

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
DI CONCERTO CON IL
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 23 gennaio 2004 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di Variante al Piano Regolatore (PRP) del Porto di Brindisi da realizzarsi in Comune di Brindisi (BR) presentata dall'Autorità Portuale di Brindisi con sede in piazza Vittorio Emanuele II 7, 72100 Brindisi, acquisita in data 18 novembre 2002 con protocollo n. 12467, pubblicata sui quotidiani *IL SOLE 24 ORE* del 14 novembre 2002 e *LA GAZZETTA DEL MEZZOGGIORNO* del 16 novembre 2002;

CONSIDERATO che l'Autorità Portuale di Brindisi ha richiesto, con nota pervenuta in data 15 settembre 2004, uno stralcio degli interventi già presentati, in quanto la stessa Autorità ritiene di dover riprogrammare gli interventi in un ambito più allargato e di considerare pertanto ai fini della procedura di V.I.A. in corso i soli interventi interessanti la località di S. Apollinare, detta richiesta è stata accolta con nota dell'11 novembre 2004, dalla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa 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;

VISTA la nota n. 8488 della Regione Puglia del 20 agosto 2004, pervenuta il 7 settembre 2004, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. 07 08 480/2045 /2005 del Ministero per i beni e le attività culturali del 7 marzo 2005, pervenuta in data 9 marzo 2005, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 653 positivo con prescrizioni formulato in data 27 gennaio 2005, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'Autorità Portuale di Brindisi;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

riguardo la programmazione in ambito portuale:

- il progetto costituisce Variante al PRP vigente, approvato con DM 21/10/1975, n. 375 dal Ministero dei Lavori Pubblici – Ufficio del Genio Civile delle Opere Marittime;
- la Variante, secondo le indicazioni del proponente, si mantiene entro le indicazioni generali di sviluppo delineate dal PRP stesso, pur costituendone un adeguamento ritenuto necessario per far fronte all'evoluzione dei traffici e alle strategie dello shipping internazionale, nonché per razionalizzare e sviluppare le potenzialità del porto di Brindisi;
- il Piano Operativo Triennale Portuale (POT), predisposto dall'Autorità Portuale nel gennaio 1999, fissa tra i propri obiettivi lo sviluppo delle linee ro-ro, il potenziamento degli accosti per traghetti e la continuità del banchinamento nel tratto di S. Apollinare, obiettivi, questi, che vengono recepiti e attuati integralmente dalla Variante in oggetto;
- lo stesso POT prevede anche la realizzazione di un piazzale attrezzato nell'area immediatamente retrostante i nuovi accosti in progetto, da destinare ai servizi ai passeggeri, ma che il proponente non ha incluso tale intervento tra quelli oggetto della Variante, limitandosi a fornire, al riguardo, soltanto una «mera ipotesi funzionale» relativa ad un possibile assetto futuro del piazzale stesso, che, ove eventualmente attuata, sarà comunque da sottoporre a tutti i procedimenti autorizzativi previsti dalle norme di legge vigenti; e che, attualmente, una parte di tale piazzale risulta già asfaltata ed utilizzata per gli scopi detti, essendo in particolare destinata a servizio degli attracchi esistenti nella parte nord del Seno di Levante;

riguardo la programmazione nel settore dei trasporti:

- il Porto di Brindisi è incluso nello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti), e rientra quindi tra le infrastrutture che presentano rilevante entità di traffici ad elevato valore aggiunto, elevato grado di specializzazione, elevata entità di traffico combinato e traffici rilevanti con le isole maggiori;

- le indicazioni del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2000 e, in particolare, gli obiettivi di potenziamento delle connessioni porto-territorio ed estensione dell'offerta dei servizi portuali, appaiono rispettati, secondo il proponente, dalle previsioni della Variante;
- il Piano Regionale dei Trasporti, approvato con Delibera del Consiglio Regionale nel settembre 1992, considera il porto di Brindisi una infrastruttura strategica per lo sviluppo della provincia, con funzioni di intermodalità merci e passeggeri, evidenziando la necessità di migliorare l'accessibilità al porto traghetti e di incrementare l'offerta con la realizzazione di nuove banchine di attracco e di servizi integrativi; e che, da questo punto di vista, le opere oggetto della Variante appaiono coerenti con le previsioni di Piano;

riguardo la pianificazione del territorio:

- la Variante risulta in linea, nella sua versione originaria, con le principali indicazioni del Piano Regionale di Sviluppo (PRS), approvato dal Consiglio Regionale nel 1982, che prevedono una generale riqualificazione e modernizzazione della struttura produttiva al fine di mantenere elevati livelli di competitività; e che, conseguentemente, viene affermata anche la congruenza con il Piano Operativo Plurifondo (POP), approvato con DGR n. 3646 del 8/8/95, che di fatto costituisce un aggiornamento attuativo del PRS stesso;
- il progetto di Variante non presenta relazioni dirette con gli altri principali atti di pianificazione del territorio, se non per quanto riguarda l'attuazione di alcune linee di indirizzo nel settore della salvaguardia del patrimonio culturale, grazie, indirettamente, all'intervento previsto nell'area archeologica di Punta Le Terrare. Tra questi atti, in particolare: il Programma Operativo Regionale (POR), approvato dalla Giunta Regionale il 19/11/99 e il Piano Urbanistico Territoriale Tematico/ Paesaggio (PUTT/P), approvato con Delibera del Consiglio Regionale N. 1748 del 15/12/2000;
- per quanto riguarda le interazioni tra le zone portuali - che sono sotto l'esclusiva competenza dell'Autorità Portuale e del relativo PRP - e l'area industriale a ridosso di tali zone, non si riscontrano, dal punto di vista programmatico, particolari elementi di interferenza, e che, in particolare, non si evidenziano interazioni con il Piano Regolatore Territoriale messo a punto dal Consorzio SISRI (Consorzio per lo Sviluppo Industriale e dei Servizi Reali alle Imprese) relativamente a tale area;
- per effetto dello stralcio dell'intervento di realizzazione del nuovo pontile ENEL, gli elementi di relazione della Variante in progetto con le indicazioni del PRS e del POP, pur non evidenziando nella nuova versione motivi di incoerenza, appaiono assumere, comunque, una valenza più limitata rispetto a quelli attribuiti dal proponente alla Variante originaria;
- in data 30/11/90 il territorio di Brindisi è stato dichiarato dal Consiglio dei Ministri "area ad elevato rischio di crisi ambientale" e che, come tale, è stato inserito nel Piano di Disinquinamento e per il Risanamento del Territorio della Provincia di Brindisi, approvato con DPR del 23/4/98, che individua le tipologie e le caratteristiche fondamentali degli interventi necessari per il raggiungimento degli obiettivi di risanamento e riqualificazione del territorio; e che tali interventi includono, tra gli altri, la realizzazione della continuità del banchinamento nella zona di S. Apollinare (obiettivo F2 del Piano), a sua volta di fatto inserita, come detto, nelle previsioni progettuali della Variante;

- l'area di Brindisi rientra tra i Siti di interesse nazionale a fini di bonifica e fa quindi parte del Programma Nazionale di Bonifica e Ripristino Ambientale dei Siti Inquinati, emesso dal MATT con DM 468 del 18/9/2001, nel cui Allegato B sono state definite le principali caratteristiche ambientali, il Piano di Caratterizzazione (messo a punto dall'ICRAM nel 2002) e il Progetto e i costi di messa in sicurezza e/o bonifica, facendo riferimento alle disposizioni del DM 471/99; e che, sulla base di un campionamento preliminare effettuato dal proponente nell'area interessata, non si sono riscontrati elementi di incompatibilità derivanti dalla localizzazione delle opere in Variante all'interno del suddetto Sito di interesse nazionale;
- con Decreto del Commissario delegato per l'emergenza in Puglia n. 41 del 6 marzo 2001, è stato adottato il Piano di Gestione dei Rifiuti e delle Bonifiche delle Aree Inquinata, che si propone di verificare l'attualità delle previsioni contenute nei piani regionali vigenti; e che, poiché le relazioni del Piano con il progetto di Variante sono dovute essenzialmente alla realizzazione dei dragaggi in ambito portuale, il proponente rileva che allo stato attuale non si prevede, in seguito alla realizzazione della Variante, uno smaltimento di rifiuti significativo per quantità e caratteristiche, escludendo quindi modifiche al bilancio di produzione/smaltimento a livello regionale e a livello locale;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

riguardo la localizzazione e la consistenza delle opere in Variante:

- complessivamente, il bacino portuale di Brindisi si estende per oltre 5.000.000 m², con uno sviluppo lineare totale di banchine per oltre 6.000 m; e che il Porto si articola nei tre bacini del Porto Interno (suddiviso nei due Seni di Levante e di Ponente), del Porto Medio e del Porto Esterno;
- l'area portuale interessata dalla Variante in progetto è ubicata nel Porto Medio, nella zona immediatamente adiacente al Porto Interno, tra l'imboccatura di questo (Canale Pigonati) e la foce del Fiume Piccolo, in corrispondenza della spiaggia di S. Apollinare, attualmente in stato di parziale abbandono e comunque priva di infrastrutture portuali, ad eccezione di un piccolo terminal passeggeri ubicato nella parte asfaltata del piazzale retrostante;
- l'area di S. Apollinare si trova in posizione baricentrica rispetto agli attuali attracchi traghetti di Punta Le Terrare (dai quali è separata dall'omonima area archeologica) e della riva est del Seno di Levante (cui è connessa per il tramite del piazzale pre-esistente), attracchi che saranno mantenuti in esercizio anche nella nuova configurazione, pur con una riduzione di traffico e, soprattutto per i secondi, per navi di minore tonnellaggio e per eventuali situazioni di sovraccarico;
- per effetto di tale posizione, l'area di S. Apollinare è l'unica che consente di realizzare sia la continuità del banchinamento inclusa nelle previsioni di alcuni degli atti pianificatori già citati a proposito del Quadro Programmatico, sia il raccordo degli accosti di Punta Le Terrare con quelli del Seno di Levante, realizzando, in prospettiva, un'unica area doganale interconnessa;
- non si è ritenuto significativo valutare eventuali alternative di localizzazione dell'intervento, avendo tenuto conto sia, soprattutto, delle considerazioni di cui al punto precedente, sia anche dell'ampia disponibilità di spazi retrostanti le aree a mare, nonché delle caratteristiche dei

fondali che, per profondità ed estensione, appaiono compatibili con quanto richiesto in termini di lunghezza, manovrabilità e pescaggio, il che rende necessari soltanto limitati interventi di dragaggio in prossimità degli accosti;

- il dettaglio delle opere indicate dal proponente quale oggetto della Variante è il seguente:
 - realizzazione di tre pontili disposti a pettine, per l'attracco di navi traghetto e ro-ro: i pontili, di lunghezze pari (procedendo da Ovest verso Est) a circa 110/70 m, 190/180 m e 250/200 m, con un totale di cinque accosti, saranno disposti con asse orientato SO-NE, in modo da favorire le operazioni di ormeggio ed evitare l'interessamento dell'adiacente area archeologica;
 - realizzazione di una banchina di riva di circa 13.500 m², tramite la quale i pontili saranno radicati a terra: su richiesta del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il profilo della banchina è stato interrotto in prossimità dell'area archeologica di Punta Le Terrare, al fine di salvaguardare ulteriormente la relativa linea di costa, per un tratto di lunghezza pari a circa 60 metri;
 - realizzazione di opere di dragaggio, estese ad un'area di circa 155.000 m², per consentire l'accosto di navi di adeguato tonnellaggio, con approfondimento fino a -12 m (su fondali di profondità attualmente compresa tra 8 e 12 m) e complessivi 370.000 m³ di materiali di scavo;
- per l'accesso dei passeggeri ai nuovi pontili, nonché per la dotazione dei relativi servizi, si prevede, come precisato con nota di chiarimento n. 355 del 17/1/05, l'utilizzo delle sole infrastrutture già esistenti, attualmente a servizio degli accosti passeggeri nel Seno di Levante e consistenti in:
 - il piazzale, già menzionato, che si estende fino al Canale Pigionati, e che lambisce l'estremità ovest della futura banchina di riva, con accesso dal varco doganale di Via delle Bocce (il piazzale è parzialmente asfaltato ed è parte dell'area indicata dal POT);
 - l'attuale stazione marittima, ubicata su detto piazzale;
 - un collegamento stradale interno di circa 700 m di lunghezza che, costeggiando lo stabilimento chimico Aventis Bulk e la zona archeologica, raggiunge l'area degli attracchi di Punta Le Terrare, cui è annesso il varco doganale di Costa Morena Ovest;
- inoltre, immediatamente a sud della parte di piazzale attualmente asfaltato, sono in stato di avanzata attuazione, secondo quanto indicato dal proponente, i lavori di restauro del capannone industriale ex-Montecatini, edificio sottoposto a vincolo dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali in quanto esempio di archeologia industriale; e che tali lavori, diretti dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Puglia, consentiranno di ubicare all'interno del capannone una serie di servizi ai passeggeri delle navi traghetto, che si andranno quindi ad aggiungere a quelli offerti dalle infrastrutture attuali;
- in base alle indicazioni fornite, è in fase di perfezionamento un accordo con la Soprintendenza Archeologica di Taranto per lo sviluppo del progetto di valorizzazione dell'area archeologica di Punta Le Terrare;
- per la realizzazione delle opere oggetto della Variante il proponente stima una durata complessiva dei lavori pari a circa 36 mesi, ritenendo di poter includere in tale previsione anche i

tempi della procedura di caratterizzazione e bonifica, da attuare secondo le disposizioni del DM 471/99;

- la scelta di localizzazione operata dal proponente appare giustificata, sia per le caratteristiche del contesto territoriale in cui si inserisce l'intervento, sia in relazione alle previsioni dei diversi atti pianificatori citati a proposito del Quadro Programmatico, sia ai fini dell'attuazione delle linee di indirizzo strategico definite dal Comitato Portuale, e in particolare dell'obiettivo di separazione dei traffici passeggeri e commerciali da quelli industriali ed energetici, quest'ultimo condivisibile anche in relazione agli impatti sull'ambiente, la salute pubblica e la sicurezza, oltre che in base a logiche programmatiche e/o progettuali;
- in relazione all'assetto infrastrutturale attuale dell'area di S. Apollinare, e in particolare di quello della viabilità già esistente si prevede di utilizzare anche a servizio dei nuovi pontili - si evidenziano alcune carenze, legate soprattutto alla strada che collega l'area di intervento con Punta Le Terrare; la sezione attuale di tale strada, infatti, anche in base ai rilievi effettuati in sede di sopralluogo, appare in alcuni punti inadeguata allo smaltimento del traffico veicolare che si prevede sarà indotto, soprattutto in periodi di punta, dalla realizzazione dell'intervento in Variante. Appare inoltre poco definito, da un punto di vista funzionale e progettuale, il raccordo della nuova banchina di riva sia con la suddetta strada sia con il piazzale esistente, con conseguente necessità, in sede di progettazione esecutiva, di precisare meglio le relative modalità realizzative, come riportato nel quadro prescrittivo;

per quanto riguarda i banchinamenti:

- sulla base dei dati desunti dal progetto preliminare, i pontili saranno costituiti da un impalcato in conglomerato cementizio precompresso poggiante su pulvini gravanti su pali trivellati, e saranno collegati a terra mediante una banchina di riva, anch'essa a giorno. Sotto l'impalcato in radice è prevista la realizzazione di una scarpata avente pendenza necessaria per la stabilità globale del pendio, protetta da una scogliera formata da uno strato di filtro e da scogli del peso di 800-1000 kg;
- la scelta dei materiali è stata effettuata, secondo il proponente, oltre che in aderenza alle normative tecniche vigenti, anche in modo da minimizzare l'impatto sull'ambiente nel caso in cui si dovessero smantellare le opere o parte di esse;
- le soluzioni tecniche previste per i banchinamenti sono state scelte in modo tale da mantenere il ricircolo delle acque e l'effetto di smorzamento dell'onda residua all'interno del Porto Medio, attualmente assicurato dalla spiaggia di S. Apollinare. In particolare, la permeabilità rispetto alle correnti e al moto ondoso stesso sarà garantita, per i pontili, da una maglia (14x4,6 m) di pali di diametro pari a 1,6 m e, per le banchine, da una maglia (7x10 m) di pali di diametro pari a 1,2 m;

per quanto riguarda i dragaggi e la movimentazione e il bilancio delle materie:

- una caratterizzazione geotecnica di larga massima del sito (ancora da finalizzare, con il completamento delle indagini) ed un dimensionamento approssimato delle fondazioni sono stati effettuati dal proponente sulla base di cinque sondaggi, eseguiti dall'ENEL nel 2002, i cui profili stratigrafici, evidenziano la presenza, negli spessori interessati dai dragaggi, di uno strato di copertura costituito da sabbie medio-fini-limose e, solo più in profondità, di uno strato coesivo costituito da terreni limosi-argillosi con intercalazioni di livelli sabbiosi;

- la gran parte dei fondali nell'area presenta una profondità variabile da 8 a 10-12 metri e che, quindi, i lavori di scavo interesseranno uno strato di spessore abbastanza modesto, ad eccezione, ovviamente, di quello in prossimità della linea di costa;
- anche richiamandosi alle caratteristiche dei fondali sopra indicate, sono stati ritenuti preferibili, in fase di dragaggio, tecniche di scavo di tipo meccanico, salvo, comunque, effettuare la scelta definitiva del sistema più adatto in fase avanzata di progettazione, anche in funzione della disponibilità effettiva dei mezzi di dragaggio;
- per quanto riguarda la gestione dei materiali di scavo, sono state valutate, sulla base di un campionamento effettuato nel mese di febbraio 2002, che la qualità dei sedimenti marini delle aree interessate sia tale da consentirne il riutilizzo come materiale di riempimento in altre opere in corso e/o da avviare in ambito portuale; e che, comunque, stante l'obbligo di procedere preliminarmente alla caratterizzazione e alla eventuale bonifica, così come derivante dalla appartenenza dell'area di intervento al Sito Nazionale di Brindisi, tutte le eventuali problematiche di smaltimento di sedimenti inquinati si dovranno assumere già completamente risolte - al momento dell'avvio dei lavori della Variante - nell'ambito delle procedure previste dal DM 471/99, e quindi delle relative prescrizioni poste dal MATT in sede di Conferenza dei Servizi e dei conseguenti interventi di bonifica;
- i materiali di dragaggio sono stimati attualmente in misura di circa 370.000 m³ e che, per il loro eventuale riutilizzo a fini di riempimento, il proponente ha individuato i seguenti due siti in area portuale, ai quali (ad uno o ad entrambi) i materiali verranno trasferiti direttamente via mare:
 - colmata di Capo Bianco, per la quale è stimata la necessità di 1.800.000 m³ di materiale;
 - secondo lotto del banchinamento di Costa Morena (necessità stimate in circa 1.600.000 m³);
- in merito alla tempistica dei suddetti interventi, il proponente prevede, per la zona di Capo Bianco, l'appalto dei lavori non prima della fine del 2005, con una durata stimata di 30 mesi, e quindi con il termine fissato almeno per il giugno 2008, mentre per l'area di Costa Morena (a novembre 2004 in sospensione lavori), si prevede il protrarsi delle attività fino a marzo 2006 (e, comunque, per altri 15 mesi dopo la ripresa dei lavori); e che quindi, tenendo conto dei tempi previsti per il completamento dell'iter autorizzativo e per gli appalti relativi alle opere in Variante, il proponente desume comunque la contemporaneità dei dragaggi nell'area di S. Apollinare con almeno uno dei lavori di riempimento citati, confermando quindi la possibilità di riutilizzo contestuale dei materiali di scavo;
- stante la natura dei fondali descritta, nonché la loro non completa caratterizzazione stratigrafica, non si ritiene sussistano ad oggi tutti gli elementi necessari per la scelta della tecnica di dragaggio, e che in particolare la soluzione meccanica, allo stato, non sembra fornire adeguate garanzie riguardo la limitazione della risospensione dei sedimenti; si ritiene quindi necessario che la scelta venga effettuata sulla base di una più completa caratterizzazione dei fondali, e quindi soltanto dopo il completamento delle indagini più sopra citate;
- le indagini preliminari condotte per la caratterizzazione dei sedimenti, pur effettuate con riferimento al Piano preliminare predisposto dall'ICRAM nel 2002, hanno interessato soltanto in minima parte l'area effettivamente oggetto di dragaggi, con prelievo di un unico campione a circa 250 m da Punta Le Terrare, poco oltre le future testate dei nuovi pontili; e che, quindi,

tale caratterizzazione, pur avendo fornito risultati inferiori ai limiti di cui alla Colonna B, Tabella 1 del DM 471/99, non può essere considerata rappresentativa dello stato reale dei sedimenti nell'area di interesse;

- comunque, tale incertezza si deve assumere effettivamente risolta nel quadro degli obblighi previsti dalle procedure di caratterizzazione e bonifica (per la prima delle quali il proponente farà riferimento al piano preliminare di caratterizzazione predisposto dall'ICRAM nel giugno 2003 per l'area specifica di S. Apollinare), in mancanza del completamento delle quali nessun intervento di realizzazione delle opere in Variante potrà essere avviato, come di seguito riportato nel quadro prescrittivo;

per quanto riguarda la viabilità di cantiere e le interferenze con il traffico locale:

- l'area di cantiere sarà localizzata in area portuale, su una superficie di circa 8.000 m², immediatamente a ridosso dell'area di S. Apollinare;
- non si prevedono significative interferenze tra le operazioni di cantiere e la viabilità locale, non essendo la quantità di materiale movimentato via terra di entità tale da richiedere una infrastruttura viaria dedicata, né da interferire in misura significativa sul traffico pre-esistente;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

per quanto riguarda la componente atmosfera:

- per il rilevamento della qualità dell'aria ante operam, avendo riscontrato una persistente inattività della rete regionale, sono stati utilizzati i dati delle due centraline ("Stazione EniChem Nord" e "Stazione EniChem Sud") presenti all'interno dello Stabilimento petrolchimico, a circa 2 km di distanza da S. Apollinare, ed in particolare le misure presentate nella Dichiarazione Ambientale EMAS dello stabilimento (1999);
- i dati monitorati, relativi ai quattro anni precedenti, non evidenziano, secondo quanto specificato dal proponente, alcun superamento dei limiti imposti dalla legge, per nessuno degli inquinanti considerati (SO₂, NO₂, particolato totale);
- in aggiunta, a tale indagine viene anche presentato uno studio ENEA del 1995, nel quale sono quantificate le emissioni determinate dal polo industriale brindisino (soprattutto, petrolchimico e centrale di Brindisi Nord), che ammontano a circa 49.000 t/a di NO_x, 1.200 t/a di CO e 4.000 t/a di PM;
- allo scopo di determinare il contributo all'inquinamento atmosferico delle attività portuali oggetto della Variante, si è rilevato che le due principali fonti sono, al riguardo, il traffico veicolare (passeggeri e commerciale) e quello marittimo, e conseguentemente presenta due simulazioni relative alle situazioni ante e post operam, basate sulla quantificazione dei rispettivi flussi di tali traffici; e che, in particolare:
 - per quanto riguarda il traffico veicolare:
 - relativamente alla situazione ante operam sono stati stimati valori di flusso non particolarmente elevati per la gran parte dei tratti stradali interessati (fino a 900 veicoli equivalenti/ora), con valori ancora più bassi nell'area strettamente portuale e valori più alti (fino a 1500-2000 veicoli equivalenti/ora) nelle immediate vicinanze dei punti di accesso al centro storico e al raccordo stradale in area Canalicchio-S.Paolo. Tali valori

sono stati calcolati utilizzando il codice MIAURB (Macro Integrated Analysis of Urban Balance), sviluppato da D'Appolonia (1997) e ipotizzando un precarico della rete viaria locale con valori di flusso calcolati come somma, mediata da opportune matrici O/D, dei valori massimi derivati da:

- a) una campagna di rilevamenti condotta nei giorni 19, 21 e 22 Marzo 2002, con rilievi su 30 postazioni utili per senso di marcia, di durata pari a 15-20 minuti ciascuno, su un intervallo giornaliero di 5 ore (7:00-12:00);
 - b) i dati di arrivi e partenze di navi passeggeri di tre diverse settimane (marzo, maggio e luglio 2001), ritenute rappresentative per valutare le frequenze delle navi nei vari periodi dell'anno;
- relativamente alla situazione post operam, sono stati calcolati, rispetto alla situazione ante operam, variazioni di flusso di entità modesta, con aumenti massimi complessivi dell'ordine di circa 300 veicoli/equivalenti l'ora e con una diminuzione nell'area del Seno di Levante ed un aumento nell'area di S. Apollinare. Tali valori vengono calcolati riutilizzando lo stesso scenario messo a punto per la situazione ante operam, e applicando, in base ad uno studio del 1999, un incremento del numero di sbarchi ed imbarchi pari al 10%, oltre che modificando le matrici O/D in modo da trasferire nell'area S. Apollinare-Terrare le quote di traffico relative al Seno di Levante. Si è rilevato che tali incrementi sono da ritenersi facilmente assorbibili dall'attuale viabilità portuale e che quindi non si ravvisano le condizioni per il determinarsi di situazioni di congestione; viene anzi sottolineato il vantaggio di spostare una quota dei veicoli dalla rete limitrofa all'area urbana a quella che, attraverso le aree portuali ed industriali, si connette alla viabilità provinciale e nazionale;
 - utilizzando la metodologia di calcolo e i fattori di emissione proposti da EMEP/CORINAIR (1996), il proponente ottiene i risultati riportati nella tabella che segue, in cui la rete viaria di interesse è stata ripartita in 4 zone:

Zona	Stato ante operam					Stato post operam				
	Emissioni			Traffico		Emissioni			Traffico	
	CO (g/s)	NO _x (g/s)	PM (g/s)	Vel. (km/h)	Cong	CO (g/s)	NO _x (g/s)	PM (g/s)	Vel. (km/h)	Cong
1	12.00	2.17	0.029	44.6	0	10.30	1.83	0.027	45.1	0
2	5.02	1.24	0.012	67.5	0	4.67	1.11	0.011	65.4	0
3	3.30	0.98	0.006	64.6	0	4.49	1.24	0.075	61.3	0
4	9.27	2.59	0.020	67.2	0	10.2	2.75	0.021	64.2	0

- per quanto riguarda il traffico marittimo:
 - a seguito dello stralcio dell'intervento di realizzazione del pontile ENEL il proponente non ha aggiornato i relativi scenari di simulazione, e quindi i traffici utilizzati come input sono quelli riportati nella tabella che segue, in cui i valori sono comprensivi anche dei traffici industriali ed energetici:

Tipologia	DWT	N. attuale (anno 2000)	N. previsto
Carboniere	130.000	11	41
	60.000	32	21
	20.000	16	-
Petroliere	160.000	-	21
	80.000	27	-
Rinfuse	20.000	25	48
	5.000	30	-
Passeggeri/ro-ro	15.000	3.200	3.520

- ne consegue che i risultati ottenuti in termini di emissioni inquinanti, qui sotto riportati, sono da considerarsi sovrastimati rispetto alla loro reale entità;
- utilizzando la metodologia sviluppata nell'ambito del progetto europeo MEET (Methodology for Estimate Air Pollutant Emissions from Transport), nonché un set di parametri emissivi legati alla classe della nave, al tipo di propulsore, al combustibile e alla fase di navigazione, il proponente calcola le emissioni riportate nella tabella seguente:

Inquinante	Situazione ante operam (t/a)	Situazione post operam (t/a)	Variazioni (t/a)	Variazioni (%)
CO	168	178	10	+ 6,0%
NOx	1.772	1.873	102	+ 5,7%
PM	27	29	2	+ 7,5 %

- conseguentemente da queste stime, si evidenzia la limitata entità degli incrementi emissivi dovuti agli interventi in Variante e, in alcuni casi, anche la loro riduzione, sottolineando comunque la bassa incidenza assoluta dei contributi da traffico veicolare e marittimo rispetto alle emissioni determinate dal polo industriale brindisino, di 1-3 ordini di grandezza superiori;
- il quadro emissivo dovuto all'intervento in Variante non appare presentare particolari elementi di criticità, soprattutto considerando:
 - l'incidenza assai limitata, in termini assoluti, dell'inquinamento indotto dalle attività portuali (anche in caso di applicazione di criteri di calcolo conservativi, come ad esempio

estendendo i valori di emissione all'intero arco delle 24 ore) rispetto a quello prodotto dalle attività industriali;

- la qualità dell'aria attuale che, in base ai rilevamenti delle centraline Enichem – peraltro ubicate in posizioni tali da misurare concentrazioni di inquinanti certamente più elevate rispetto a quelle rilevabili nei siti limitrofi alle aree di progetto – non sembra presentare alcun elemento di criticità, non avendo dato luogo, per un periodo di 4 anni, ad alcun superamento dei limiti di legge;
- il modesto incremento di emissioni dovuto al traffico marittimo che, pur stimato con riferimento all'assetto della Variante originaria, e quindi essendo certamente conservativo, non presenta particolari criticità;
- la sostanziale assenza di variazioni nei flussi di traffico veicolare stimati a seguito dell'intervento, che, a livello previsionale, si mantengono di fatto analoghi a quelli attuali, dando luogo soltanto ad una redistribuzione delle sorgenti emissive che, sia pur modesta, tende comunque a ridurre i picchi locali, il che appare del resto in linea con uno degli obiettivi dell'intervento, che mira a razionalizzare le operazioni di sbarco e imbarco;

per quanto riguarda la componente ambiente idrico:

- o relativamente alla fase di esercizio:
 - i possibili impatti sono ascrivibili, alla sola perturbazione della circolazione idrica nell'area delle nuove banchine, rispetto alla quale, peraltro, l'adozione della soluzione progettuale basata su pali appare adeguata per garantire la permeabilità delle banchine stesse rispetto al moto ondoso e alle correnti;
 - per quanto riguarda l'assetto idrografico generale o locale, nonché l'assetto idrogeologico dell'area, si puntualizza che le nuove opere non interferiranno con le acque interne superficiali e profonde, e che non sono dunque prevedibili modificazioni di alcun genere;
 - i prelievi e gli scarichi idrici saranno quelli corrispondenti alle usuali situazioni legate agli usi civili per la presenza di passeggeri nell'area di S. Apollinare, e che quindi non si prevede al riguardo particolari criticità, stante anche la modesta entità dell'aumento di traffico previsto;
- o relativamente alla fase di realizzazione:
 - il principale impatto in fase di cantiere è legato alla possibile alterazione delle caratteristiche di qualità delle acque marine e all'incremento della torbidità in conseguenza dell'eventuale risospensione di sedimenti potenzialmente inquinanti durante l'esecuzione di dragaggi e riempimenti; e le misure previste per limitare tale effetto includono:
 - a) l'esecuzione dei lavori di dragaggio in condizioni meteo-marine “non sfavorevoli”, posto che le aree da dragare sono comunque ubicate all'interno dell'area portuale, e in un paraggio ritenuto protetto dall'influenza del moto ondoso e delle correnti;
 - b) nel caso di utilizzo di sistemi meccanici di dragaggio: l'incremento del periodo delle operazioni, l'eliminazione di ripetute bennate sul fondale e l'accorgimento di evitare l'accumulo dei materiali dragati sul fondo;

- c) nel caso di utilizzo di sistemi idraulici di dragaggio: la riduzione della rotazione del cutterhead (velocità di rotazione) e la riduzione della velocità dell'oscillazione;
 - in merito alla possibilità di spillamenti / spandimenti da macchinari, l'impatto associato è ritenuto poco significativo in quanto eventualmente derivante solo da eventi incidentali da macchinari e mezzi usati per i dragaggi e per la realizzazione delle opere marittime, che, in base alle stime effettuate dal proponente, sono da ritenersi comunque poco probabili;
- gli impatti legati all'eventuale risospensione dei sedimenti non sono al momento quantificabili, essendo dipendenti dal completamento delle indagini stratigrafiche, chimiche e microbiologiche, nonché dalla conseguente scelta dei mezzi di dragaggio; e che, comunque, sarà necessario attendere, al riguardo, la conclusione delle attività di caratterizzazione secondo quanto previsto dal DM 471/99;
- si ritiene necessario sviluppare, nel progetto esecutivo, un adeguato sistema di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia ricadenti sulle nuove superfici previste dal progetto, prima che tali acque siano immesse in mare;

per quanto riguarda la componente suolo e sottosuolo:

- relativamente alla fase di esercizio:
 - l'impatto associato al consumo di suolo risulta di fatto assente, non essendo previsto, al riguardo, alcun utilizzo di nuove aree a terra; e che, anzi, sono previsti interventi che consentiranno la riqualificazione di parte delle aree esistenti, tra cui quelli relativi all'innesto della banchina di riva sul piazzale retrostante, e, soprattutto, quello conseguente al progetto di valorizzazione dell'area archeologica di Punta Le Terrare;
 - per quanto riguarda la variazione della morfologia dei fondali, pur trattandosi di modifica permanente, il proponente rileva che i dragaggi interessano esclusivamente aree portuali e che la potenza dell'escavo risulta in media modesto, di modo che il relativo impatto si può ritenere non significativo; e che, in considerazione delle modalità di realizzazione dei pontili, non sono da attendersi alterazioni morfologiche locali dovute a fenomeni di trasporto solido, restando questi sostanzialmente invariati;
 - a seguito dell'incremento della produzione di rifiuti (prevalentemente costituiti da residui di cibo e materiali plastici) nelle aree di transito e sosta dei passeggeri, non si prevedono impatti significativi, essendo tale incremento di modesta entità ed essendo quindi ritenuto sufficiente il ricorso ad adeguati sistemi di raccolta, peraltro già in parte operanti nell'area;
- relativamente alla fase di realizzazione:
 - per quanto riguarda la possibile contaminazione di suolo e fondali in seguito alla movimentazione e al confinamento dei materiali provenienti dai dragaggi, il proponente precisa che i sedimenti verranno conferiti all'interno di vasche di contenimento opportunamente impermeabilizzate, rimandando comunque alle competenze del MATT nell'ambito delle già citate procedure di caratterizzazione e bonifica;
 - la collocazione del cantiere nell'area immediatamente retrostante la spiaggia di S. Apollinare non comporterà né perdita d'uso (data, comunque, la temporaneità

dell'intervento) né limitazioni, essendo l'area in questione al momento non utilizzata e in stato di parziale abbandono;

- il progetto consente una effettiva riqualificazione dell'area di S. Apollinare, con una più razionale destinazione d'uso del suolo;
- il riutilizzo dei materiali per altri riempimenti locali, purché possibile ed effettuato adottando tutte le necessarie tecnologie ed accorgimenti per evitare la contaminazione, presenta una valenza ambientale, in quanto minimizza le operazioni di cantiere nell'area di S. Apollinare e, al tempo stesso, contribuisce a ridurre gli impatti associati ai lavori relativi a tali riempimenti, per alcuni dei quali si prevede, ad oggi, l'utilizzo di materiale di cava;

per quanto riguarda le componenti vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi:

- relativamente alla fase di esercizio:
 - i possibili impatti indotti sono quelli dovuti all'inquinamento atmosferico e al rumore, che peraltro risultano, dallo studio proposto, di entità limitata, tenendo anche conto della bassa sensibilità dell'area portuale rispetto a tali emissioni;
 - per quanto riguarda il consumo di habitat per specie animali e vegetali terrestri e marine, il proponente rileva, in termini generali, che nessun elemento di sensibilità può essere evidenziato in relazione alla flora e alla fauna marina, a causa della forte antropizzazione dell'area;
 - in merito alla possibile introduzione di specie esotiche nel porto, viene rilevato che, per la condizione di esercizio preventivata, non si prevedono significative variazioni delle aree di provenienza delle navi che attualmente fanno scalo nel porto di Brindisi e, dunque, l'impatto associato all'introduzione di specie esotiche è ritenuto non significativo;
- relativamente alla fase di realizzazione:
 - in merito ai possibili danni alle comunità bentoniche, si osserva che la completa rimozione della copertura vegetativa in fase di dragaggio e quindi, appunto, la distruzione della maggior parte delle comunità ivi presenti, tenderà ad attenuarsi nel medio-lungo periodo, in quanto è prevedibile una ricolonizzazione da parte delle specie vegetali e delle comunità presenti nelle zone limitrofe;
 - i possibili effetti sulle biocenosi marine e sulla crescita algale dovuti all'aumento di torbidità delle acque si devono intendere mitigati grazie alle misure di contenimento che saranno adottate in fase di dragaggio, come specificato a proposito della componente ambiente idrico;
- relativamente alle aree protette:
 - nell'area di riferimento dello studio sono presenti alcune aree naturali protette, tra cui, in ordine di vicinanza al sito di intervento:
 - Oasi di Protezione Faunistica "Canale di Foggia di Rau" che include, per la presenza di specie ed habitat di interesse comunitario, il SIC "Stagni e Saline di Punta della Contessa" (cod. IT9140003), di 165 ha. Tale SIC coincide con l'omonima ZPS, istituita per la presenza di specie di uccelli di interesse comunitario, ai sensi della Direttiva 79/409/CEE. Dista circa 2 km dall'area di intervento;

- Parco Regionale Salina di Punta della Contessa (ancora non istituito), con perimetrazione coincidente di fatto con quella dell'Oasi "Canale Foggia di Rau", con una zona centrale di 193 ha, una fascia di protezione di 920 ha e misure di salvaguardia meno restrittive;
 - Bosco di Cerano. Dista circa 11 km dal porto;
 - Sugherete di Santa Teresa e dei Lucci. Dista circa 13 km dal porto;
 - Area del Bosco di Santa Teresa (SIC IT9140006) . Dista circa 13 km dal porto;
 - Area del Bosco di Lucci (SIC IT9140004). Dista circa 13 km dal porto;
 - Area di Torre Guaceto (ZPS IT9140008 e SIC IT9140005): l'area è classificata come Zona Umida (Convenzione di Ramsar), come riserva naturale statale (istituita nel 2000) e la parte a mare è stata costituita in Area Marina Protetta con Decreto del Ministero dell'Ambiente del 4 dicembre 1991. Dista circa 18 km dal porto;
 - Litorale Brindisino tra Torre Canne e Torre San Leonardo (SIC IT9140002). Dista circa 20 km dal porto;
- di tali aree, in considerazione delle rispettive distanze, l'unica potenzialmente interessata da ricadute ambientali dovute all'intervento è l'Oasi di Protezione Faunistica "Canale di Foggia di Rau" e che, tuttavia, anche per quest'ultima, si escludono esplicitamente eventuali impatti, precisando che questi sarebbero eventualmente dovuti al traffico veicolare, i cui effetti si possono invece ritenere esauriti entro il tratto compreso tra S. Apollinare e la grande viabilità nazionale, e quindi al di fuori dell'area SIC/ZPS in questione;
 - non si ravvisano impatti significativi sulle componenti vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi, incluse le aree protette esistenti nell'area di riferimento dello studio, né in fase di esercizio né in fase di cantiere, purché vengano adottate le opportune misure per la limitazione della sospensione di sedimenti e per l'eliminazione degli eventuali effetti di contaminazione;
 - per l'area di dragaggio, vista la sua collocazione all'interno del porto e la vicinanza al canale di transito delle navi e dei traghetti diretti verso il Porto interno, non è prevedibile la presenza di comunità bentoniche di pregio e di qualità significativi dal punto di vista naturalistico e comunque, ai fini della tutela degli habitat, tali da considerarsi importanti per la qualità degli ecosistemi marini;
 - ai fini della valutazione di incidenza di cui al DPR 120/2003, si può ritenere che non vi siano impatti significativi per gli habitat e le specie caratterizzanti i SIC, stanti i rapporti geometrici tra l'opera e i siti in oggetto, nonché l'entità stessa delle azioni di progetto;

per quanto riguarda la componente rumore:

- l'area di intervento è caratterizzata dalla presenza prevalente, intorno allo specchio d'acqua interessato, di insediamenti commerciali e industriali, e che il proponente identifica i più vicini ricettori di tipo residenziale nel rione Casale e nel Centro Storico (a circa 400 m e, rispettivamente, 650 m in linea d'aria dai nuovi pontili);
- per tale area non risulta l'esistenza di zonizzazione acustica; e che, poiché gli impatti indotti sono essenzialmente dovuti a mezzi mobili (traffico marittimo e terrestre), all'interno dell'area

portuale non trovano applicazione i limiti transitori fissati dall'Art. 6 del DPCM 01/03/1991, legati alla zonizzazione dettata dal DM 1444 del 2/4/68;

- inoltre, sempre per quanto sopra specificato, non trovano applicazione, nell'area di interesse, i limiti differenziali previsti dalla L. 447/95 e relativi Decreti attuativi e che, quindi, il proponente ha ritenuto non necessario effettuare la caratterizzazione del clima acustico ante operam;
- per quanto riguarda gli impatti dovuti all'intervento, le principali sorgenti di rumore saranno, in fase di cantiere, le attività dei macchinari di riempimento e scavo, mentre, per quanto riguarda la fase di esercizio, il proponente indica il traffico veicolare e quello marittimo, analogamente a quanto specificato per la componente Atmosfera; e che, in particolare:
 - relativamente alla fase di esercizio:
 - per quanto riguarda le emissioni da traffico veicolare, la stima è stata condotta sulla base dell'algoritmo di Borchiellini, utilizzato dal codice StL-86, messo a punto in Svizzera dall'EMPA (Laboratorio Federale di Prova dei Materiali ed Istituto Sperimentale), considerando i soli tratti stradali prossimi all'area di S. Apollinare, sui quali, facendo riferimento a quanto specificato a proposito del Quadro Progettuale, il proponente ha adottato un valore di flusso massimo pari a 900 veicoli equivalenti/ora (di cui circa il 90% di veicoli leggeri e il 10% di veicoli pesanti). Per questo scenario, l'applicazione del codice descritto ha fornito, con riferimento alle situazioni più critiche durante l'anno, livelli sonori massimi pari a 59 dBA a 10 m dall'asse stradale durante il periodo diurno;
 - quanto riguarda le emissioni da traffico marittimo, non sono riportate stime quantitative, ritenendo tali emissioni sostanzialmente analoghe a quelle attuali: in particolare, il trasferimento dei traffici passeggeri in zone adiacenti a quelle attuali risulta potenzialmente migliorativo rispetto alla situazione del clima acustico, grazie allo spostamento nel Porto Medio di attracchi attualmente presenti nel Porto Interno (e quindi posti a minore distanza dai ricettori residenziali del Centro Storico), e tale da compensare, sostanzialmente, il modesto incremento di tali traffici, stimato in misura di circa il 10%;
 - relativamente alla fase di realizzazione:
 - si sottolinea il livello di incertezza determinato dalla natura intermittente dei lavori, dall'uso di mezzi mobili dal percorso ancora non definibile, dalla scelta delle tecniche di scavo, dal piano dei lavori ancora da definire, all'attuale livello della progettazione e, infine, dalla mobilità del cantiere. Pertanto, anche in considerazione della natura comunque pianificatoria del progetto, la quantificazione del quadro delle emissioni rumorose viene rimandata alla successiva fase di progettazione;
 - per limitare gli effetti del cantiere sul clima acustico si citano comunque, come misure di mitigazione di carattere gestionale e organizzativo, il controllo della velocità di transito dei mezzi e la costante manutenzione dei macchinari e dei mezzi di lavoro, ricordando anche che le attività verranno svolte durante le ore di luce e che il cantiere sarà assoggettato alle prescrizioni ed agli adempimenti previsti dalla normativa;
- in definitiva, per quanto sopra specificato, e tenendo anche conto sia del carattere

prevalentemente industriale dell'area, sia dell'assenza di ricettori sensibili a distanze ravvicinate (anche in corrispondenza delle rotte delle navi e degli accosti), non si ritiene siano da attendersi impatti aggiuntivi sul clima acustico dell'area in conseguenza dell'attuazione dell'intervento;

- i valori massimi di pressione sonora stimati dal proponente in relazione al traffico veicolare post operam sono di entità tale da non lasciar prevedere alcuna criticità, essendo comunque inferiori sia ai limiti fissati dal DPR 142 del 30/3/2004, sia a quelli transitori fissati dall'Art. 6 del DPCM 01/03/1991, sia a quelli relativi ad una ipotetica zonizzazione delle aree adiacenti a quella di intervento;
- dal punto di vista dell'impatto acustico sui ricettori residenziali, lo spostamento dei traffici marittimi verso il Porto Medio si può ritenere migliorativo rispetto alla situazione attuale e che, quindi, pur in assenza della relativa quantificazione, non si ritiene siano da prevedersi effetti negativi sui ricettori stessi;
- pur non essendo strettamente necessaria ai fini della valutazione dell'impatto acustico secondo i criteri dettati dalle norme applicabili nello specifico contesto, si ritiene comunque che, prima dell'avvio dei lavori di realizzazione, si debba prevedere una campagna di misure al riguardo, allo scopo di fornire un punto di riferimento per la successiva valutazione e monitoraggio del quadro evolutivo;

per quanto riguarda la componente paesaggio:

- con l'attuazione del progetto di valorizzazione dell'area archeologica di Punta Le Terrare, viene sottolineato che le opere determineranno un impatto positivo nei riguardi della presenza di segni e testimonianze storiche;
- per quanto riguarda la valutazione dell'impatto percettivo, è stata operata una classificazione rispetto ad una gamma di parametri (vedutistico, sistemico, dinamico, locale) che definiscono la "sensibilità paesistica", facendo riferimento al metodo adottato nel PTP della Regione Lombardia del 1997. E che, in base alla valutazione di tali parametri, il proponente afferma che le opere in Variante: non interferiscono con alcun punto di vista o percorso panoramico; non sono inserite in alcun sistema morfologico, storico/artistico o paesaggistico; non si pongono in conflitto con l'ambito in cui sono inserite;
- in particolare, i nuovi pennelli non saranno visibili dall'area urbana di Brindisi (gli unici punti di vista sono ubicati presso Bocche di Puglia, e accedendo al porto dal mare);
- quindi, in definitiva, il sito può quindi essere classificato, a bassa sensibilità e idoneo ad accogliere le opere in Variante;

per quanto riguarda la componente radiazioni ionizzanti e non ionizzanti:

- le opere in progetto non determinano emissione di radiazioni di alcun tipo;

per quanto riguarda la componente salute pubblica:

- la componente si considera sostanzialmente esaminata nell'ambito dell'analisi svolta per le componenti Atmosfera, Rumore, Ambiente Idrico e, come tale, non presenta elementi di criticità per effetto della realizzazione delle opere in Variante;
- il progetto - nonostante la riduzione dei benefici dovuta allo stralcio dell'intervento sul pontile ENEL - rappresenta comunque un elemento migliorativo in termini ambientali, nonché in

termini di riduzione della vulnerabilità dell'area portuale nei confronti di incidenti rilevanti, e quindi anche delle relative conseguenze per la salute umana. Tale obiettivo potrà essere nei fatti rafforzato soprattutto ove si sarà in grado di limitare al minimo le operazioni di scarico del carbone in corrispondenza delle banchine centrali di Costa Morena (non attrezzate per tale operazione), ottenendo così il duplice risultato di evitare dispersioni in atmosfera e di ridurre le interferenze del traffico energetico con quello passeggeri;

valutato altresì che:

per quanto riguarda le misure di compensazione previste:

- il proponente cita, come già specificato, il progetto di valorizzazione dell'area archeologica di Punta delle Terrare, la cui natura di opera compensativa può essere desunta, ancorché in modo non esplicito, dalla documentazione inviata; e che tale progetto prevede la perimetrazione e il riassetto dell'area, con lavori di scavo del villaggio protostorico (1300 a.C.) ivi presente, da realizzarsi a spese del proponente e sotto il controllo e la supervisione della Soprintendenza Archeologica di Taranto;
- per la realizzazione del progetto, che consente di salvaguardare l'unica zona di valore culturale e paesaggistico presente nel sito di intervento, è attualmente in fase di perfezionamento un Protocollo di Intesa con la stessa Soprintendenza Archeologica, che prevede un impegno economico, da parte dell'Autorità Portuale, di 500.000 €;

CONSIDERATA la nota n. 8488 della Regione Puglia del 20 agosto 2004, pervenuta il 7 settembre 2004, con cui si esprime un parere positivo 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 dragaggio 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;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. 07 08 480/2045 /2005 del 7 marzo 2005, pervenuto in data 9 marzo 2005, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

"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 la pronuncia di compatibilità ambientale ex art. 6, Legge 8 luglio 1986 n. 349, per il progetto relativo alla Variante del Piano Regolatore Portuale del Porto di Brindisi.

La suddetta Direzione Generale, con nota n. 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.

PREMESSA:

L'area oggetto dell'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. della Regione Puglia, che ha ricompreso detta zona nell'ambito Territoriale Esteso di valore distinguibile "C" (cfr. quadro di Riferimento Programmatico del S.I.A.);*
- *Vincolo archeologico in località "Punta Le Terrane", in prossimità dell'area di S. Apollinare (cfr. quadro di Riferimento Programmatico del S.I.A.);*

La variante al PRP di Brindisi in questione è stata adottata il 17/06/2002 ed approvata dal Consiglio Superiore dei LL.PP. in data 8/11/2002 e prevedeva la realizzazione di due nuove opere:

1. *Il Pontile ENEL (da realizzarsi a cura e spese dell'Enel);*
2. *Opere di completamento degli accosti portuali per navi traghetto e ro-ro a Sant'Apollinare.*

In merito a questo intervento, la Regione Puglia, con delibera di Giunta n° 2170 del 19/12/2003 ha espresso parere negativo in ordine al progetto di variante al PRP del Porto di Brindisi. L'Autorità Portuale, al fine di salvare il finanziamento e di migliorare la sicurezza e la fruizione del porto, ha richiesto 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 della Giunta Regionale della Puglia n. 970 del 16/07/2004, esaminati gli atti, ha espresso parere favorevole per la compatibilità ambientale limitatamente alle opere di completamento degli accosti portuali.

A seguito del parere favorevole della Regione Puglia, al sopralluogo del 06/09/2004 con la Commissione V.I.A. e le Soprintendenze competenti per territorio, l'Autorità Portuale di Brindisi ha chiesto al Ministero dell'Ambiente di stralciare dalla procedura di V.I.A. il Pontile Enel, limitando la valutazione dell'impatto ambientale alle sole opere di completamento degli accosti portuali per navi traghetto e Ro-Ro a Sant'Apollinare.

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;*

Durante il sopralluogo del 06/09/2004, la Soprintendenza per i B.A.P. di Bari ha richiesto ai progettisti una variante a tali 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 "...indipendenza delle opere in questione rispetto alle restanti opere costituenti la variante del piano di cui in 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, qui pervenuta in data 08/02/2005 ed acquisita agli atti con prot. n. ST/408/3834 del 16/02/2005 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 espresse con nota n. 22264 del 29/11/2002 e successiva nota di integrazione e precisazione del 25/06/2004 prot. n. 11816 in cui si riporta integralmente quanto segue:

“In riferimento alla richiesta di parere relativa alla Variante del Piano Regolatore Portuale, esaminati gli atti pervenuti, per quanto di competenza, nulla osta di massima all'esecuzione delle opere previste a condizione che le prescrizioni di seguito specificate siano recepite come imprescindibili per la realizzazione dei lavori.

- *l'area archeologica di Punta Le Terrare, dove insiste uno dei più importanti insediamenti dell'età del bronzo pugliesi, vincolata ai sensi della Legge 1089/'39 con D.M. 19/08/1970, adiacente l'area di S. Apollinare dove è prevista la realizzazione di tre pontili per traffico traghetti ro-ro, secondo quanto prospettato nella relazione progettuale, dovrà essere acquisita dall'Autorità Portuale per poter procedere a tutte quelle opere che questa Amministrazione riterrà indispensabili per la sua tutela e valorizzazione. In particolare si dovrà prevedere, in via preliminare, la recinzione di tutta la superficie, con accesso autorizzato esclusivamente da questa Soprintendenza e la bonifica dai detriti attualmente giacenti sull'area. Quindi per consentire la valorizzazione del sito archeologico, con appositi finanziamenti annuali il cui importo verrà concordato con questo Ufficio, si dovrà garantire la possibilità di proseguire le ricerche già avviate negli anni '70 e '80 e di renderne noti i risultati attraverso opportune forme divulgative (pubblicazioni, seminari di studio, mostre) programmate e curate da questa Soprintendenza. Saranno altresì finanziate le opere di protezione che si riterranno indispensabili per la migliore conservazione degli ambienti venuti in luce in vista di una loro musealizzazione all'aperto, prevedere la creazione di un centro di documentazione attrezzato, che possa essere utilizzato sia come base logistica nell'ambito delle ricerche che come punto*

di riferimento culturale ed espositivo nel circuito di potenziali visitatori generali dal traffico marittimo.

Si dovrà garantire l'ordinaria manutenzione dell'area di scavo e degli ambienti accessori e la loro custodia con apposito personale. La ratifica delle specifiche forme di collaborazione avverrà con stipula di Convenzione tra questa Soprintendenza e l'Autorità Portuale;

- *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.*

I lavori di prospezione subacquea dovranno essere affidati a imprese accreditate presso la Soprintendenza per i Beni Archeologici per aver già eseguito prospezioni archeologiche ed avere comprovata esperienza, considerata anche la natura dei fondali del porto di Brindisi.

Si fa presente che lo studio di impatto ambientale, non allegato alla documentazione visionata, dovrebbe contenere esplicito esame dell'ambiente ecomarino in rapporto alla possibilità di eseguire immersioni ora e in futuro.

Nel caso in cui si rilevino, con le prospezioni da attuarsi, presenze archeologiche, dovrà essere garantita la possibilità, anche finanziaria, di procedere ad ulteriori accertamenti tecnici, allo scavo archeologico e all'eventuale recupero.

Tali richieste sono motivate dalla letteratura archeologica che menziona numerosi ritrovamenti nell'area interessata dalla proposta di variante e dalle numerose segnalazioni agli atti della Soprintendenza. Nel 1994, inoltre, furono eseguiti dallo STAS dei sopralluoghi proprio a ridosso del promontorio di Punta delle Terrane e nel Porto Interno Seno di Levante e furono recuperati materiali archeologici.

- *Si chiede inoltre, di conoscere eventuali lavori previsti a S. 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 varie 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";

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano;

Soc. Aventis Bulk S.p.A. - Brindisi

- per quanto riguarda l'intervento di variante che interessa la zona di Santa Apollinare (nuovi moli per navi passeggeri), si sottolinea che lo stabilimento Aventis Bulk S.p.A. ricade nel campo di applicazione del D. Lgs. 334/99 ed è localizzato in area prospiciente quella di Santa Apollinare. Eventuali possibili modifiche del processo produttivo, con interventi limitati alle attuali aree di pertinenza, potrebbero determinare scenari incidentali con effetti anche esterni allo stabilimento;
- il progetto prevede la realizzazione di tre pontili per complessivi cinque attracchi destinati a navi passeggeri, pertanto le aree interessate dall'intervento dovrebbero essere riclassificate ai fini della loro vulnerabilità territoriale in quanto l'opera di variante rientra nell'ambito di applicazione del D.M. 9/5/2001 che stabilisce i requisiti minimi per le distanze di sicurezza tra gli stabilimenti preesistenti e nuovi insediamenti o infrastrutture;
- la variante proposta dovrebbe comprendere un elaborato tecnico relativo al "Rischio di incidenti rilevanti";
- si ritiene necessario il coinvolgimento della Prefettura in merito ad eventuali piani di emergenza e di evacuazione dell'area vista l'elevata concentrazione di persone e di veicoli determinata dalla realizzazione dell'opera proposta;
- nell'ipotesi di realizzazione del decentramento su Santa Apollinare del traffico passeggeri del porto di Brindisi, si richiede di garantire l'accessibilità di contorno dell'area dello stabilimento con apposita viabilità e di prendere in seria considerazione il prolungamento o la rilocazione dello scarico a mare del canale "fiume piccolo".

- la società Aventis Bulk S.p.A., titolare dello stabilimento farmaceutico ubicato immediatamente a ridosso della futura area doganale di S. Apollinare/Costa Morena Ovest, ha trasmesso alcune osservazioni, ricevute in data 29/09/2003 e relative alla sicurezza e al rischio di incidenti rilevanti, richiedendo, oltre che uno studio al riguardo, anche la riclassificazione dei luoghi di S. Apollinare nell'ambito di applicazione del D.M. 9/05/01 "Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante", in relazione a possibili future modifiche del processo produttivo dello stabilimento, che potrebbero determinare scenari incidentali con effetti anche esterni allo stabilimento stesso;

valutato, al riguardo

- che le eventuali interazioni tra il traffico passeggeri e le attività dello stabilimento della Aventis Bulk S.p.A. potranno essere individuate con certezza soltanto dopo aver definito l'assetto finale dei piazzali e le modalità di transito e sosta dei passeggeri stessi, e che, comunque, per il merito specifico si rimanda alle indicazioni degli Enti direttamente competenti in materia;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

E S P R I M E

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 seguenti prescrizioni:**

per quanto riguarda i dragaggi e le componenti ambiente idrico e 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 dei 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 tutto quanto attiene alla effettuazione delle operazioni di dragaggio e di 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:

- 1) 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'avvio dei lavori;
 - 2) 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;
 - 3) 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;
 - 4) 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 stesso ed evitare la dispersione dei materiali;
 - 5) 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, durante il corso dei lavori di realizzazione, le indicazioni di cui alla prescrizione **b)**, ed in particolare quelle di cui ai p.ti **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 S. Apollinare e delle aree a mare limitrofe all'imboccatura del Porto Interno, in prossimità del Canale Pigonati, 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 immesse 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 CO, 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 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 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 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;
- 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 dell'area archeologica di Punta le Terrare, 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 l'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 di 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, al 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 sbarco/imbarco 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 dei passeggeri in tutte le aree comunque interessate dalle suddette operazioni di sbarco/imbarco;
- o) il flusso di traffico complessivo delle navi traghetto e ro-ro conseguente all'entrata in esercizio dei nuovi attracchi – espresso in numero di navi del tipo indicato nel SIA (15.000 DWT) 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 oggetto.

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 compatibilità 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;

Le prescrizioni **a), b), e), i), m), o)** e **p)** dovranno essere sottoposte al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, per verifica di ottemperanza; le relative modalità di attuazione, una volta approvati i progetti e i documenti, saranno oggetto di verifica a cura dell'ARPA Puglia. Dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Puglia e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse. Per quanto non espressamente previste le restanti verifiche di ottemperanza saranno svolte a cura della Regione Puglia.

D I S P O N E

che il presente provvedimento sia comunicato all'Autorità Portuale di Brindisi, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed alla Regione Puglia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma, li 26 aprile 2005

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**