

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## La vasca di colmata apre nuove prospettive per il porto di Brindisi

Nicola Capuzzo · Friday, December 3rd, 2021

### — COMUNICAZIONE AZIENDALE —

La vasca di colmata, nel porto di Brindisi, potrebbe accogliere la nuova base anfibia della Marina Militare, oltre a un parco urbano attrezzato fronte-mare. Si spalancano nuove e interessanti prospettive per la vasca di colmata che sarà realizzata nel porto di Brindisi per ospitare i sedimenti rivenienti dai dragaggi dello scalo messapico.

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, sta interloquendo con i vertici della Marina Militare Italiana. La Marina, infatti, potrebbe essere notevolmente interessata a occupare una parte dell'area per insediare possibili attività complementari al funzionamento della base militare o a espandere in tale zona alcune funzioni già in essere, con particolare riguardo all'ormeggio delle nuove navi anfibie, di dimensioni e pescaggio non compatibili con il seno di ponente.

L'iter per la realizzazione della vasca di colmata è stato sbloccato alcuni giorni fa dall'esito positivo della procedura di V.I.A.. Dopo un'articolata istruttoria, durata oltre tre anni e mezzo, lo scorso 21 giugno, infatti, con Decreto di compatibilità ambientale n. 254. il Ministero della Transizione Ecologica (MTE), di concerto con il Ministero della Cultura (MIC), ha finalmente licenziato il progetto dei "lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est".

Si tratta di una svolta fondamentale per il porto di Brindisi che consentirà all'Ente di procedere speditamente con il dragaggio del porto. L'obiettivo è quello di avere fondali più profondi nelle aree maggiormente operative:

- da circa -8.0 mt (batimetria media attuale) a -12.0 sotto il livello del mare, nell'area di S. Apollinare;
- da circa -11mt (batimetria media attuale) fino a -14.0 sotto il livello del mare, lungo il canale di accesso al porto interno;
- da circa -11mt (batimetria media attuale) fino a -14.0 sotto il livello del mare, nell'area di contorno alle calate di Costa Morena.

In un sito SIN (sito di interesse nazionale caratterizzato da aree potenzialmente contaminate molto estese classificate come “dannose” dallo Stato italiano, laddove sia confermata la presunta contaminazione), quale è Brindisi, infatti, lo strumento maggiormente sostenibile, sia dal punto finanziario che ambientale, che la Legge indica per gestire i materiali rivenienti dai dragaggi in aree estese è, appunto, la realizzazione di una vasca di colmata.

Il procedimento, avviato nel novembre 2018, ha risentito di una sospensione, richiesta dall’AdSP MAM a luglio 2019 e concessa dall’ufficio competente del Ministero dell’Ambiente (oggi MTE) il successivo novembre per effettuare una attualizzazione della caratterizzazione dei fondali interessati dall’intervento infrastrutturale e richiesti per acquisire ulteriori elementi sulla loro qualità. La caratterizzazione, è bene evidenziarlo, è stata finalizzata in tempo utile – nonostante, peraltro, tutte le limitazioni imposte dal lockdown della prima fase dell’emergenza sanitaria da COVID 19. Il risultato della caratterizzazione, che ha comportato una serie di attività che permettono di ricostruire i fenomeni di contaminazione a carico delle matrici ambientali, ha confermato il dato qualitativo già assunto a base del progetto come composto anche dalle caratterizzazioni validate nel 2011 da ISPRA (ex ICRAM).

In linea con la propria vocazione al dialogo e alla condivisione, negli ultimi mesi dello scorso anno, seppure sulla scorta di parere favorevole già rilasciato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale del Ministero dell’Ambiente, l’AdSP MAM ha rivisitato il layout di progetto, nei termini di una sua significativa riduzione d’impronta, anche in esito e in risposta alle risultanze di un incontro tecnico tenuto con la Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del MiBACT (ora MIC).

Nel nuovo layout progettuale, oltre alla riduzione in pianta, è stato cercato un sostanziale incremento della superficie permeabile e una conseguente diminuzione del volume della cassa di circa 150.000 m<sup>3</sup>, la riduzione del fronte di accosto, l’aumento dell’ampiezza del nuovo canale (da 45 mt a 130 mt) e, infine, un diverso trattamento dei confini lato terra e della sponda occidentale del canale sui quali verranno messi a dimora impianti arborei e arbustivi sistematici a “dune”, per proteggere l’area dal traffico veicolare (interventi, questi ultimi, di riqualificazione paesaggistica in coerenza con quanto previsto per l’area dal “Progetto di valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri”, di cui al vigente Piano Paesaggistico Territoriale Regionale).

Un parco verde sul mare, quindi, che coprirà un’area di circa 50.000m<sup>2</sup>e che, oltre a poter ospitare flora e fauna selvatiche, potrà essere fruibile dal pubblico, con un impatto visivo e ambientale rilevante. L’area verde sarà, infatti, percorsa da una passeggiata pedonale (circa 670 m) di collegamento dell’ingresso carrabile alla nuova foce del Fiume Grande.

Nei prossimi mesi, l’Ente portuale avvierà una consultazione popolare per la scelta del nome con cui intitolare il nuovo parco e soprattutto la bellissima baia che verrà realizzata.

“Non abbiamo mai perso un minuto di tempo, non abbiamo mai lesinato energie e sforzi, abbiamo sempre lavorato a testa bassa per dare a Brindisi questa opportunità- commenta il presidente dell’AdSPMAM Ugo Patroni Griffi, perché lo sviluppo del porto passa inevitabilmente dall’approfondimento dei fondali. Il mercato internazionale punta sempre più sul “gigantismo navale”, in conseguenza delle sensibili economie di scala riguardanti sia il costo di costruzione che quello di gestione; per essere competitivi e appetibili, quindi, dobbiamo assolutamente adeguarci e non restare indietro, offrendo pescaggi e infrastrutturazione adeguati. Il prossimo obiettivo sarà la realizzazione degli accosti di Sant’Apollinare. Vasca di colmata e dragaggi, cono di atterraggio,

nuovi accosti: i tre pilastri su cui si fonda il porto del futuro. Ho seguito personalmente il progetto di ambientalizzazione di una infrastruttura strategica dimostrando che l'utile può essere anche bello, anzi come in questo caso, bellissimo”.

Il nuovo layout, quindi, denominato “Progetto 2020”, ha ottenuto il provvedimento di compatibilità ambientale che fa da volano per il futuro sviluppo del porto di Brindisi. Il quadro economico prevede l’impiego di 60 milioni di euro rivenienti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Ottenuta, dunque, la compatibilità ambientale dell’opera, il prossimo passaggio procedurale la conferenza dei servizi per l’ottenimento dell’autorizzazione unica ZES.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Friday, December 3rd, 2021 at 9:00 am and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.