DI DISPORRE che la verifica dell'ottemperanza alle ulteriori prescrizioni formulate con la medesima pronuncia interministeriale, affidata alla Regione Puglia, venga effettuata dal Settore regionale all'Urbanistica di concerto con il Settore regionale Ecologia e Tutela dell'Ambiente, in relazione alle rispettive competenze, prima dell'approvazione del progetto definitivo e/o del progetto esecutivo e/o dell'avvio dei relativi lavori.

DI PUBBLICARE il presente provvedimento sul B.U.R.P. e sulla G.U. (da parte del S.U.R.).

Il Segretario della Giunta Il Presidente della Giunta
Dr. Romano Donno On. Nichi Vendola
