



Tipo Documento: Studio di Impatto Ambientale

Codice documento: BRP-GTB-100002-IMAG-07

Rev. n. 1

Pagina 1 di 17

Centrale di Brindisi
Impianto di produzione con motori a gas
Studio di Impatto Ambientale
Allegato F: Relazione Archeologica Preliminare

APPLICA

A2A/DGE/BGT/GEN/ING

LISTA DI DISTRIBUZIONE

A2A/DGE/BGT/GEN/ING

AEF/AMD/IBR



EMISSIONE					
			Dott.ssa Gloriana Pace ARCHEOLOGA Via Carlo Cassola, 13 - 56033 CAPANNOLI (PISA) Cell. 349 4076088 - Tel./Fax 0587 607539 e-mail: gloriana.pace@virgilio.it C.F. PCA GRN 77146 14180 - P. IVA 01965110503		
1	15/07/2020	Modifica approvvigionamento gas	Gloriana Pace	Omar Retini Tauw Italia	Giuseppe Monteforte A2A S.p.A..
0	20/04/2019	Emissione per iter autorizzativo	Gloriana Pace	Omar Retini Tauw Italia	Giuseppe Monteforte A2A S.p.A..
REV	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE

- Il documento approvato e firmato in originale è depositato presso l'archivio tecnico della S.O. -

Questo documento è proprietà del Gruppo A2A: non può essere utilizzato, trasmesso a terzi o riprodotto senza autorizzazione della stessa. Il Gruppo A2A tutela i propri diritti a norma di legge

Questo documento è stato predisposto da Tauw Italia s.r.l.: non può essere utilizzato, trasmesso a terzi o riprodotto senza autorizzazione della stessa. Tauw Italia s.r.l. tutela i propri diritti a norma di legge

INDICE

0	PREMESSA.....	3
1	INTRODUZIONE	4
2	DEsCRIZIONE DEL PROGETTO	5
3	METODOLOGIA DI INDAGINE.....	7
4	I DATI DELLA RICERCA BIBLIOGRAFICA.....	9
5	RINVENIMENTI ARCHEOLOGICI NELL'AREA DI INDAGINE.....	12
6	LE FOTO AEREE	15
7	CONCLUSIONI.....	16
8	BIBLIOGRAFIA BREVE.....	17

0 PREMESSA

Il presente documento sostituisce l'Allegato F allo Studio di Impatto Ambientale trasmesso per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale relativo al progetto "Centrale termoelettrica di Brindisi: impianto di produzione con motori a gas", attualmente in corso presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare [ID_VIP 4638].

Il presente allegato viene rimesso per tenere conto delle modifiche progettuali apportate alle opere di connessione alla rete gas dei motori in progetto, descritte nel documento BRP-RTY-300002-IMAG-00_01-RelazioneTecnica. Si segnala sin d'ora che tali modifiche non cambiano gli esiti delle valutazioni riportate nella Relazione Archeologica Preliminare già consegnata al Ministero.

Rispetto a quanto descritto nella documentazione depositata, che prevedeva che il collegamento dei nuovi motori endotermici con la rete di distribuzione del gas naturale avvenisse mediante un nuovo tratto di gasdotto di circa 190 m fino al punto di consegna, da realizzarsi completamente all'interno del perimetro della Centrale esistente, a seguito di un confronto con il gestore della rete, è emersa la necessità di prevedere una diversa modalità di approvvigionamento. La nuova soluzione di connessione alla rete gas prevede un diverso tracciato per il gasdotto internamente al sito di Centrale (di lunghezza circa 515 m), una diversa localizzazione del punto di consegna e la realizzazione di un nuovo tratto di metanodotto di lunghezza circa 1,2 km esternamente al sito di Centrale, comunque ricompreso nel perimetro dell'Area di Sviluppo Industriale (A.S.I.) di Brindisi. È infine prevista la realizzazione di un nuovo varco pedonale lungo il confine Nord della Centrale lungo Via Einstein, per consentire l'accesso al punto di consegna del gas, autonomo rispetto agli ingressi già esistenti.

1 INTRODUZIONE

Il presente elaborato costituisce la Relazione Archeologica Preventiva per il progetto di A2A Energiefuture che sarà realizzato all'interno della Centrale di proprietà della stessa, ubicata nell'area industriale di Brindisi (BR).

In questa fase il lavoro è stato svolto raccogliendo e analizzando i dati bibliografici.

La localizzazione degli interventi in progetto su ortofoto è riportata in Figura 1a.

Figura 1a Localizzazione degli interventi in progetto su ortofoto



2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

A2A Energifuture ha sviluppato un progetto di modifica della propria Centrale di Brindisi che prevede sostanzialmente:

- l'installazione di n. 8 motori endotermici alimentati a gas naturale aventi una potenza termica installata complessiva pari a circa 301 MWt;
- la fermata dei gruppi 3 e 4 esistenti alimentati a carbone: nell'assetto di progetto quindi i gruppi 3 e 4 non saranno eserciti.

Nella configurazione di progetto gli alternatori dei gruppi 3 e 4 saranno utilizzati per il servizio di rifasamento sincrono come già autorizzato dal MATTM con nota m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIA-LE.U.0024159.20-10-2017.

La nuova sezione di generazione di energia elettrica a motori sarà realizzata all'interno dell'area della Centrale dove attualmente si trovano i serbatoi e il locale pompe dell'olio combustibile e il serbatoio del gasolio che saranno demoliti (le demolizioni saranno effettuate solo delle opere fuori terra). I motori saranno installati all'interno di due nuovi edifici in carpenteria metallica con pareti pannellate, uniti tra loro a formare un unico corpo fabbrica.

La nuova sezione di generazione di energia elettrica a motori prevede l'utilizzo dei seguenti impianti ausiliari già presenti in Centrale:

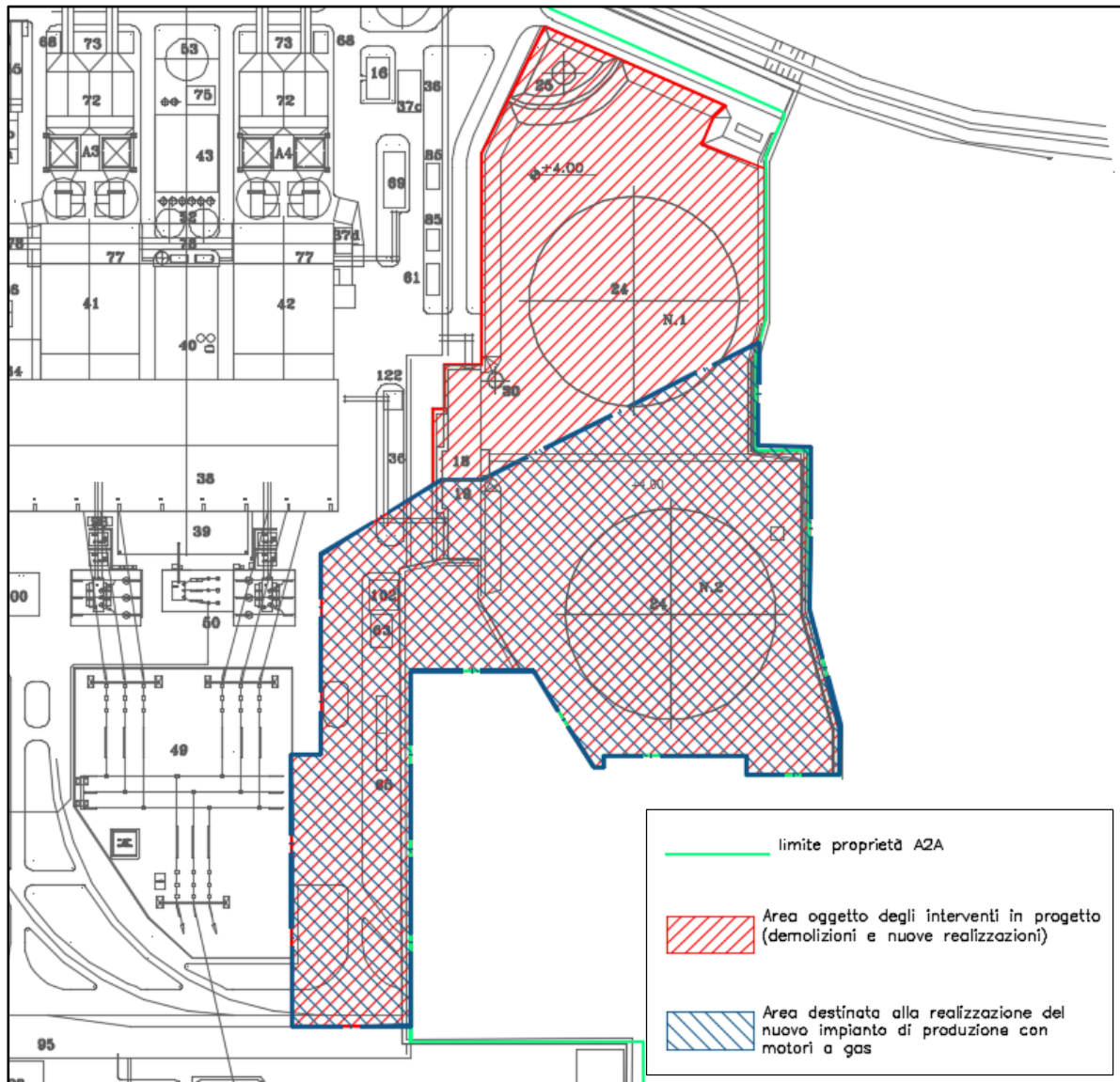
- reti di raccolta acqua reflue e sistema di trattamento delle acque reflue (ITAR);
- impianto di produzione acqua demineralizzata.

Esternamente al sito di Centrale è prevista la realizzazione di un tratto di metanodotto interrato, di lunghezza circa 1,2 km, che si staccherà dal metanodotto esistente di proprietà del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale (A.S.I.) di Brindisi ed esercito dalla società Molise Gestioni S.r.l. fino al punto di consegna del gas previsto all'interno del perimetro dell'installazione esistente.

Si precisa che l'area dove verrà realizzata la nuova sezione di generazione a motori attualmente è più bassa rispetto al piano campagna circostante e pertanto il progetto prevede di realizzare un rilevato su cui verranno installati i nuovi impianti. Gli scavi quindi saranno limitati sostanzialmente a quelli necessari all'eventuale rinforzo dei muri di contenimento e alla posa delle reti fognarie, del gasdotto (per il tratto interno) e del cavidotto di connessione alla stazione AT 380 kV, dunque con quote di scavo non profonde. Anche gli scavi relativi al metanodotto esterno al sito di Centrale, che coinvolgeranno la viabilità esistente o aree attigue ad essa, presenteranno quote di scavo non profonde.

La localizzazione degli interventi in progetto su CTR è rappresentata in Figura 2a; in Figura 2b sono mostrate le aree interessate dagli interventi in progetto all'interno della Centrale esistente.

Figura 2a Aree interessate dagli interventi in progetto all'interno della Centrale di A2A Energiefuture



3 METODOLOGIA DI INDAGINE

Il presente lavoro, condotto in maniera conforme alla prassi dell'indagine archeologica preventiva, ha avuto come scopo la raccolta di tutte le fonti disponibili ed il loro studio al fine della valutazione della potenzialità archeologica del territorio in esame.

Dapprima si è proceduto alla disamina delle conoscenze pregresse, attraverso la raccolta e l'analisi dei dati bibliografici relativi all'area in esame, ricadente nel comune di Brindisi, area portuale.

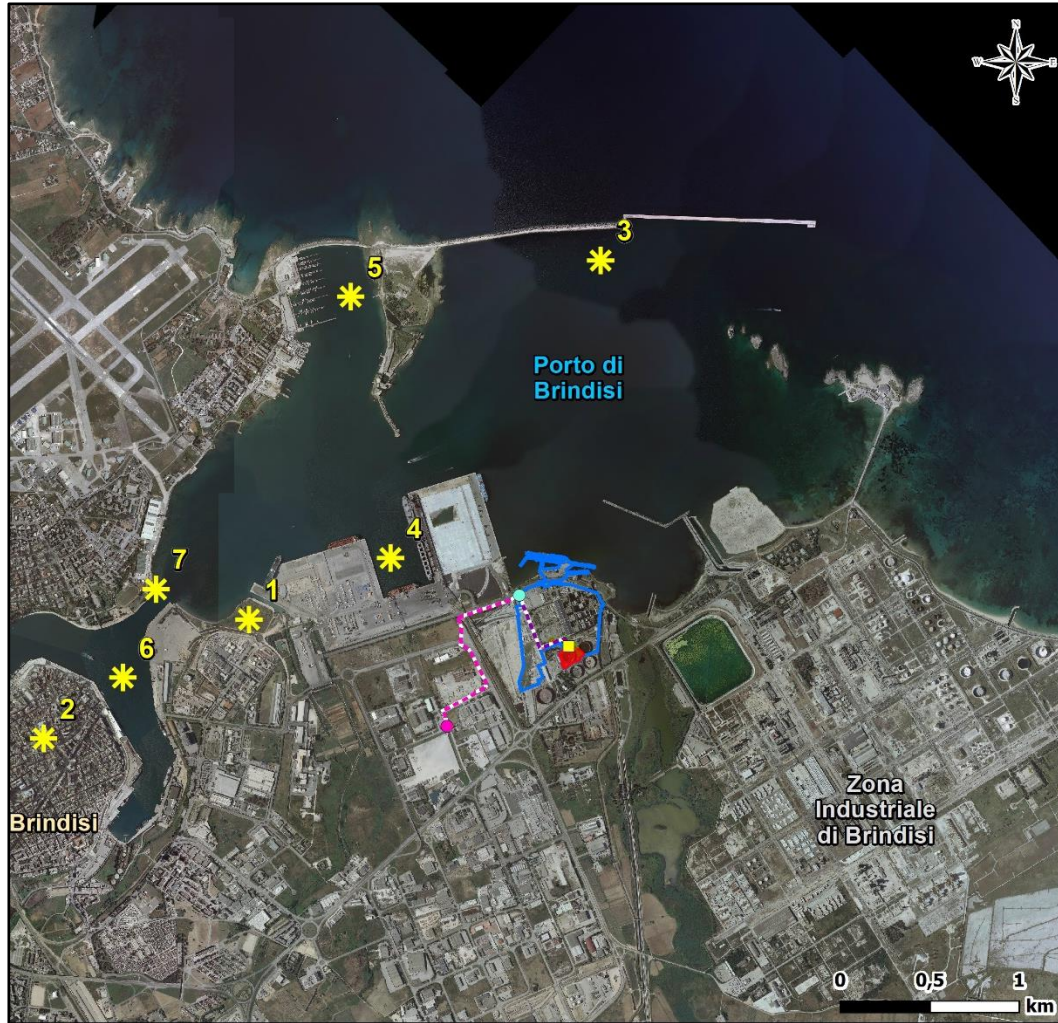
La ricerca bibliografica è stata svolta presso la Biblioteca della Soprintendenza Archeologia della Toscana, presso la Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze, presso la Biblioteca del Dipartimento Civiltà e Forme del Sapere dell'Università di Pisa, presso la Biblioteca del Dipartimento di Storia, Archeologia, Geografia, Arte e Spettacolo (SAGAS) dell'Università di Firenze, presso la Biblioteca della Scuola Normale Superiore di Pisa.

Sono state consultate inoltre le seguenti risorse on line:










- il sito <http://vincoliinretegeo.beniculturali.it>
- il sito <http://www.cartadelrischio.it>
- il sito <http://www.fastionline.org>

Sulla base dei dati bibliografici, è stata redatta una Carta del Potenziale Archeologico (Figura 3a) che si basa sulla Carta del sistema informativo territoriale della provincia di Brindisi (<http://sit.provincia.brindisi.it/sit/init.map>) in cui sono indicate tutte le aree a potenziale archeologico ricadenti nei pressi dell'area oggetto di progettazione.

Figura 3a Aree a potenziale archeologico



LEGENDA

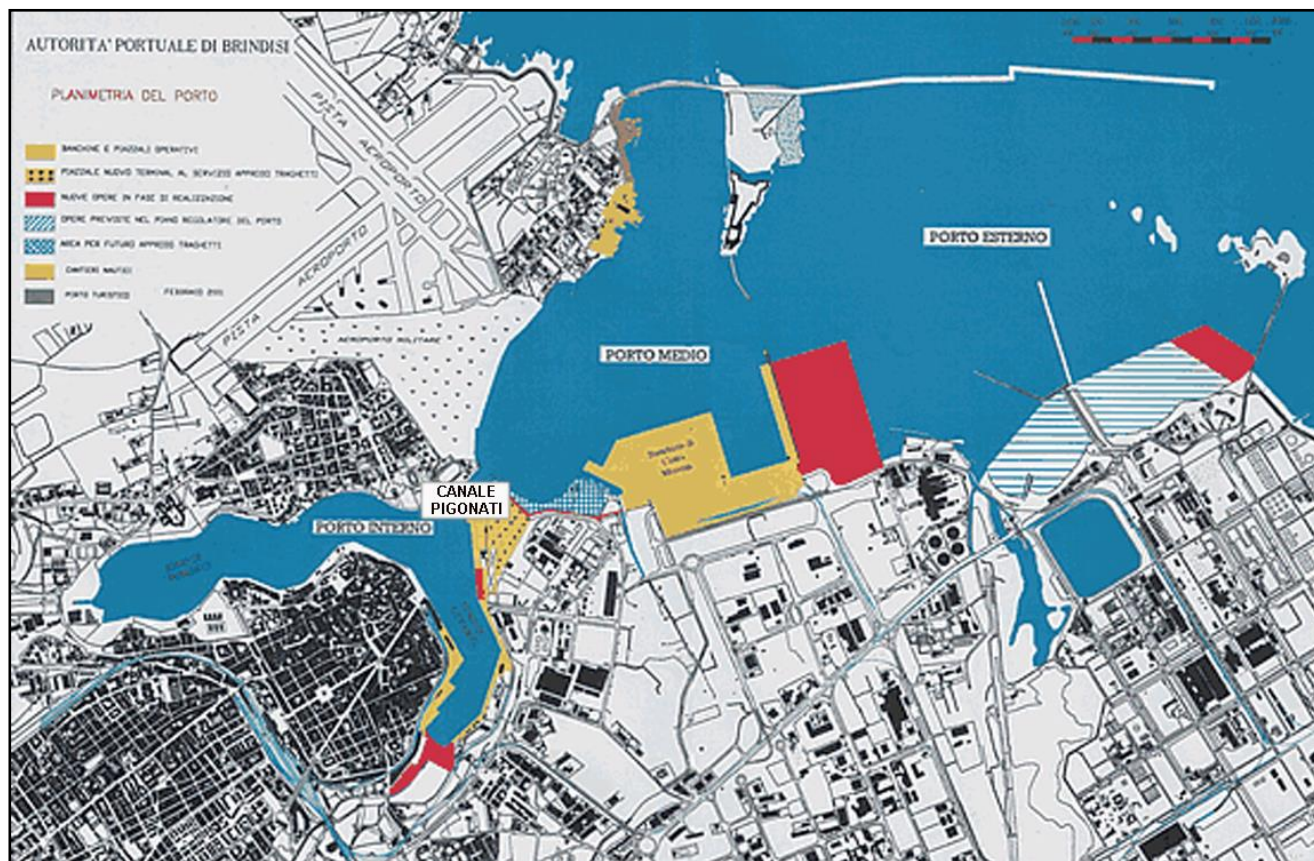
- | | | | |
|---|--|--|--------------------------------------|
|  | CTE A2A Energiefuture Brindisi Nord |  ^N | Aree a potenziale archeologico |
|  | Aree interessate dal progetto | | |
| Opere connesse | | | |
|  | Opere di connessione alla Rete Elettrica | | |
| <u>Opere di connessione alla rete gas</u> | | | |
|  | Punto di consegna |  | Metanodotto: tratto interno alla CTE |
|  | Punto di derivazione da rete esistente |  | Metanodotto: tratto esterno alla CTE |
|  | Stazione riduzione gas | | |

4 I DATI DELLA RICERCA BIBLIOGRAFICA

Il toponimo di Brindisi, derivato probabilmente dal messapico, significherebbe "corna di cervo"¹, proprio per la forma del porto interno con i suoi due seni, di levante e di ponente, dominati dalla collinetta dove sveltavano le due colonne del porto.

Tre sono i bacini portuali: la rada, protetta dall'allineamento delle Isole Pedagne; il porto esterno chiuso dalle isole di Sant'Andrea e del Forte e da quella scomparsa della Campagna; infine il Canale Pigonati, attraverso il quale si entra nel seno di Ponente e in quello di Levante, a seconda dei venti (Figura 4a).

Figura 4a Morfologia del porto di Brindisi (da <http://www.porto.br.it/>)



La colonia latina di Brindisi fu istituita nel 244 a.C.² e divenne *municipium* dopo la guerra sociale; il suo porto aveva fama di essere il più sicuro della costa adriatica meridionale: sia al porto medio che a quello esterno, erano garantite protezioni dagli sbarramenti naturali dell'isolotto di Sant'Andrea e di quello delle Pedagne.

Brindisi, proprio per la sua posizione, aveva un valore strategico enorme perché da quel porto era possibile dominare tutto l'Adriatico; non è un caso che Augusto avesse collocato stabilmente nel porto una stabile flotta da guerra.

Le rotte marittime principali di collegamento da Brindisi dovevano essere quella verso Durazzo, che attraverso Illiria e Macedonia raggiungeva Bisanzio, e la rotta verso l'Epiro.

Il porto godeva di venti favorevoli in entrata e in uscita e, altro vantaggio importante, c'era la possibilità di rifornire le navi di acqua potabile da una sorgente naturale che sgorgava presso l'imbarcadero.

¹ Secondo Strabo (VI, 3, 9 282C)

² Tito Livio Per 19; Velleio Patercolo, I, 14.

La trasformazione del paesaggio costiero si deve alla forte erosione marina e alle variazioni del livello del mare, che in età storica doveva essere più basso di circa 2-3 m rispetto al livello attuale.

Dal punto di vista idrografico, i canali Cillarese e Palmarini, un tempo navigabili, presentano tutti i caratteri tipici delle valli di erosione invase dal mare nelle loro parti terminali, che hanno generato il seno di ponente e il seno di levante del porto: il Cillarese nasce a sud, nei pressi della Masseria Messina e nell'ultimo tratto, dove è attraversato dalla ferrovia Bari-Brindisi mostra un alveo alto e tortuoso, con pareti alte fino a 10 m. Il Fiume Grande, che sfocia nel porto esterno, doveva essere di grande vitalità; anche il canale Fiume piccolo sfociava nel porto esterno. Un percorso torrentizio minore era rappresentato dal canale della Mena, attivo fino al secolo scorso, poi interrato e trasformato in asse viario, che taglia trasversalmente il centro storico, quindi l'area urbana antica, e alla foce formava un'ulteriore insenatura.

A nord di Brindisi la costa si presenta rocciosa, ma bassa e regolare, con frequenti segni di attività estrattiva.

Tutta la fascia costiera è caratterizzata da un terreno rossiccio molto argilloso, che si sviluppa sulle rocce calcaree con uno spessore di circa 30 cm, ricco di ferro, calcio e magnesio ma generalmente povero di materie organiche, mescolato a suoli di origine argillosa e sabbiosa, cosa che lo rende particolarmente adatto alle colture arboricole (ulivi, viti).

L'entroterra era rinomato per la produzione di olio e vino³; la piscicoltura, e in particolare l'allevamento di ostriche, erano invece diffuse lungo la costa brindisina.

Uno dei siti produttivi⁴ più noti di epoca romana venne individuato tra il 1988 e il 1990 a circa 300 m da Canale Giancola, nei pressi di una piccola località di mare immediatamente a nord di Brindisi: si trattava di un impianto di fornaci per la produzione di anfore, olearie e vinarie, la cui attività è databile tra la tarda età repubblicana e la prima età imperiale.

Gli impianti erano situati in prossimità di un piccolo corso d'acqua munito di approdi, a breve distanza dal mare e dal grande porto di Brindisi e in prossimità delle grandi direttrici viarie della Minucia, successivamente Appia Traiana, e dell'Appia; a poca distanza sorgevano inoltre il *vicus* di Apani, famoso per i suoi impianti di produzione ceramica gli impianti di Marmorelle dove, in un'area meno costiera si producevano nella stessa epoca le stese anfore, ad opera di artigiani legati allo stesso proprietario degli impianti di Giancola.

La storia della ricerca archeologica di Brindisi ha inizio da una serie di scoperte fortuite tra la fine del 1800 e gli inizi del secolo successivo.

La prima carta archeologica redatta della città di Brindisi consentì la definizione del tracciato delle mura della colonia latina sulla base della collocazione, in pianta, di tutti i rinvenimenti di sepolture susseguite dalla fine del XIX secolo e testimoniati dalle iscrizioni; tutti i rinvenimenti epigrafici erano ubicati all'esterno della cinta muraria di età aragonese, che dovevano dunque ricalcare il percorso della cinta muraria romana.

La città doveva essere densamente abitata, e le aree periferiche ad essa erano occupate da ricche ville suburbane.

³ Un noto produttore di anfore olearie era *M. Tuccius Galeo*, nominato nell'epistolario di Cicerone (Cic., Epistolario, Att., 11,2,4); alla fine degli anni '60 del Novecento, nel Golfo del Leone, alla foce del Rodano, venne rinvenuta una nave affondata verso la fine del I sec. a.C., il cui carico era costituito da anfore con bollo *Tuccius* e pani di colorante, una variante del blu egizio, blu vestoriano appunto, un colorante azzurro chiaro fabbricato a Pozzuoli dal banchiere e uomo d'affari *C. Vestorius* a partire dalla metà del I sec. a.C.- V. A, TCHERNIA, *Les fouilles sous-marines de Planier, Bouche du Rhône*, CRAI 1968, 292; V. SIRAGO 1993

⁴ In età repubblicana le fornaci sono di proprietà di Visellio, forse identificabile con un cugino di Cicerone, e vengono prodotte quasi esclusivamente anfore olearie e vinarie; la produzione di questa fase, è consistente ed esportata in tutto il Mediterraneo; i bolli attestano l'attività di almeno 25 schiavi. Nel corso dell'età augustea le fornaci sembrano gestite da liberti che operano per conto dei loro padroni, con una predominanza di anfore olearie sulle vinarie. In questa fase oltre alle anfore compaiono laterizi e terracotta architettoniche, forse destinate al mercato locale; i bolli attestano le produzioni di soli quattro schiavi e l'attività di vendita delle anfore è limitata all'area adriatica e padana. Durante la prima età imperiale le fornaci attive nella prima fase vengono abbandonate e obliterate e al loro posto viene costruito un nuovo impianto, di dimensioni più ridotte, che produce ceramica per uso comune. Le anfore sono frequentemente bollate su entrambe le anse.

All'esterno delle mura erano presenti grandi aree di necropoli, in corrispondenza dei percorsi delle tre più importanti *viae publicae*: la Via Appia, la via Appia Traiana e la via Traiana Calabra.

Delle necropoli, quella a sud-est, lungo la via Traiana Calabra, asse stradale per Otranto, individuata da testimonianze epigrafiche, resti di sepoltura e corredi di cui si aveva notizia già dal XIX sec. nell'area di Porta Lecce, Cimitero e Contrada Perrino, è stata oggetto di indagini di archeologia preventiva nel 2014, quando sono state rinvenute iscrizioni latine e resti di tombe. Citata come *via Publica* da Plinio e corrispondente a un preesistente tracciato viario, di essa rimaneva solo la documentazione epigrafica funeraria decontestualizzata.

La necropoli lungo la via Appia Traiana, a nord-ovest, utilizzata dal II sec. a.C. al IV sec. d.C., è stata localizzata nella zona di Ponte Grande, Fontana di Tancredi, via Provinciale di San Vito, l'area dell'ex macello comunale e rione Paradiso; è documentata solo dal rilievo dello scavo eseguito nel 1919 a Ponte Grande, nei pressi del canale Cillarese: ai lati di una via badilata, si evidenziarono strutture murarie riconducibili a monumenti funerari, sepolture a incinerazione, epigrafi funerarie e cippi. La grande necropoli a ovest lungo la via Appia, in uso dalla metà del III sec. a.C. al IV sec. d.C. corrisponde all'area degli attuali rioni Cappuccini (Via Osanna e via Cappuccini) e Commenda.

La necropoli di Tor Pisana, dietro la stazione, in cui sono presenti sepolture a inumazione e a cremazione, ha restituito materiali proto-corinzi della metà del VII sec. a.C.

La fase archeologica meglio nota di Brindisi parte dalla fine del II sec. a.C., quando aumentano gli insediamenti nelle campagne e il territorio viene occupato in maniera programmata e razionale. Nello stesso periodo, si assiste alla crescita delle ville, mentre due secoli dopo a una drastica diminuzione nel numero e nelle dimensioni degli abitati; tra la fine del V e il VI sec. d.C. i territori rurali si disgregano e avviene una forte contrazione urbana, sottolineata dalla perdita delle diocesi.

Tra la fine del IV e la prima metà del V sec. d.C. ci sono attestazioni certe dell'esistenza di una comunità cristiana e di un'edilizia religiosa a Brindisi.

La ripresa della città, a seguito della guerra greco-gotica, avviene intorno all'anno Mille, quando nelle fonti viene descritta come "città illustre...al pari di Costantinopoli...".

L'epoca medievale è segnata da una decisa ripresa che culmina nell'età normanno sveva, quando il fiorire delle rotte commerciali, i flussi dei pellegrini e dei crociati e le mire di espansione della corona sancirono il ruolo nodale di Brindisi nell'Adriatico; la città stessa subì una serie di trasformazioni sia nella struttura urbanistica che nel rapporto con la campagna circostante.

La decadenza si fa risalire intorno al 1400, a causa dei contrasti legati ai possedimenti territoriali tra il Principe di Taranto, Giannantonio Orsini del Balzo, e Alfonso d'Aragona.

5 RINVENIMENTI ARCHEOLOGICI NELL'AREA DI INDAGINE

Con riferimento alla Figura 3a, di seguito si riportano i siti nell'area d'indagine dove vi sono stati rinvenimenti archeologici.

SITO 1 (Figura 3a)

Brindisi / Porto

Villaggio Protostorico di Punta Le Terrare

Bene di interesse culturale dichiarato

Nei pressi di Villa Monticelli/Schirmut, nella parte media del porto di Brindisi, su un piccolo promontorio, negli anni '60 del Novecento vennero rinvenute le prime tracce di un insediamento protostorico dell'età del Bronzo medio in particolare dalla seconda metà del XVI al XIV sec. a.C., che presenta una continuità di vita fino all'età del Ferro.

L'erosione marina ha rivelato la presenza di strati di capanne sovrapposte di epoche successive, una piccola fornace per la cottura dei vasi, ceramica di produzione locale e di importazione micenea e numerosissimi ossi animali, per lo più di cervi e cinghiali.

I fondali, lungamente depredati, sono cosparsi di materiali di età protostorica.

Un grave smottamento può essere tra le cause della parziale perdita del sito.

SITO 2 (Figura 3a)

Brindisi / centro città

Non è ad oggi noto dove potesse essere il Faro del Porto, forse sulla più occidentale delle Isole Pedagne o all'estremità sud dell'Isola di Sant'Andrea.

Ai piedi della collina del Seno di Levante, saggi eseguiti alla fine degli anni '80 del Novecento, hanno rivelato la presenza di opere di drenaggio di età romana.

Sul versante del Seno di Ponente sono stati ritrovati depositi di anfore messi in relazione con gli *horrea* (magazzini) del porto.

La città si sviluppò quasi certamente sulla collina più settentrionale tra i due seni portuali.

La via Appia costituisce per Brindisi il decumano massimo e si presenta basolata, larga 4,50 m con *crepidines* rilevate ai lati; il Foro cittadino sembrerebbe essere localizzato in Piazza della Vittoria - Mercato Coperto.

Durante i lavori a Porta Napoli, parte delle fortificazioni medievali realizzate sulle mura della colonia romana (che a loro volta si erano imposte forse sulle più antiche mura messapiche), sono stati portati alla luce resti dell'acquedotto di età romana.

Palazzo Guerrieri, edificio settecentesco in via Dogana, si imposta su strutture murarie in *opus mixtum*, in cui si aprono ambienti coperti a volta, probabilmente di età traianea con rifacimenti in età severiana e in uso fino al V sec. d.C.: si trattava di un edificio legato alle attività portuali e compreso tra il porto e il foro, alle pendici dell'*Arx* (tra via Duomo e Piazzetta delle Colonne), dove sorgevano gli edifici rappresentativi e religiosi della città.

Il complesso di San Benedetto, nel chiostro, accoglie una serie di sepolture multiple di epoca medievale, insieme; al di sotto di esse sono state individuate precedenti fasi di strutture di epoca romana, nello specifico piani pavimentali.

Il rinvenimento di numerosi capitelli databili tra il II e il V sec d.C. attesta la presenza di edifici pubblici di notevole importanza in città.

I resti archeologici dell'area di San Pietro degli Schiavoni, di fronte al seicentesco Palazzo Nervegna, un quartiere abitativo attraversato da un cardine dell'impianto urbanistico di Brindisi romana, vennero salvaguardati al di sotto del Teatro comunale.

All'interno di Palazzo Nervegna sono conservati i resti di una *domus* con pavimenti a mosaico e pareti intonacate e decorate a stucchi databile tra la fine del I e il II sec. d.C., scoperti durante i lavori di ristrutturazione condotti nel 2000, vennero indagati fino al 2008; l'area venne poi rioccupata in età medievale da strutture abitative dotate di grandi cisterne.

In via Casimiro, nel 1957, vennero portati alla luce resti marmorei pertinenti a un colonnato di un edificio di tipo monumentale costruito su resti di abitazioni di epoca repubblicana, probabilmente abbattute nella fase di ricostruzione traianea; delle abitazioni rimangono resti di pavimenti.

Altre tombe, in via De' Carpentieri, anepigrafi anch'esse, vennero ritrovate nel 2003, tutte databili tra I e IV sec. d.C.

Al di sotto del livello pavimentale del Tempio di San Giovanni al Sepolcro, importante monumento del XII sec., si conserva una *domus* di prima età imperiale, di cui rimangono lacerti di pavimenti a mosaico a decorazione geometrica.

Nel 1986 vennero effettuati dei saggi preventivi in un cantiere di via della Pergola, nella zona del Seno di Levante del porto, a breve distanza da corso Garibaldi, corrispondente all'antico canale della Mena, che nell'antichità doveva essere una sorta di Porto Canale interno: lo scavo evidenziò un'occupazione dell'area dal V sec. a.C. circa all'età imperiale, e confermò l'importanza del settore orientale della città.

Scavi negli anni successivi effettuati nello stesso settore hanno consentito di stabilire una continuità di occupazione dell'area sin dall'età del Ferro.

Tra il 1999 e il 2000 l'indagine archeologica preventiva nel cortile dell'ex Scuola Marinara, attualmente Casa del Turista, in viale Regina Margherita, ha permesso di documentare una sequenza stratigrafica compresa tra l'età romana e l'età moderna; l'area è contigua a via Santa Chiara, dove nel 1985 erano stati trovati resti identificati come parti del criptoportico, già individuato alla fine del XIX sec., probabilmente resti di un edificio termale pubblico.

Nel 2003 un'area in via del Mare è stata sottoposta a saggi preventivi.

Tra il 2005 e il 2007 nel rione Cappuccini è stato condotto uno scavo estensivo in quattro cantieri, due dei quali contigui (via Osanna e via Cappuccini), e vicini al settore di necropoli di Piazza di Summa, angolo via Cappuccini, indagato tra 1982 e 1984

Via Osanna ha restituito resti di una necropoli con 285 sepolture e stele funerarie; via Sant'Ippolito resti di un tracciato stradale di età imperiale romana.

Sebbene il porto di Brindisi sia protetto da tutti i venti, quelli di Greco e di Greco Levante fuori dal porto muovono correnti a notevole velocità verso sud-est lungo la costa in direzione della terraferma; numerosi sono i relitti che affollano le acque prospicienti il Porto.

SITO 3 (Figura 3a)

Porto Esterno (davanti a Punta Riso)

Rinvenimento di anfore in mare, probabili carichi di navi.

SITO 4 (Figura 3a)

Hangars dell'Aeronautica Militare (Porto Medio)

Rinvenimento di numerose pietre di zavorra, anfore frammentarie, per lo più orientali (tardo-rodie e cnidie), chiodi di bronzo forse pertinenti ad un relitto di prima età imperiale.

SITO 5 (Figura 3a)

Porta a Mare

Rinvenimento di decorazione architettonica (pertinente forse a un tempio).

SITO 6 (Figura 3a)

Porto interno (in particolare nel Seno di levante)

Ritrovamento di diverse tipologie di materiali, pertinenti probabilmente a carichi di navi e non: epigrafi funerarie in marmo, basi di monumenti funerari, bassorilievi frammentari, fusti di colonne, materiale ceramico.

SITO 7 (Figura 3a)

Canale Pignonati

Resti di imbarcazione medievale rinvenuta a meno di 10 m di profondità, databile entro il XIV sec. d.C.

6 LE FOTO AEREE

Nella foto aerea I.G.M. 9032 strisciata 173 del 1955, è visibile l'area oggetto di intervento, ancora priva di edifici industriali; la porzione di terreno più a nord, sul mare, risulta cancellata dalla foto aerea, così come altre porzioni di terra nella stessa foto, per motivi di sicurezza nazionale.

Tranne alcuni punti di terreno a colorazione più chiaro, che potrebbero essere interpretate come tracce di umidità, non si individuano evidenze archeologiche.

Figura 5a Ritaglio della foto aerea I.G.M. 9032 str. 173 del 1955 (nel riquadro rosso l'area di intervento).



7 CONCLUSIONI

L'area interessata dagli interventi di progetto si colloca all'interno di un impianto industriale (la Centrale termoelettrica) presente sin dagli anni '70 del Novecento, oggetto di numerosi lavori di scavo per la realizzazione di fondazioni, di sottoservizi e di impianti nel corso di quasi mezzo secolo di attività; non risultano dati relativi a rinvenimenti archeologici all'interno del sito stesso.

Il nuovo gasdotto, esterno alla Centrale, interesserà la sede stradale o aree ad essa attigue, a profondità non elevata, in una zona già fortemente trasformata rispetto all'assetto originario dei luoghi e con significative manomissioni del sottosuolo.

Sulla base della documentazione verificata, allo stato attuale l'area oggetto di indagine, a potenziale archeologico basso, è da ritenersi a rischio archeologico basso/nullo.

Si segnala che in merito al progetto (fatte salve le modifiche per la connessione alla rete gas per le quali è stato riemesso il presente elaborato), la Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio Servizio V del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, prot. class. 34.43.01 fasc. 20.7.3/2019, si è espressa favorevolmente, recependo il parere alla realizzazione dell'intervento da parte della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Brindisi, Lecce e Taranto, con nota prot. 13971 del 11/07/2019. In tale parere non vi sono ostacoli alla realizzazione degli interventi; si richiama al rispetto del dettato dell'art. 90 del D.Lgs. 42/2004 in merito alle eventuali scoperte fortuite, anche dubbie, con particolare riguardo alla tempestiva comunicazione alla Soprintendenza e alla contestuale sospensione dei lavori, con mantenimento dello stato di fatto al fine di consentire le verifiche tecniche di legge da parte del competente Ufficio periferico del Ministero.

8 BIBLIOGRAFIA BREVE

APROSIO 2008 = M. Aprosio, *Archeologia dei paesaggi a Brindisi dalla romanizzazione al Medioevo*, Bari 2008.

AURIEMMA 2004 = R. Auriemma, *Salentuma a Salo Porti*, approdi, merci e scambi lungo la costa adriatica del Salento, vol. I, Lavello (PZ), 2004.

AURIEMMA 2004 = R. Auriemma, *Salentum a Salo Forma Maris Antiqui*, vol. II, Lavello (PZ) 2004.

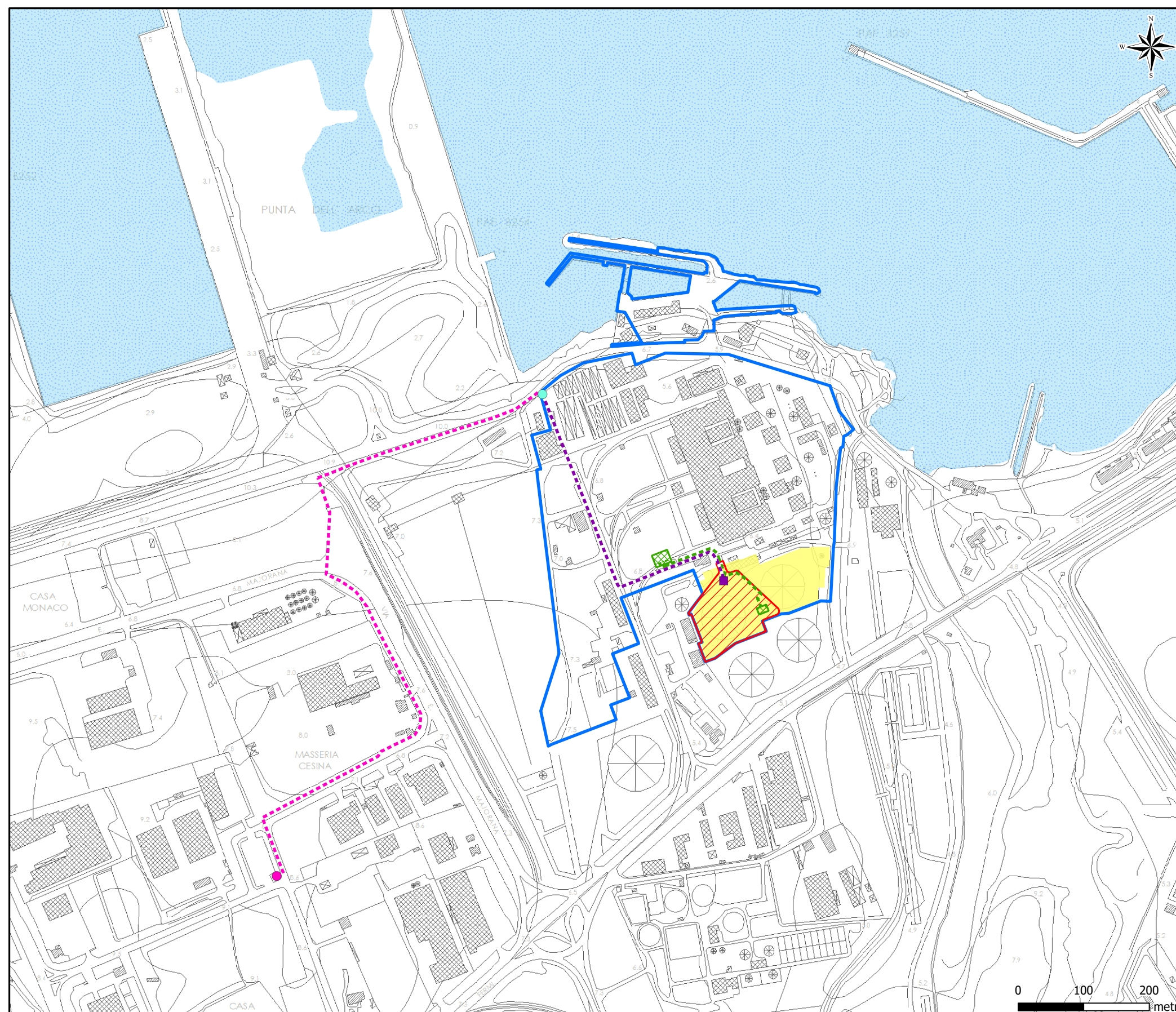
D'AQUINO 2001 = V. D'Aquino, *Osservazioni su due cornici architettoniche romane dall'area di via Casimiro a Brindisi*, in *Florentia Studi di Archeologia 1* Università degli Studi di Firenze Scuola di Specializzazione in Archeologia, Firenze - Pontassieve 2001, 199-228.

SIRAGO 1979 = A. Sirago, *Brindisi al tempo di Augusto*, in *Brundisii res*, 11/1979, 21-38.




MANACORDA 2001 = D. Manacorda, *Le fornaci di Giancola (Brindisi): archeologia, epigrafia, archeometria*, in F. LAUBENHEIMER (a cura di), *20 Ans de recherches à Sallèles d'Aude*, Paris 2001, 229-240.

SCARANO, GUGLIELMINO 2017 = T. Scarano, R. Guglielmino, *L'insediamento fortificato della media età del Bronzo di Scogli di Apani (Brindisi). Le campagne di scavo 2008, 2009, 2011*, in *Studi di Preistoria e Protostoria 4*, Preistoria.


Figura 2a Localizzazione interventi in progetto su CTR








LEGENDA

-  CTE A2A Energiefuture Brindisi Nord
-  Area demolizione
-  Area sezione generazione con motori

Opere connesse

-  Opere di connessione alla Rete Elettrica

Opere di connessione alla rete gas

-  Punto di consegna
-  Punto di derivazione da rete esistente
-  Stazione riduzione gas
-  Metanodotto: tratto interno alla CTE
-  Metanodotto: tratto esterno alla CTE