



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
Servizio V

Class. 34.43.01 fasc. 14.4.1/2019

Allegati: **I** (Allegato fotografico al parere dell'11/12/2020
della SABAP, parte integrante del presente parere)

All'Ufficio di Gabinetto
dell'On. Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo
(mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it)

Al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare
Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo
Divisione V – Sistemi di valutazione ambientale
[ID_VIP: 3870]
(cress@pec.minambiente.it)

Alla Regione Puglia
Dipartimento mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio
Sezione autorizzazioni ambientali
Servizio VIA e VInCA
(servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it)

Oggetto: **BRINDISI: Porto di Brindisi. Lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est.**
Procedura riferita all'art. 23 del Decreto legislativo n. 152/2006 – VIA.
Proponente: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
Parere tecnico istruttorio della Direzione Generale Archeologia, belle arti e paesaggio (ABAP).

e, p.c.

All'Ufficio di Gabinetto
del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare
(segreteria.capogab@pec.minambiente.it)

Al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare
Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS
[ID_VIP: 3870]
(ctva@pec.minambiente.it)

Al Servizio II - Scavi e tutela del patrimonio archeologico
della Direzione generale ABAP
(mbac-dg-abap.servizio2@mailcert.beniculturali.it)

17/02/2021



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
per le province di Brindisi e Lecce
(mbac-sabap-br-le@mailcert.beniculturali.it)

Alla Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo
(mbac-sn-sub@mailcert.beniculturali.it)

VISTO il Decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, recante "Istituzione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 250 del 26 ottobre 1998.

VISTA la Legge 24 giugno 2013, n. 71, art. 1, commi 2 e 3, recante, tra l'altro, il trasferimento di funzioni in materia di turismo al Ministero per i beni e le attività culturali, il quale di conseguenza ha assunto la denominazione di "*Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo*".

VISTO il decreto legge 12 luglio 2018, n. 86, recante "*Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri dei beni e delle attività culturali e del turismo, delle politiche agricole alimentari e forestali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché in materia di famiglia e disabilità*", convertito con modificazioni con legge 9 agosto 2018, n. 97, per il quale l'allora Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha assunto la nuova denominazione di "*Ministero per i beni e le attività culturali*".

VISTO il decreto legge 21 settembre 2019, n. 104, recante "*Disposizioni urgenti per il trasferimento di funzioni e per la riorganizzazione dei Ministeri per i beni e le attività culturali, delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, dello sviluppo economico, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché per la rimodulazione degli stanziamenti per la revisione dei ruoli e delle carriere e per i compensi per lavoro straordinario delle Forze di polizia e delle Forze armate e per la continuità delle funzioni dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni*" (pubblicato in G.U.R.I., Serie Generale, n. 222 del 21/09/2019, convertito, con modificazioni, con legge 18 novembre 2019, n. 132), per il quale l'allora Ministero per i beni e le attività culturali ha assunto la nuova denominazione di "*Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*".

VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante "*Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n.137*", pubblicato nel S.O. n. 28 alla G.U.R.I. n. 45 del 24 febbraio 2004.

VISTO il DPCM 2 dicembre 2019, n. 169, recante "*Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance*" (pubblicato sulla G.U.R.I., Serie Generale, n. 16 del 21/01/2020; registrato alla Corte dei conti il 10/01/2020, Ufficio controllo atti MiUR, MiBAC, Min. salute e Min. lavoro e politiche sociali, Reg.ne Prev. n. 69), entrato in vigore il 05/02/2020 ed il quale ha abrogato il DPCM 19 giugno 2019, n. 76.

VISTO quanto già disciplinato con il DM del MiBACT 23 gennaio 2016, n. 44, recante "*Riorganizzazione del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ai sensi dell'articolo 1, comma 327, della Legge 28 dicembre 2015, n. 208*", registrato alla Corte dei conti il 29/02/2016 al n. 583 (pubblicato in G.U.R.I. n. 59 dell'11/02/2016).

CONSIDERATO il DM del MiBACT 28 gennaio 2020, n. 21, recante "*Articolazione degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*", registrato alla Corte dei conti il 17/02/2020, Ufficio controllo atti MiUR, MiBAC, Min. salute e Min. lavoro e politiche sociali, Reg.ne Prev. n. 236, la cui vigenza è subordinata all'attuazione di quanto disciplinato dall'art. 49, *Norme transitorie e finali e abrogazioni*, del DPCM 2 dicembre 2019, n. 169.

VISTO il DPCM 5 agosto 2019, con il quale è stato conferito, ai sensi dell'art. 19, co. 4, del D.Lgs. n. 165 del 2001, l'incarico di direzione di livello generale della Direzione generale Archeologia, belle arti e



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

paesaggio al Direttore Generale arch. Federica Galloni, registrato dalla Corte dei conti al numero 1-2971 del 30/08/2019.

VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante “*Norme in materia ambientale*”.

VISTO il Decreto interministeriale 24 dicembre 2015 (n. 308 di Registrazione del MATTM) sottoscritto dal Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con l’allora Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di Valutazione Ambientale di competenza statale*”.

CONSIDERATO che l’allora Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l’architettura e l’arte contemporanea (PBAAC) ha collaborato con il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare alla redazione delle “*Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale per le procedure di VAS e VIA ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.*” (Rev. 4 del 03/12/2013; http://www.va.minambiente.it/media/13922/specifiche_tecniche_va_03122013.pdf).

CONSIDERATO quanto descritto nelle suddette “*Specifiche Tecniche*”, oggetto anche della Circolare n. 5 del 15/01/2014 dell’allora Direzione Generale PBAAC.

CONSIDERATO quanto previsto nella Circolare dell’allora Direzione Generale PBAAC n. 5 del 19/03/2010, “*Procedure di competenza della Direzione Generale PBAAC in materia di tutela del paesaggio – Indicazioni operative per il coordinamento degli Uffici centrali e periferici*”.

CONSIDERATO quanto previsto nella Circolare dell’allora Direzione Generale PBAAC n. 6 del 19/03/2010, “*Procedure di competenza della Direzione Generale PBAAC in materia di VIA, VAS e progetti sovraregionali o transfrontalieri – Disposizioni per la presentazione delle istanze e della relativa documentazione progettuale*”.

CONSIDERATO quanto previsto nella Circolare dell’allora Direzione Generale Belle arti e paesaggio n. 3/2016 del 12/01/2016, “*Procedure di valutazione di piani, programmi, opere e interventi di competenza della Direzione generale BeAP in materia di tutela del paesaggio - Indicazioni operative per il coordinamento degli uffici centrali e periferici*”.

CONSIDERATO che l’**Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** (di seguito ASPMAM), con nota del 22/12/2017, ha presentato l’istanza per l’avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell’art. 23 del D.lgs. 152/2006, per il progetto denominato “*Porto di Brindisi. Lavori per il completamento dell’infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est*”, trasmettendo la relativa documentazione progettuale ed il SIA.

CONSIDERATO che il progetto presentato con la suddetta istanza prevede il banchinamento e la realizzazione della retrostante colmata tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena, al fine di contenere i materiali oggetto del dragaggio nell’area di Costa Morena, di S. Apollinare e del canale del Porto medio e più nel dettaglio:

- la realizzazione di una vasca di colmata, posta tra la radice del molo Polimeri e la foce del canale “Fiume Grande”, destinata al contenimento dei sedimenti portuali provenienti dalle attività di dragaggio previste in progetto;
- la realizzazione di un canale artificiale ad est della vasca di colmata, per la raccolta degli scarichi naturali del canale “Fiume Grande” e del suo canale di sfioro e degli scarichi antropici delle centrali Edipower e Polimeri;
- l’esecuzione del dragaggio di parte dei fondali ricadenti all’interno del Porto di Brindisi alle profondità previste dal vigente Piano Regolatore Portuale, mediante approfondimento alla quota di:
 - o -12 m dal l.m.m. dell’area di S. Apollinare, per la realizzazione del nuovo terminal Ro-Ro;
 - o -14 m dal l.m.m. lungo il canale di accesso al porto interno;
 - o -14 m dal l.m.m. nell’area di contorno alle calate di Costa Morena, con i suoi terminali container e rinfuse;
- il refluentamento dei fondali dragati nella cassa di colmata.

CONSIDERATO che il **Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare**, con nota prot. n. DVA.R.U.1048 del 17/01/2018, pur avendo evidenziato la non conformità della Sintesi non tecnica alla normativa vigente, ha provveduto a comunicare, contemporaneamente, la procedibilità dell’istanza e, quindi,

l'avvenuta pubblicazione (ai sensi dell'art. 24, co. 1, del D.Lgs. 152/2006) nel proprio sito web della documentazione trasmessa con la suddetta istanza, precisando comunque che il termine di 60 giorni, previsto dall'art. 24, comma 3, del D.Lgs. 152/2006, per la presentazione delle osservazioni e dei pareri da parte di Enti e Amministrazioni, sarebbe decorso dalla pubblicazione del nuovo avviso al pubblico, conseguente all'invio della nuova Sintesi non tecnica, predisposta secondo la normativa di riferimento.

CONSIDERATO che questa **Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio** (di seguito Direzione generale ABAP), con nota prot. n. 3333 del 02/02/2018, ha chiesto il parere endoprocedimentale di competenza all'allora Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi, Lecce, Taranto, nonché il contributo istruttorio al Servizio II e al Servizio III della DG ABAP.

CONSIDERATO che il **Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare**, con nota prot. n. DVA.R.U. U. 5178 del 02/03/2018, a seguito dell'invio della nuova documentazione da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico, ha comunicato l'avvenuta pubblicazione sul proprio sito web di tale documentazione e l'avvio della fase di osservazioni ai sensi dell'art. 24, co. 3, del D. Lgs. 152/2006.

CONSIDERATO che la **Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS**, con nota prot. n. 2638 del 16/07/2018, ha convocato una riunione istruttorio per il giorno 19/07/2018, alla quale ha partecipato il Responsabile del procedimento di questa Direzione generale ABAP.

CONSIDERATO che questa **Direzione Generale ABAP**, dopo aver sentito per le vie brevi la competente Soprintendenza Archeologia Belle Arti Paesaggio, con nota prot. n. 20646 del 30/07/2018, ha formulato la seguente richiesta di integrazioni al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare:

1. < (...) Nella Relazione Paesaggistica si afferma che "...non esistono componenti storico-culturali, insediative o antropiche di pregio nell'area d'intervento" (cfr. pg. 40): in realtà si rileva che nell'area vasta d'intervento sono presenti siti interessati da beni storico-culturali - in parte rappresentati nella cartografia riportata a pg. 38 della medesima Relazione Paesaggistica - individuati peraltro dal Piano Paesaggistico Territoriale regionale (PPTR). Si fa riferimento, in particolare, al complesso denominato Forte a Mare, articolato in due corpi di fabbrica distinti, il Castello Alfonsino, sulla punta meridionale dell'isola di sant'Andrea, e il Forte a Mare, vero e proprio, ovvero il trapezio allungato, esteso fino al canale artificiale che lo separa dalla porzione settentrionale dell'isola di Sant'Andrea). Si chiede quindi, di completare la "Carta delle emergenze paesaggistiche e regime vincolistico" con le componenti relative alla Testimonianza della stratificazione insediativa, come individuate dal PPTR: i siti interessati dai beni storico culturali dovranno essere qualificati con una breve descrizione e documentazione fotografica.
2. La descrizione fotografica dello stato dei luoghi contenuta nella Relazione Paesaggistica risulta essere non esaustiva, in particolare per descrivere le visuali percepite dal complesso monumentale del Forte-Castello, situato in posizione panoramica e caratterizzato da un'estensione tale da consentire diverse visuali sia sul porto esterno che su quello interno. Al fine di valutare gli impatti paesaggistici della colmata da realizzare, si chiede di elaborare delle fotosimulazioni con punti di vista verso detta colmata da punti presa posizionati sul lato est del Forte a mare, sia da terra che dall'alto del bastione (fruibile con un camminamento), così come dal limite nord dello stesso Forte, caratterizzato da un ampio camminamento in posizione leggermente rilevata che fiancheggia all'interno la struttura fortificata. Un altro punto di vista significativo è quello posizionato su uno dei piani alti del Castello Alfonsino, quale quello sulla terrazza della torre quadrangolare. Tutte le fotosimulazioni elaborate dovranno essere corredate dalle foto dello stato dei luoghi ante operam.
3. Si precisa che a seguito della connessione della vasca di colmata con la linea di costa, tutelata ai sensi dell'art. 142, co. 1 lett. a) del D. Lgs. 42/2004, l'autorizzazione dell'intervento comporta in realtà il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del medesimo decreto legislativo (art. 89, co. 1 lett. a, delle Norme tecniche di attuazione (NTA) del PPTR e non l'accertamento di compatibilità paesaggistica (come dichiarato a pg. 41 della Relazione paesaggistica), prevista invece per la compatibilità dell'intervento con la strada panoramica delle Pedagne. Si ritiene che la coerenza/compatibilità dell'intervento con le NTA del PPTR debba essere approfondita e verificata con la disciplina prevista dallo stesso piano paesaggistico, con specifico riferimento alle prescrizioni e alle misure di salvaguardia ivi previste. Si ritiene non esaustiva la dichiarazione: "La presente relazione dimostra che l'intervento in oggetto non è in contrasto con le



indicazioni del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale” (cfr. pg. 41 della Relazione Paesaggistica). Si chiede di integrare in tal senso la documentazione progettuale, in particolare la Relazione paesaggistica e il SIA.

Si resta in attesa di conoscere le determinazioni di codesta autorità competente in merito alla suddetta richiesta di integrazioni >.

CONSIDERATO che il **Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare**, con nota prot. n. 18505 del 08/08/2018, ha chiesto all’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale di provvedere a trasmettere le integrazioni richieste della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale – VIA e VAS (prot. n. 17934/DVA del 01/08/2018), unitamente a quelle formalizzate da questa Direzione generale ABAP con la sopra citata nota, fissando in 30 giorni il termine per la consegna delle stesse e precisando che, in considerazione della rilevanza delle integrazioni richieste, il Proponente avrebbe dovuto provvedere a trasmettere un nuovo avviso al pubblico del deposito di detta documentazione integrativa.

CONSIDERATO che con nota n. 22579 del 29/08/2018, il Proponente ha chiesto all’Autorità competente una proroga di 60 giorni per la consegna della documentazione integrativa, concessa dalla stessa Autorità competente con nota prot. n. 19745 del 03/09/2018.

CONSIDERATO che l’**Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, con nota prot. n. 29550 del 12/11/2018 ha trasmesso la documentazione integrativa richiesta.

CONSIDERATO che questa **Direzione generale ABAP**, con nota prot. n. 31004 del 28/11/2018, a seguito della trasmissione da parte del Proponente della documentazione integrativa, ha chiesto all’allora Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi, Lecce, Taranto il proprio parere endoprocedimentale di competenza in merito all’intervento di cui trattasi.

VISTI e CONSIDERATI i pareri e le osservazioni al progetto, trasmessi a seguito della pubblicazione della documentazione progettuale, del SIA e delle integrazioni, quali: il parere del **Comune di Brindisi**, che, in particolare, per gli aspetti di competenza di questo Ministero, richiama le previsioni del PPTR per l’area interessata dall’intervento in questione, evidenzia che la realizzazione della vasca di colmata produrrà un impatto “imponente e irreversibile” in contrasto con la rigenerazione delle aree industriali e la valorizzazione delle aree comunali limitrofe all’area portuale interessata dall’intervento e chiede diverse soluzioni di destino finale del sedimento dragato, di ridurre le volumetrie della vasca di colmata e di prevedere alternative localizzative della stessa vasca di colmata; il parere dell’**Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale** che rileva criticità relative alla realizzazione della cassa di colmata e delle opere accessorie: evidenzia, per quanto di competenza, che le opere di progetto sono realizzabili solo a valle della riduzione del grado di pericolosità geomorfologica del PAI e chiede al Proponente di valutare attentamente la possibilità di ubicare la cassa di colmata in zone della costa meno esposte alle pericolosità idrauliche e/o geomorfologiche indicate dal PAI; le osservazioni dell’**Associazione Forum Ambiente Salute e Sviluppo** che esprime contrarietà alla realizzazione della cassa di colmata e richiama il parere dell’Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale; le osservazioni del **Partito Repubblicano Italiano-Direzione provinciale Dipartimento Ambiente Brindisi** che, in particolare, pur dichiarandosi favorevole alla realizzazione di una cassa di colmata per il contenimento dei sedimenti provenienti dai dragaggi, ritiene impropria e inopportuna la localizzazione di progetto e chiede una serie di verifiche, tra le quali quelle volte a valutare la possibilità di utilizzo della colmata già realizzata per il rigassificatore; le osservazioni dell’**Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Brindisi** che evidenzia, tra l’altro, che la cassa di colmata proposta è “avulsa da un utilizzo organico e funzionale del porto” e la sua localizzazione alla foce del Fiume Grande e in prossimità della relativa zona umida denominata Stagni e Saline di Punta della Contessa (SIC IT9140003), richiede la verifica della valutazione di incidenza; le osservazioni di **Versalis S.p.A.** con le quali si rileva, tra l’altro, che la realizzazione della cassa di colmata non presenta sufficienti garanzie in termini di possibilità di ormeggio contemporaneo di due navi presso il Pontile per ridotto spazio di manovra presso il punto di ormeggio n. 7; le osservazioni di **Legambiente Brindisi** che mettono in evidenza la vetustà del piano regolatore portuale (approvato nel 1975) e la necessità di programmare le nuove opere nel porto di Brindisi “contemperando esigenze portuali con il rispetto del territorio, del paesaggio e dell’ambiente”, rilevando altresì la necessità di verificare la caratterizzazione dei sedimenti dragati, la metodologia dei dragaggi, la necessità di procedere con la Valutazione di Incidenza per la prossimità degli



interventi all'area SIC e con la VAS in ragione dell'estensione e della portata degli interventi; il parere favorevole della **Provincia di Brindisi** subordinato a condizioni relative alla verifica delle caratteristiche fisiche dei materiali di dragaggio e delle acque derivanti dalla vasca di colmata.

VISTE e CONSIDERATE le controdeduzioni del Proponente, di cui alla nota prot. n. 2784 del 05/02/2019, dove, con particolare riferimento agli aspetti di competenza di questo Ministero, si afferma che:

- la cassa di colmata è conforme al Piano Regolatore Portuale (PRP) del 1975, che prevede quale destinazione d'uso della stessa cassa di colmata, quella di "deposito costiero", inteso, dallo stesso Proponente, "come spazio contenitivo, in ambito costiero, per sedimenti rivenienti dalle necessarie attività di dragaggio";
- solo una volta esaurita la capacità contenitiva della cassa - non prima dei prossimi dieci anni - si potrà pensare ad una sua differente destinazione d'uso, previa verifica dello stato di contaminazione del terrapieno, in conformità con il nuovo Piano Regolatore Portuale (che lo stesso Proponente dichiara essere in corso di elaborazione);
- inoltre, rispetto alla tutela del patrimonio paesaggistico ed ambientale, l'intervento è coerente con le prescrizioni dettate dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) per i territori costieri (art. 45 delle NTA) e non contrasta con quanto previsto per l'area d'intervento dal Progetto territoriale di "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri", di cui allo stesso PPTR, ritenendo che l'indicazione di "waterfront a forte criticità da rigenerare" debba essere riferita al fronte di mare aperto della località Pedagne, e non all'area di intervento, in quanto il tratto costiero della cassa di colmata risulta interno all'ambito portuale esistente e che, pertanto, tale Progetto territoriale "non individua interventi nell'ambito costiero portuale esistente";
- con riferimento alle eventuali presenze di emergenze archeologiche, saranno effettuate verifiche tecniche per indagare l'area da dragare (area del canale Pigonati e di S. Apollinare).

RITENUTO di dover invece evidenziare che seppure l'art. 45, co. 3, lett. b5), delle NTA del PPTR consente la realizzazione di porti, infrastrutture marittime, sistemazioni idrauliche e relative opere di difesa se inserite in organici piani di assetto, lo stesso articolo stabilisce che queste opere devono essere inserite in progetti di sistemazione ambientale utilizzando tecnologie/materiali appropriati ai caratteri del contesto e opere di mitigazione degli effetti indotti dagli interventi in coerenza con il progetto territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" elab. 4.2.4". Inoltre, l'art. 33, co. 1, delle NTA del PPTR stabilisce che il citato Progetto territoriale di "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri", oltre ad avere lo scopo di valorizzare l'immenso patrimonio identitario ancora presente nel sistema costiero, ha anche quello di arrestare i processi di degrado dovuti alla pressione insediativa e che a tal fine, per l'area di intervento - la cui morfotipologia edilizia è di matrice produttiva - si prevede la necessità di mettere in atto interventi di compensazione ecologica e di riqualificazione paesaggistica.

CONSIDERATO che, con nota prot. n. 10773 del 10/04/2019, questa **Direzione generale ABAP** ha sollecitato la competente Soprintendenza ABAP ad inviare il proprio parere endoprocedimentale sull'intervento in questione.

CONSIDERATO che la **Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS** (di seguito CTVA), con nota prot. n. 1325 del 05/04/2019, ha convocato una riunione istruttoria per il giorno 11/04/2019, alla quale ha partecipato il Responsabile del procedimento di questa Direzione generale ABAP.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi, Lecce e Taranto**, esaminati gli elaborati del progetto, il SIA e la documentazione integrativa, ha espresso le seguenti valutazioni endoprocedimentali con nota prot. n. 9857 del 10/05/2019, di seguito riportata:

< In riferimento al progetto in argomento,

- **vista** la nota prot. n. 3333 del 02.02.2018, acquisita agli atti con prot. 1968 del 02.02.2018, con la quale codesta DG ABAP Servizio V ha chiesto alla Scrivente il parere di competenza;
- **vista** la nota prot. 848 del 25/01/2018, acquisita agli atti con prot. 3261 del del 22/02/2018, con la quale il Servizio VIA e VINCA della Regione Puglia ha comunicato la necessità di acquisire il parere di competenza della Scrivente;



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

- **vista** la nota prot. 20646 del 30/07/2018, acquisita agli atti con prot. 14766 del del 31/07/2018, con la quale codesta DG ABAP Servizio V ha richiesto documentazione integrativa al MATTM ai sensi dell'art. 24 del D. Lgs. 152/2006;
- **facendo seguito** alla richiesta di codesto Direzione Generale, pervenuta con nota prot. 31004-P del 28/11/2018 (acquisita agli atti con prot. 22917 del 30.11.2018), la nota prot. 5600-P del 25/02/2019 e la successiva nota indicata a margine, con la quale codesta DG ABAP Servizio V ha richiesto alla Scrivente il parere di competenza;
- **esaminata** la documentazione progettuale aggiornata e il SIA resi disponibili sulla piattaforma web del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare;

questa Soprintendenza comunica le valutazioni di propria competenza in ottemperanza alla Circolare n. 5/2010 della DG/PBAAC.

SITUAZIONE VINCOLISTICA DELL'AREA OGGETTO DI INTERVENTO

Il progetto definitivo in esame consiste nel dragaggio di una parte dei fondali ricadenti all'interno del Porto di Brindisi e nel banchinamento con realizzazione della retrostante colmata in un tratto di costa ricadente nel porto esterno. In particolare le opere di dragaggio interessano il porto medio e parte del porto esterno (per una superficie complessiva pari a 977.000 mq di specchio acqueo), mentre la realizzazione della colmata ricade nel porto esterno di Brindisi (per una superficie pari a 166.000 mq di specchio acqueo) ed è prevista nel bacino contenuto all'interno dell'insenatura nella quale confluisce il Fiume Grande.

Per quanto attiene gli aspetti paesaggistici, si specifica che nel presente paragrafo sarà effettuata una distinzione tra il "bacino di colmata", così come sopra descritto, e il "Sistema/Fiume", inteso come l'area interessata dal percorso del Fiume Grande, oltre che dall'insenatura in cui lo stesso sfocia e dal bacino acqueo ricompreso nella stessa. Il Fiume Grande rappresenta l'elemento naturale attorno al quale si sviluppa un sistema paesaggistico unitario costituito dal fiume stesso, dalla particolare morfologia che assume la linea di costa nella zona di foce, dal Parco Naturale Regionale "Salina di Punta della Contessa" (che si innesta sul percorso del fiume stesso), con la relativa area di rispetto oltre che da rilevanti presenze vegetazionali sorte lungo il corso del fiume, che nella parte terminale si allarga definendo un'area umida di alcuni ettari con specchi d'acqua circondati da un fitto canneto e da formazioni arbustive in evoluzione naturale. Il Sistema/Fiume ospita anche nel suo percorso un monumento di assoluto pregio, sorto proprio in virtù della presenza del fiume, costituito da un impianto idrovoro di bonifica. Il progetto in esame, proponendo la riconfigurazione del tratto di costa corrispondente all'insenatura in cui sfocia il Fiume Grande, entra in stretta relazione, modificandolo, con il sistema paesaggistico unitario sopra descritto, denominato appunto **Sistema/Fiume**.

Per quanto attiene gli aspetti archeologici si specifica che saranno presi in considerazione per l'analisi della situazione vincolistica i tratti di mari interessati dalle attività di dragaggio, l'area del "bacino di colmata", e la fascia costiera adiacente alle due aree appena descritte. Quest'ultima è stata analizzata per una profondità di 500 m dalla linea di costa in considerazione della stretta connessione tra eventuali insediamenti o strutture di interesse archeologico e la presenza del bacino portuale già strutturato o di semplici approdi in epoca antica.

Di seguito è riportato l'elenco dei beni del patrimonio culturale che interferiscono con l'area oggetto di intervento.

1.1 Beni paesaggistici

1.1.a. INDICAZIONE DEGLI ESTREMI DEI DECRETI DI DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO

Il bacino di colmata e il Sistema/Fiume non ricadono nella perimetrazione di alcun decreto di dichiarazione di notevole interesse pubblico.

1.1.b. INDICAZIONE DELL'ESISTENZA DI AREE VINCOLATE OPE LEGIS AI SENSI DELL'ARTICOLO 142 DEL CODICE




SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it



Il tratto di costa corrispondente al bacino di colmata interferisce con i seguenti beni paesaggistici vincolati ope legis:

- art. 142, co. 1, lett. a) – i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
- art. 142, co. 1, lett. c) – i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.

Il Sistema/Fiume interferisce con i seguenti ulteriori beni paesaggistici vincolati ope legis:

- art. 142, co. 1, lett. f) – i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi (in particolare si rileva che il perimetro del parco, così come perimetrato nel vigente PPTR, dista soli 650 metri dalla linea di costa che racchiude l'insenatura in cui sfocia il fiume).

I.1.c. INDICAZIONE DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA VIGENTI

✓ PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)

In Puglia vige il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), approvato con delibera n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 39 del 23.03.2015.

La linea di costa corrispondente al "bacino di colmata" identificato nella premessa del presente paragrafo, interferisce con i Beni Paesaggistici di seguito elencati, così come risultanti dalle perimetrazioni riportate nella cartografia del PPTR:

Componenti idrologiche

▪ **BENI PAESAGGISTICI (BP)**

Territori costieri - tutelati per legge ai sensi dell'art. 142, c. 1, lett. a del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., (il vincolo è riferito alla fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia), per i quali vigono le prescrizioni di cui all'art. 45 delle NTA del PPTR;

Fiumi, torrenti, acque pubbliche - tutelati per legge ai sensi dell'art. 142, c. 1, lett. c del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i. (il vincolo è riferito alla presenza del Fiume Grande, istituito con R.d. 7/4/1904 n. 2221 in G.U. n.16 del 6/7/1904, che sbocca proprio nell'ansa oggetto del previsto intervento di colmata), per i quali vigono le prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR

Il Sistema/Fiume interferisce con i beni ed ulteriori contesti paesaggistici di seguito elencati, così come risultanti dalle perimetrazioni riportate nella cartografia del PPTR:

Componenti botanico vegetazionali

▪ **ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)**

Aree umide (area ubicata in corrispondenza del letto del Fiume Grande), per le quali vigono le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 65 del PPTR;

Formazioni arbustive in evoluzione (ubicate ai margini del letto del Fiume Grande), per le quali vigono le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 66 del PPTR;

Componenti delle Aree protette e dei Siti Naturalistici

▪ **BENI PAESAGGISTICI (BP)**

Parchi e Riserve (Parco naturale regionale "Salina di Punta della Contessa" istituito con L.R. n. 19 del 24.7.1997 e con L.R. 28 del 23/12/2002), per i quali vigono le prescrizioni di cui all'art. 71 del PPTR;

▪ **ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)**

Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali (riferito al sopracitato Parco Regionale), per i quali vigono le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 72 del PPTR;_

Componenti dei Valori Percettivi

▪ **ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)**



Strade panoramiche (Strada delle Pedagne), per le quali vigono gli Indirizzi di cui all'art. 86, le Direttive di cui all'art. 87 e le Misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 88 delle NTA del PPTR

1.1.d. NORME DI ATTUAZIONE DEL PIANO PAESAGGISTICO GRAVANTI NELL'AREA DI INTERVENTO

Per i **beni paesaggistici** sopra evidenziati, vigono le seguenti specifiche prescrizioni di cui alle NTA del PPTR:

Art. 45 delle NTA del PPTR - Prescrizioni per i "Territori costieri" e i "Territori contermini ai laghi"

In base a tale articolo non sono ammissibili piani, progetti e interventi che comportano, tra gli altri:

- 2.a1) realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, fatta eccezione per le opere finalizzate al recupero/ripristino dei valori paesaggistico/ambientali;
- 2.a4) trasformazione del suolo che non utilizzi materiali e tecniche costruttive che garantiscano permeabilità;

2.a5) eliminazione dei complessi vegetazionali naturali che caratterizzano il paesaggio costiero o lacuale;
Art. 46 delle NTA del PPTR - Prescrizioni per "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche".

In base a tale articolo non sono ammissibili piani, progetti e interventi che comportano, tra gli altri:

- 2.a1) realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, fatta eccezione per le opere finalizzate al recupero/ripristino dei valori paesaggistico/ambientali;
- 2.a4) trasformazione del suolo che non utilizzi materiali e tecniche costruttive che garantiscano permeabilità;

2.a5) rimozione della vegetazione arborea od arbustiva con esclusione degli interventi colturali atti ad assicurare la conservazione e l'integrazione dei complessi vegetazionali naturali esistenti e delle cure previste dalle prescrizioni di polizia forestale;

2.a6) trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;

Art. 71 delle NTA del PPTR - Prescrizioni per i Parchi e le Riserve

In base a tale articolo non sono ammissibili piani, progetti e interventi che comportano, tra gli altri:

- 2.a4) rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica;
- 2.a5) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica, in particolare dei muretti a secco, dei terrazzamenti, delle specchie, delle cisterne, dei fontanili, delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli e delle risorgive.

Per gli **ulteriori contesti paesaggistici** sopra evidenziati vigono le seguenti misure di salvaguardia di cui alle NTA del PPTR:

Art. 65 delle NTA del PPTR - Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le "Aree umide"

In base a tale articolo non sono ammissibili piani, progetti e interventi che comportano, tra gli altri:

- 2.a1) modificazione dello stato dei luoghi;
- 2.a5) bonifica e prosciugamento, anche se solo temporaneo; variazione improvvisa e consistente del livello dell'acqua; riduzione della superficie di isole o zone affioranti.

Art. 66 delle NTA del PPTR - Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le "Prati e pascoli naturali" e per "Formazioni arbustive in evoluzione naturale"

In base a tale articolo non sono ammissibili piani, progetti e interventi che comportano, tra gli altri:

- 2.a1) rimozione della vegetazione erbacea, arborea od arbustiva naturale, fatte salve le attività agro-silvo-pastorali e la rimozione di specie alloctone invasive;
- 2.a2) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica.

Art. 72 delle NTA del PPTR - Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le l'Area di rispetto dei Parchi e delle Riserve regionali

In base a tale articolo non sono ammissibili piani, progetti e interventi che comportano, tra gli altri:



- 2.a4) rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica;
- 2.a5) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica, in particolare dei muretti a secco, dei terrazzamenti, delle specchie, delle cisterne, dei fontanili, delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli e delle risorgive.

Art. 86 delle NTA del PPTR - Indirizzi per le componenti dei valori percettivi

Gli interventi che interessano le componenti dei valori percettivi devono tendere a: co. A – salvaguardare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia, attraverso il mantenimento degli orizzonti visuali percepibili da quegli elementi lineari, puntuali e areali, quali strade a valenza paesaggistica, strade panoramiche, luoghi panoramici e con visuali, impedendo l'occlusione di tutti quegli elementi che possono fungere da riferimento visuale di riconosciuto valore identitario.

Art. 87 delle NTA del PPTR - Direttive per le componenti dei valori percettivi

Co. 3 - Tutti gli interventi riguardanti le strade panoramiche e di interesse paesaggistico-ambientale, i luoghi panoramici e i con visuali, non devono compromettere i valori percettivi, né ridurre o alterare la loro relazione con i contesti antropici, naturali e territoriali cui si riferiscono

1.1.e. INDICAZIONE DELLA PRESENZA NELL'AREA DI INTERVENTO E/O NELL'AREA VASTA OGGETTO DEL S.I.A. DI ALTRI BENI TUTELATI DAI PIANI PAESAGGISTICI

In base all'analisi finora effettuata, si rileva che l'area oggetto di intervento interferisce, oltre che con il bene Parco tutelato ope legis di cui all'art. 142, co. 1, lett. f) del Codice, anche con il sistema di tutele del PPTR vigente sul Sistema/Fiume di seguito riepilogato:

Componenti botanico vegetazionali – UCP: Aree umide (area ubicata in corrispondenza del letto del Fiume Grande) e Formazioni arbustive in evoluzione (ubicate ai margini del letto del Fiume Grande)

Componenti delle Aree protette e dei Siti Naturalistici – BP: Parchi e Riserve (Parco naturale regionale "Salina di Punta della Contessa" istituito con L.R. n. 19 del 24.7.1997 e con L.R. 28 del 23/12/2002);

UCP: Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali (riferito al sopracitato Parco Regionale)

Componenti dei Valori Percettivi – UCP: Strade panoramiche (Strada delle Pedagne).

Nell'area vasta oggetto del SIA si rileva inoltre la presenza dei seguenti beni culturali:

1.2 Beni architettonici

✓ CASTELLO ALFONSINO - FORTE A MARE – ISOLA DI S. ANDREA

L'immobile è sottoposto a tutela con provvedimento diretto D.D.R. 07.10.2010

EX-MAGAZZINO MONTECATINI

L'immobile, sito nell'area di pertinenza dell'Autorità Portuale è sottoposto a tutela con provvedimento diretto D.M. 07.04.1997

✓ STAZIONE MARITTIMA

L'immobile, sito nell'area di pertinenza dell'Autorità portuale, è tutelato ope legis ai sensi dell'art. 10 del Codice.

✓ IDROVORO DI BONIFICA (fg. 59, p.lla 5)

L'immobile, di proprietà demaniale, è tutelato ope legis ai sensi dell'art. 10 del Codice.

Il presente elenco è da ritenersi non esaustivo, in quanto limitato ai beni in rapporto di intervisibilità e/o ubicati nel perimetro dell'area portuale.

1.3 Beni archeologici

1.3.a DICHIARAZIONI DI INTERESSE CULTURALE GRAVANTI SIA NELLE AREE DIRETTAMENTE INTERESSATE DAL PROGETTO IN ESAME, SIA NELLE DUE IMMEDIATE VICINANZE

Per quanto riguarda i tratti di mare interessati dagli interventi in progetto, non si registrano decreti di vincolo.



A

In prossimità del limite occidentale dell'area interessata dai dragaggi, su un promontorio in posizione rilevata posto a breve distanza dall'imboccatura del canale Pigionati (identificato catastalmente al fg. 56 del comune di Brindisi, p.lle 13, 14, 15,16, 17, 18,19 e 194), è localizzato l'insediamento protostorico di Punta le Terrare, oggetto di dichiarazione di interesse culturale. Si tratta di un significativo insediamento costiero pluristratificato, che attesta intensi traffici e scambi con il mondo egeo in particolare nell'età del Bronzo, con un successivo sviluppo anche nell'età del ferro. L'adiacente p.lla 20 del Fg. 56, inoltre, di proprietà demaniale, è stata riconosciuta di particolare interesse archeologico con un provvedimento di declaratoria del 03.04.1985 (ai sensi della legge 1089/1939), in quanto interessata dall'estensione dello stesso insediamento protostorico.

Si allega copia dei seguenti decreti di vincolo: D.M. 19/08/1970.

Si allega, inoltre, copia del provvedimento di declaratoria del 03.04.1985.

1.3.b. VINCOLI O PREVISIONI DERIVANTI DA NORME DI PIANO PAESAGGISTICO, PIANO REGOLATORE O ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

L'area di Punta le Terrare vincolata con D.M. 19/08/1970 e quella, adiacente, oggetto di declaratoria con provvedimento del 03.04.1985 sono state recepite nel PPTR vigente come Bene Paesaggistico, il che comporta l'applicazione della tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142, co. 1, lett. m) – le zone di interesse archeologico, per cui valgono gli Indirizzi e le Direttive di cui agli artt. 77 e 78 del PPTR.

I. ESPLICITAZIONI DEGLI IMPATTI VERIFICATI O POTENZIALI E VALUTAZIONI CIRCA LA QUALITÀ DELL'INTERVENTO

Come già riferito, il progetto in esame consiste nel dragaggio di una parte dei fondali ricadenti all'interno del Porto di Brindisi e nel banchinamento con realizzazione della retrostante colmata in un tratto di costa ricadente nel porto esterno. In particolare le opere di dragaggio interessano il porto medio e parte del porto esterno, mentre la realizzazione della colmata ricade nel porto esterno di Brindisi ed è prevista nel bacino contenuto all'interno dell'insenatura nella quale confluisce il Fiume Grande.

La superficie complessiva interessata dal progetto è pari a 977.000 mq di specchio acqueo oggetto di dragaggio e 166.000 mq di specchio acqueo interessato dalla colmata di progetto.

I volumi complessivi di dragaggio sono pari a circa 558.867 mc.

Il progetto prevede, quindi, nell'ordine di esecuzione delle opere:

- *la realizzazione della cassa di colmata secondo le previsioni del Piano Regolatore Portuale nell'area posta tra la radice del molo polimeri e la foce del canale "Fiume Grande", un'opera destinata al contenimento dei sedimenti portuali, provenienti dalle attività di dragaggio previste in progetto.*
- *L'esecuzione del dragaggio di parte dei fondali ricadenti all'interno del Porto di Brindisi alle profondità previste dal vigente Piano Regolatore Portuale mediante approfondimento alla quota di:*
 - *-12.0 m dal l.m.m dell'area di S. Apollinare, per la realizzazione del nuovo terminal Ro-Ro;*
 - *-14.0 m lungo il canale di accesso al porto interno;*
 - *-14.0 m nell'area di contorno alle calate di Costa Morena, con i suoi terminali container e rinfuse.*

1.1 Beni paesaggistici

La superficie interessata dal progetto, come già riferito, comprende 166.000 mq di specchio acqueo interessato dalla colmata di progetto, da attestare a +1,00/+0.80 m s.l.m. La destinazione di tale area, stando a quanto riportato nell'elaborato IG03 "Inquadramento da PRP", sarebbe quella di "deposito costiero", caratterizzazione su cui si rilevano però diverse contraddizioni, meglio argomentate nel paragrafo "Destinazione d'uso".

L'intervento contempla inoltre la riconfigurazione integrale della foce del fiume mediante un'opera di sistemazione spondale di lunghezza lineare pari a 422 metri e un argine contrapposto di lunghezza pari a oltre 200 metri lineari, atti a delimitare un canale artificiale di larghezza interna pari a 45 metri, nel quale canalizzare l'immissione del fiume in mare (vd. Elaborato OC 02 - OC 03 - OC 04). Il suddetto argine



separa il canale artificiale dalla cassa di colmata progettata. Nelle previsioni progettuali, la cassa di colmata è costituita da una vasca conterminata da una paratia a tenuta idraulica sia laterale che inferiore, che si estende un'altezza pari a 28,5 metri, costituita da: palancole metalliche lungo il lato fronte mare, lungo il lato del canale artificiale e lungo il lato adiacente al molo del petrolchimico; un diaframma continuo in calcestruzzo armato posto a sud lungo l'attuale linea di costa. Nella parte ad est della cassa di colmata, inoltre, in prossimità del molo Polimeri, è prevista la realizzazione di una vasca di sedimentazione, di una vasca di carico e di un impianto di sollevamento.

2.1.1 - Premessa: interferenza del progetto con il Fiume Grande e con il Sistema Fiume

In via preliminare si rende necessaria una precisazione riguardo all'ubicazione, allo sviluppo ed all'interferenza con il progetto del bene paesaggistico denominato "Fiume Grande".

Nella Relazione Paesaggistica è riportata la frase "l'area di intervento è compresa in una perimetrazione soggetta a vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera a) comprendente i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia" (Relazione paesaggistica, paragrafo 3.2.1 Vincoli del codice del Paesaggio). Più avanti, a pag. 53, "L'area di progetto è a ridosso della zona industriale di Brindisi e rappresenta il tratto finale di un corso d'acqua che nella parte terminale si allarga e costituisce una zona umida di alcuni ettari, con specchi d'acqua circondati da un fitto canneto". Di seguito si riporta che la "zona del parco più prossima all'area di intervento è separata dall'area portuale da via Enrico Fermi, che rappresenta un'interruzione forzata delle condizioni ecosistemiche alla base del parco". Nessun cenno è fatto all'esistenza del vincolo derivante dalla presenza della foce del fiume Grande. Di contro si rileva che il Sistema/Fiume (e nella fattispecie il corso d'acqua nelle sue ramificazioni ed il "fitto canneto") prosegue anche oltre via Enrico Fermi al di sotto di ponti di attraversamento, (ed oltre la successiva via Albert Einstein, al di sotto di ulteriori ponti) fino alla linea di costa.

L'analisi paesaggistica, pertanto, è stata condotta non tenendo conto dell'interferenza e della connessione della vasca di colmata con la perimetrazione di Fiume Grande, probabilmente a causa dell'interruzione forzata del retino che identifica il "Fiume", ad una distanza dalla linea di costa pari a circa 650 metri, nella cartografia del PPTR. Tale interruzione, risultante peraltro da un taglio netto del retino stesso alquanto anomalo, è con tutta probabilità da attribuire ad un errore grafico del sistema. La prosecuzione del letto del fiume oltre tale retino, che resta a cielo aperto fino ai diversi punti di foce ubicati nell'insenatura oggetto di intervento, oltre ad essere evidente sulle foto aeree disponibili on line, risulta dalla cartografia del SITAP, riportata nella stessa Relazione Paesaggistica (fig. 3-15, pag. 51 -; in tale cartografia è ben evidenziata proprio la continuità naturale (e imprescindibile!) tra il fiume e il mare.

Si evidenzia inoltre che il corso del Fiume Grande nel tratto terminale si ramifica e si caratterizza per due sbocchi a mare, uno corrispondente al corso principale del fiume ed uno corrispondente all'estesa area umida che si sviluppa ad est dello stesso, confluendo anch'essa in mare attraverso un ulteriore ponte sottostante via Albert Einstein. Un'ulteriore ramificazione del fiume termina inoltre nell'impianto idrovoce risalente ai tempi della bonifica, meglio descritto più avanti. Si ritiene pertanto che la fascia di 150 metri per lato definita dall'art. 142, co. 1 lett. c) del Codice sia da considerarsi ai lati dei punti di foce più esterni del fiume.

Inoltre, come acclarato fin dalla fase di adozione del PPTR dalla Circolare n. 1 del 2013 "Linee interpretative per la prima applicazione del nuovo Piano Paesaggistico della Puglia adottato il 2/8/2013, di cui alla Delibera di Giunta n. 1810 del 1 ottobre 2013, "Nel caso in cui ci si trovi di fronte ad una erronea individuazione di un bene paesaggistico nella rappresentazione cartografica, se vi è contrasto tra la cartografia e l'individuazione del bene risultante dalla concreta applicazione della norma in cui esso è descritto e/o definito, deve intendersi prevalente senz'altro la norma". La stessa circolare prosegue affermando che "la presenza del bene tutelato ex lege è determinata dalla presenza di fatto dello stesso, indipendentemente dal fatto che sia riportato o meno sulla cartografia ufficiale".

È evidente pertanto che, essendo il Fiume Grande "presente di fatto" e a cielo aperto fino al punto (alias ai "punti") di foce ubicato nell'insenatura portuale, la coerenza/compatibilità dell'intervento con le NTA del PPTR avrebbe dovuto essere verificata anche con la disciplina prevista in relazione all'interferenza con il Fiume, verifica che è stata invece omessa.



Tale omissione è confermata nell'elaborato denominato "Int. 24 – Coerenza/compatibilità del Progetto con le Norme Tecniche di Attuazione del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale", richiesto dal MiBAC con la nota prot. 20646/2018 citata in premessa, nella quale si riferiva che "la coerenza/compatibilità dell'intervento con le NTA del PPTR debba essere approfondita e verificata con la disciplina prevista dallo stesso piano paesaggistico, con specifico riferimento alle prescrizioni e alle misure di salvaguardia ivi previste". Nella suddetta integrazione sono stati inseriti solo due soli paragrafi "Territori costieri" e "Strade panoramiche", senza nulla argomentare sulla presenza del Fiume. D'altronde la stessa "Strada panoramica", a rigore, sarebbe esterna alla vasca di colmata, ma viene comunque considerata nella trattazione, mentre vengono ignorati i restanti vincoli del sistema di tutele vigente, oltre al Fiume, anche quelli che pure erano stati citati nella Relazione Paesaggistica (area umida EUAP 0580, Parco e relativa area di rispetto, formazioni arbustive in evoluzione naturale (cfr. Relazione Paesaggistica, pagg. 40-41).

CRITICITÀ: Si evidenzia pertanto che non è stato valutato l'impatto del progettato intervento in relazione all'esistenza di Fiume Grande e pertanto, non è stata effettuata in fase progettuale la verifica di coerenza/compatibilità con la specifica disciplina dettata dall'art. 46 delle NTA del PPTR.

2.1.2 - Coerenza con l'art. 45 delle NTA del PPTR

Prescrizioni per i "Territori costieri" e per i "Territori contermini ai laghi"

In base al comma 3 dell'art. 45, sono ammissibili i seguenti piani, progetti e interventi: **lett. b5) realizzazione di porti, infrastrutture marittime, sistemazioni idrauliche e relative opere di difesa se inserite in organici piani di assetto e progetti di sistemazione ambientale, utilizzando tecnologie/materiali appropriati ai caratteri del contesto e opere di mitigazione degli effetti indotti dagli interventi in coerenza con il progetto territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" elab. 4.2.4".**

Nel citato elaborato Int 24, si fa riferimento al progetto territoriale sopra citato, affermando che l'intervento in esame non sarebbe in contrasto con i caratteri del sistema insediativo costiero individuati dal PPTR in quanto "il paesaggio costiero nel tratto corrispondente all'area di intervento, non presenta caratteri di valenza naturalistica; il paesaggio ad alta valenza naturalistica da valorizzare è individuato dal PPTR a sud dell'area di progetto, nella "Salina di Punta della Contessa", esterna all'ambito portuale" (Elaborato Int 24, pag. 4).

Tale affermazione evidenzia in maniera inequivocabile come l'analisi paesaggistica condotta sia incompleta e carente.

Si rileva di contro che il paesaggio costiero nel tratto corrispondente all'area di intervento ha in sé un'elevata valenza naturalistica data proprio dall'insieme degli elementi paesaggistici e naturalistici presenti nella stessa, connessi alla presenza del **Sistema-Fiume**.

Il progetto territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" elab. 4.2.4 del PPTR individua per l'area di intervento le seguenti componenti del sistema insediativo costiero:

- Waterfront: waterfront a forte criticità da rigenerare
- Edificato: piattaforma produttiva-commerciale-direzionale - area ulteriormente qualificata come "detrattore costiero".

Entrambe le componenti sono definite nel progetto territoriale come elementi duri, che si pongono in forte discontinuità ed attrito con il paesaggio costiero, specificando che si rende necessaria una attenta verifica di compatibilità con gli obiettivi di tutela degli habitat marino-costieri, di valorizzazione del paesaggio costiero e con le politiche di promozione e sviluppo turistico regionale. Possono pertanto essere previste azioni di dismissione e/o delocalizzazione (in caso di verifica negativa) o azioni di compensazione (in caso di verifica positiva). Nel caso in esame, fatti salvi gli esiti di tali verifiche, si specifica che l'intervento di progetto, a fronte di una superficie di colmata pari a 166.000 mq che occlude completamente l'insenatura naturale in cui sfocia il Fiume Grande, e di un diaframma in cemento armato che sigilla l'attuale linea di costa interna all'insenatura, per uno sviluppo lineare pari a circa 1,5 km interni all'insenatura, non è prevista alcuna opera di compensazione paesaggistica.

Non si condivide pertanto quanto riportato a pag. 6 della nota elaborata dall'Autorità di Sistema Portuale "Riscontro osservazioni del pubblico di cui alla nota prot. DVA 0000380 del 09.01.2019" (prot. 2784 del 05/02/2019) relativamente all'esclusione dell'ambito portuale dal waterfront a forte criticità da rigenerare,



alla "bassa qualità paesaggistica" dell'area di intervento (affermazione in contrasto con quanto stabilito dal sistema di tutele del PPTR vigente, che individua un contesto ad alto valore paesaggistico), e soprattutto non si condivide l'approccio progettuale in base al quale, in nome della proclamata "bassa qualità paesaggistica", si ritiene di poter realizzare un intervento che ha come naturale conseguenza quella di dequalificare ulteriormente il paesaggio. Tale approccio è, oltretutto, in aperta contraddizione con la ratio del progetto territoriale del 4.2.4 del PPTR, in base alla quale si prevede la necessità di operare nelle piattaforme produttive qualificate come detrattori costieri almeno con opere di compensazione.

CRITICITÀ: Il progettato intervento è in contrasto con quanto normato dall'art. 45 delle NTA del PPTR, in quanto la prevista opera di infrastrutturazione non è accompagnata da alcuna opera di compensazione paesaggistica, come indicato dall'elaborato 4.2.4 del PPTR citato nello stesso.

2.1.3 - Coerenza con l'art. 46 delle NTA del PPTR

Prescrizioni per i "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche"

Come affermato nella premessa del presente paragrafo 2.1, la progettazione in esame non ha affrontato la questione della coerenza/compatibilità con l'art. 46 delle NTA del PPTR.

Si rileva innanzitutto che l'art. 46 non contempla la possibilità di realizzazione di porti e/o infrastrutture marittime.

Si rileva inoltre che il progetto comprende un'opera di sistemazione idraulica consistente nella già descritta riconfigurazione integrale della foce del fiume mediante un'opera di sistemazione spondale con argine contrapposto, atti a delimitare un canale artificiale nel quale convogliare l'immissione del fiume in mare. Tale opera di sistemazione, tuttavia, non è conforme alle prescrizioni di cui al co. 3b3) dell'art. 46, in base al quale sono ammissibili "sistemazioni idrauliche e opere di difesa inserite in un organico progetto esteso all'intera unità idrografica che utilizzino materiali e tecnologie della ingegneria naturalistica, che siano volti alla riqualificazione degli assetti ecologici e paesaggistici dei luoghi".

Come già evidenziato, il paesaggio costiero nel tratto corrispondente all'area di intervento ha in sé un'elevata valenza naturalistica data proprio dall'insieme degli elementi paesaggistici e naturalistici presenti nella stessa, connessi alla presenza del Fiume Grande. Il **Sistema/Fiume** così come descritto nella premessa del paragrafo 1, pertanto, connota fortemente i luoghi, che conservano una rilevante valenza paesaggistica ed una coerenza d'insieme, nonostante le trasformazioni antropiche dettate dalla presenza dei siti industriali. L'insediamento industriale esistente non ha cancellato la presenza di Fiume Grande, il quale, oltre a costituire bene tutelato per legge ai sensi dell'art. 142 co. 1.c, si conserva sostanzialmente integro anche nei tratti in cui l'insediamento industriale è stato edificato lateralmente al suo percorso; esso è pertanto ritenuto elemento di grande valenza paesaggistica, come del resto evidenziato dal sistema di tutele individuato nella cartografia del PPTR, che ha portato in questa trattazione ad evidenziare l'esistenza del **Sistema/Fiume**.

CRITICITÀ: Il progettato intervento è in contrasto con quanto normato dall'art. 46 delle NTA del PPTR, in quanto la realizzazione di porti e/o infrastrutture marittime non è contemplata dal citato articolo. Inoltre la prevista opera di artificializzazione della foce è realizzata senza il ricorso a materiali e tecnologie della ingegneria naturalistica e senza essere inserita all'interno di un progetto esteso all'intera unità idrografica.

2.1.4 - Coerenza con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37

"Individuazione degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso"

Elaborato 5.9 del PPTR "Schede degli ambiti paesaggistici: LA CAMPAGNA BRINDISINA"

Gli interventi ritenuti ammissibili ai sensi degli artt. 45 e 46 del PPTR implicano il rispetto degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso di cui all'art. 37 del PPTR stesso "Individuazione degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso", riportati nell'Elaborato 5. del PPTR "Schede degli ambiti paesaggistici". Si rileva pertanto che, oltre al mancato rispetto delle prescrizioni di cui all'art. 45, co. 3.b5 ed all'art. 46, co. 3.b3) del PPTR, argomentato nei punti precedenti, non è stato effettuato il riscontro con gli obiettivi di qualità, e la normativa d'uso specifiche dell'ambito paesaggistico oggetto di intervento. L'ambito in esame è L'Ambito



n. 9 – La Campagna brindisina”, nel quale la sezione C2 della relativa scheda, per la Struttura e componenti idro-geo-morfologiche (A.1) prevede che sia garantito l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici e che sia garantita la sicurezza idrogeomorfologica del territorio, tutelando la specificità degli assetti naturali. Tali obiettivi devono essere garantiti riducendo l'artificializzazione dei corsi d'acqua e realizzando opere di difesa del suolo e di contenimento dei fenomeni di esondazione a basso impatto ambientale ricorrendo a tecniche di ingegneria naturalistica.

CRITICITÀ: Il progettato intervento è in contrasto con quanto normato dalla Sezione C2 “Gli obiettivi di Qualità paesaggistica e territoriale d'Ambito” della Scheda d'Ambito n. 9 – La campagna brindisina, in quanto è prevista l'artificializzazione della foce del fiume, realizzata peraltro senza ricorrere a materiali e tecnologie della ingegneria naturalistica.

2.1.5 - Coerenza con gli artt. 86 e 87 e 88 NTA del PPTR **Indirizzi e Direttive per le componenti dei valori percettivi**

L'insenatura naturale oggetto del previsto intervento di colmata è lambita da un percorso, denominato “Strada delle Pedagne”, classificato dal PPTR come Strada panoramica. In base a quanto previsto dagli artt. 86 e 87, gli interventi che interessano tali componenti devono consentire il mantenimento degli orizzonti visuali percepibili, impedendo l'occlusione di tutti quegli elementi che possono fungere da rilevamento visuale di riconosciuto valore identitario. Si evidenzia che l'inizio del retino che contraddistingue la strada panoramica è esattamente in corrispondenza dell'insenatura di foce.

CRITICITÀ: Il progettato intervento è in contrasto con quanto previsto dagli artt. 86 e 87 delle NTA del PPTR in quanto, occludendo l'insenatura di foce del fiume mediante la realizzazione di una colmata di grandi dimensioni, pari a 166.000 mq, di fatto non solo altera la linea di costa matericamente e morfologicamente, ma la allontana notevolmente, di circa 500 metri, dalla strada panoramica, alterando così notevolmente le visuali paesaggistiche dalla strada stessa verso il mare.

2.1.6 - Rapporto di intervisibilità dell'area di intervento con l'ambito territoriale paesaggistico di riferimento

Si premette che a pag. 23 della Relazione Paesaggistica è riportato: “L'area d'intervento è caratterizzata da una vasta zona pianeggiante e non esistono punti panoramici da cui osservare la zona in oggetto”. Tale affermazione deriva da un'analisi perlomeno incompleta, per non dire distorta, degli elementi di valore paesaggistico e del rapporto di intervisibilità tra area oggetto di intervento e contesto circostante.

Ai fini della valutazione dei possibili impatti significativi delle previsioni di progetto sull'ambiente e sul patrimonio culturale, questa Soprintendenza rileva che l'area oggetto di intervento, come già riferito nel paragrafo 1.1, interferisce con beni paesaggistici vincolati ope legis a norma dell'art. 142, Parte III del D.Lgs. n. 42/2004 (Territori costieri, Fiumi, Parchi), ed ulteriori contesti paesaggistici individuati dal PPTR vigente della Regione Puglia a norma dell'art. 143 dello stesso Decreto (Aree umide, Formazioni arbustive in evoluzione naturale, Area di rispetto dei Parchi).

Per quanto attiene i possibili impatti sul patrimonio culturale di natura prettamente percettiva, è stata valutata l'interferenza delle opere sulle visuali che caratterizzano l'**ambito territoriale di riferimento** in cui è ubicata l'area oggetto di intervento. Tale ambito è individuato come la porzione di territorio e di specchio acqueo definita in base alle direttrici di seguito indicate: a nord, il molo situato alle spalle dell'isola di S. Andrea, in continuità con via Torpediniera Climene; a nord-est: Isole Pedagne; a est, Capo di Torre Cavallo; a sud-est, dal Capo di Torre Cavallo, idealmente fino al tratto terminale di via Pandi; a sud - via Pandi, includendo il perimetro del Parco e la relativa area di rispetto; a ovest: dall'apice sud del Parco, includendo il canale Pigonati, fino a ricongiungersi con via Torpediniera Climene.

All'interno dell'ambito territoriale sopra individuato esistono diversi **punti di osservazione** delle opere di progetto, tra i quali si citano per la particolare rilevanza il molo alle spalle dell'isola di S. Andrea, l'isola di S. Andrea e Forte a Mare stesso, la strada panoramica denominata Strada delle Pedagne, che inizia proprio in corrispondenza dell'insenatura di progetto, il monumento denominato “Idroforo di bonifica”, ubicato

alle spalle dell'insenatura di progetto, la linea di rotta delle navi. Dei citati punti di osservazione, si riferisce quanto segue:

1° punto di vista: molo alle spalle dell'isola di S. Andrea

Il molo ubicato alle spalle dell'isola di S. Andrea, in continuità con via Torpediniera Climene, consente una passeggiata sul mare per un percorso che prosegue oltre l'isola stessa di oltre 2 km verso est, ad una quota sovrelevata rispetto al livello dell'acqua di circa 5 metri. Tale passeggiata apre un'ampia visuale verso l'insenatura oggetto dell'intervento di colmata, percepibile nella sua integrità e lungo tutta la lunghezza del molo da diversi punti di vista consecutivi, che offrono una visuale "continua" sull'area di intervento. Da tale distanza, pari a circa 2 km dal punto centrale della suddetta insenatura, la linea di costa si presenta come un sistema verde uniforme, alle spalle del quale si intravedono i manufatti industriali. La prevista realizzazione della colmata renderebbe visibile, da tali punti di vista, l'appiattimento della linea di costa e la scomparsa di tale sistema verde.

Le riprese riportate nell'Allegato fotografico sono scattate dal faretto dismesso ubicato nel punto iniziale di tale molo, posto ad una quota posta alla stessa altezza del molo.

2° punto di vista: Isola di S. Andrea e Forte a Mare

L'isola di S. Andrea e l'antistante Castello denominato Forte a Mare, sottoposto a tutela ai sensi della Parte II del Codice con D.M. 20/05/1981, costituisce luogo di grande rilevanza culturale che offre molteplici punti di vista più ravvicinati e ad altezze differenti, tutte maggiori rispetto a quelle del molo sopra descritto. Dal bastione e dal camminamento ubicati a sud-est dell'isola di S. Andrea, si abbraccia nella sua totalità l'ampiezza dell'insenatura oggetto dell'intervento di progetto, si percepisce la profondità dell'insenatura stessa e il sistema verde che caratterizza la linea di costa in prossimità dell'insenatura di progetto risulta ancora più evidente e se ne desume sommariamente la caratterizzazione. Si intravede infatti una lieve scarpata, in declivio verso la quota del mare, ricoperta da vegetazione che da tale distanza appare uniforme. Verso la città, in corrispondenza dei due punti di foce, si intravedono i canneti, sovrastati dai manufatti industriali, che non hanno tuttavia cancellato né il fiume, né il sistema di vegetazione che si insedia intorno allo stesso.

La prevista realizzazione della colmata renderebbe visibile, da tali punti di vista, la cancellazione dell'insenatura di progetto, l'appiattimento della linea di costa e la scomparsa del sistema verde e delle sue caratterizzazioni, strettamente connesse agli elementi di valore paesaggistico presenti sull'area.

Le riprese riportate nell'Allegato fotografico, sono scattate progressivamente da distanze maggiori a distanze sempre minori dall'insenatura di progetto, da altezze minori ad altezze sempre maggiori, che consentono di cogliere maggiormente l'ampiezza, la fisionomia e la consistenza dell'insenatura oggetto del previsto intervento di colmata.

3° punto di vista: strada panoramica "Strada Le Pedagne"

Come già riferito, l'insenatura naturale oggetto del previsto intervento di colmata è lambita da un percorso, denominato "Strada delle Pedagne", classificato dal PPTR come Strada panoramica, con inizio proprio in corrispondenza dell'insenatura di progetto. La particolare posizione della strada, che costeggia l'insenatura di foce proseguendo fino alle isole Pedagne, consente di percepire la rilevanza paesaggistica dei luoghi. Pur nell'evidente contrasto con gli insediamenti industriali esistenti e nonostante la presenza della recinzione lato mare per un lungo tratto (che inizia nel tratto in cui via Albert Einstein si innesta in via Enrico Fermi, e quindi oltre i punti di foce), resta percepibile e rilevante il susseguirsi di Fiume, Sistema-Fiume e insenatura di foce, il rapporto di connessione tra il Fiume e il mare, la particolare morfologia e conformazione materica che assume la linea di costa, la fitta presenza di vegetazione sulla linea di battigia e lungo il corso del fiume, nelle sue ramificazioni. Il previsto intervento di colmata, qualora realizzato, cancellando di fatto l'insenatura di foce, comporta l'allontanamento notevole, di circa 500 metri, dalla strada panoramica, alterando così notevolmente le visuali paesaggistiche dalla strada stessa verso il mare. Ulteriori riprese sono state effettuate da uno sterrato che dalla strada porta all'insenatura e da diversi punti interni dell'insenatura stessa.

Le relative riprese sono riportate nell'Allegato fotografico.

17/02/2021



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailecrt.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

4° punto di vista: Idroforo di Bonifica

Si ritiene particolarmente rilevante la presenza di un monumento di assoluto interesse, ubicato proprio alle spalle dell'insenatura di foce, a distanza di circa 100 metri dalla linea di costa. Trattasi del monumento denominato "Idroforo di bonifica", tutelato ope legis ai sensi dell'art. 10, che costituisce una rilevante testimonianza in relazione alla storia, alla scienza ed alle modalità costruttive ed alla tecnica idraulica proprie dei piani e delle opere di bonifica realizzate negli anni Trenta del Novecento.

L'esistenza del monumento è legata proprio alla presenza del Fiume, sul percorso del quale, nel suo tratto terminale, è stato realizzato l'impianto idroforo atto a regimentare la portata del fiume. Tale impianto è ospitato all'interno di un manufatto edile di una certa imponenza (a due livelli fuori terra, di altezza tra i 9 e i 10 metri) e di elevata qualità architettonica, caratterizzato da un rivestimento in mattoni rossi e da bugne angolari lapidee, avente impianto a forma di C che accoglie il corso d'acqua. Si tratta di un manufatto di archeologia industriale, di cui esistono altri esempi in Italia nelle aree storicamente interessate da importanti interventi di bonifica, ad oggi in fase di recupero e valorizzazione.

Tale monumento costituisce un importante punto di vista sul sito di intervento, dal quale sarebbe oltremodo visibile il previsto allontanamento di oltre 400 metri della linea di costa rispetto al profilo attuale, la scomparsa dell'insenatura e del sistema verde insediato sulla stessa; la realizzazione della prevista colmata non caratterizzata risulterebbe percepita come un'immensa e vicinissima spianata.

Le riprese relative riportate nell'Allegato fotografico mostrano la qualità architettonica del manufatto, la sua stretta interrelazione con il Sistema-Fiume e la visibilità dallo stesso dell'insenatura oggetto di intervento.

5° punto di vista: linea di rotta delle navi

All'interno dell'area circostante il sito di intervento, oltre ai punti di vista già evidenziati, si rileva la presenza di un ulteriore punto di vista paesaggistico privilegiato, costituito dalla linea di rotta delle navi per passeggeri che transitano attraverso il porto esterno ed il porto medio. Si tratta di un punto di vista particolare, determinato dalla particolare combinazione che si determina tra la notevole altezza alla quale si atesta (l'altezza delle navi da crociera può arrivare a superare di gran lunga i 50 metri) e la distanza ravvicinata al bacino di colmata (trattasi di 1.500 metri circa dalla rotta evidenziata sulle foto aeree disponibili sulle piattaforme on line al punto più esterno della colmata): si capisce bene come un punto di osservazione da una distanza pari a 1.500 metri, ad un'altezza di gran lunga superiore a 50 metri comporterebbe una visuale estesa e aperta su tutta la superficie del bacino nel quale si prevede di realizzare una colmata di superficie pari a 166.000 mq. Il punto di vista in esame consentirebbe pertanto di cogliere tutta l'estensione planimetrica della colmata di progetto, ma anche del **Sistema/Fiume** immediatamente retrostante la stessa, con la sua foce, il parco, l'area umida con specchi d'acqua circondati da un fitto canneto e da formazioni arbustive in evoluzione naturale. Tale sistema paesaggistico ad oggi sfociante in un'insenatura naturale, apparirebbe occluso da una estesa piattaforma cementizia (166.000 mq) che, nelle intenzioni progettuali, cancellerebbe completamente l'insenatura stessa. Ulteriore elemento di attenzione è costituito dalla dinamicità del punto di vista considerato, che consente di abbracciare nel tempo di percorrenza della nave nello specchio acqueo antistante il bacino, tutta l'area di intervento in una visuale ad ampio raggio ed in movimento.

CRITICITÀ: Il previsto intervento di colmata, qualora realizzato, provocherebbe un notevole impatto paesaggistico da diversi e molteplici punti di vista, alterando il rapporto di intervisibilità indagato e gli equilibri esistenti, già notevolmente compromessi dalla presenza dei siti industriali.

2.1.7 - Impatti verificati

Lo specchio acqueo oggetto del previsto intervento di colmata è racchiuso all'interno di un'ampia insenatura naturale, definita da un tratto di linea di costa avente sviluppo lineare pari a circa 1,5 km e profondità di circa 400 metri lineari. All'interno di tale insenatura, costituita prevalentemente da arenile ed elementi lapidei, si innesta la foce multipla del fiume Grande, con il suo sistema di fitte vegetazioni e canneti



che proseguono fino alla linea di costa. L'insenatura in questione si trova nel porto esterno di Brindisi, oltre la banchina di costa Morena.

La lettura dell'evoluzione morfologica della linea di costa nel porto di Brindisi può essere fatta confrontando la cartografia storica con la vista aerea attuale. La configurazione dell'insenatura naturale oggetto di intervento, identificata nel Piano Regolatore del Porto di Brindisi del 1905 quale punto terminale del Sistema-Fiume Grande tra la Punta Fiume Grande e la Costa Capo Bianco, si è conservata sostanzialmente integra (...), come pure tutto il tratto di costa a sud del porto esterno, fatta salva la presenza di dighe e canalizzazioni artificiali. Si rileva inoltre la presenza di una spianata realizzata a est dell'area di intervento, non caratterizzata nelle planimetrie di progetto e di cui pertanto non si conosce la destinazione d'uso attuale, la quale ha colmato in parte lo specchio acqueo attestandosi tuttavia a circa dieci metri dalla linea di costa.

L'intervento in esame, che interessa una estesa superficie dello specchio acqueo ubicato all'interno del porto esterno di Brindisi, comporta la trasformazione sostanziale ed irreversibile della linea di costa del tratto interessato, non solo dal punto di vista morfologico ma anche materico. Infatti il previsto intervento di colmata comporta la totale occlusione dell'insenatura in cui è ubicata la foce del Fiume Grande, e quindi la sua totale cancellazione e la conseguente alterazione morfologica della linea di costa, che risulterebbe totalmente appiattita e regolarizzata, mentre il previsto inserimento del diaframma continuo in calcestruzzo, comporterebbe la trasformazione materica del tratto di costa che racchiude l'insenatura naturale, costituita prevalentemente da arenile sabbioso/terroso, con presenza di elementi lapidei e rocciosi e di un variegato sistema di vegetazione spontanea, particolarmente fitto ed evidente in corrispondenza dei punti di foce del fiume. Si tratta quindi di un intervento di dimensioni rilevanti (la superficie dell'area di colmata si approssima a quella dell'area che ospita l'Isola di S. Andrea e Forte a Mare) che comporta evidenti impatti sul contesto paesaggistico, verificati in base alla valutazione del rapporto di intervisibilità sopra riportato, quali l'artificializzazione della foce di Fiume Grande, la cementazione dell'intera insenatura naturale nella quale lo stesso si immette, e la conseguente cancellazione della linea di costa all'interno dell'insenatura naturale descritta.

Gli impatti descritti, data la presenza di altri manufatti portuali ed industriali, si configurano pertanto come **impatti di tipo cumulativo**. La realizzazione del previsto intervento di colmata nell'insenatura di foce comporterebbe infatti la saturazione del contesto paesaggistico di riferimento, notevolmente variegato e pure di notevole valenza, in quanto il suddetto intervento si sommerebbe alla presenza della banchina di Costa Morena a ovest dell'insenatura oggetto dell'intervento di colmata e del Petrolchimico a est della stessa, eliminando ogni elemento naturalistico sul confine sud dell'area portuale.

CRITICITÀ: La totale occlusione dell'insenatura di foce con la prevista cassa di colmata comporta una trasformazione irreversibile ed insostenibile della morfologia e della consistenza della linea di costa, provocando notevoli impatti di tipo cumulativo.

2.1.8 - Impatti potenziali

L'intervento descritto, oltre a comportare gli impatti verificati sopra riportati, produce impatti potenziali di grande portata sugli equilibri idrogeomorfologici dell'area di intervento e del contesto paesaggistico di riferimento.

La rilevanza conferita nella presente trattazione al Sistema/Fiume, oltre a supportare l'analisi già effettuata relativa agli impatti visivi derivanti dall'occlusione dell'insenatura di foce, conferisce particolare evidenza agli impatti potenziali derivanti dal previsto intervento di riconfigurazione ed artificializzazione della foce di Fiume Grande. Tale intervento, qualora realizzato, comporterebbe infatti l'alterazione dell'intero Sistema/Fiume, aggravata dal fatto che non è stato inserito, come normato dal PPTR e come già riferito, all'interno di un organico progetto esteso all'intera unità idrografica e che non sia stata previsto l'utilizzo di materiali e tecnologie di ingegneria naturalistica.

Come già rilevato, il **Sistema/Fiume** (e nella fattispecie il corso d'acqua ed il "fitto canneto") prosegue anche oltre via Enrico Fermi al di sotto di un ponte di attraversamento, ed oltre la successiva via Albert Einstein, al di sotto di un ulteriore ponte fino alla linea di costa. Esiste pertanto allo stato attuale una linea

17/02/2021



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

di congiunzione naturale tra il corso d'acqua e la vegetazione sorta ai margini e nel letto dello stesso (il "fitto canneto", l'area umida, le formazioni arbustive in evoluzione naturale) che determinano la rilevanza paesaggistica del sistema unitario descritto. La trasformazione della foce e la conseguente forzata interruzione di questa continuità naturale e degli equilibri consolidati tra acqua del fiume e acqua del mare comporta rilevanti impatti potenziali, connessi all'alterazione del sistema vegetativo insediato ai margini del fiume, con conseguenze per la crescita futura delle formazioni vegetative spontanee e per gli equilibri sistemici della fauna ivi insediata.

Si rileva inoltre che la prevista realizzazione del diaframma in calcestruzzo armato comporta evidenti impatti potenziali negativi legati alla permeabilità ecologica della linea di costa.

CRITICITÀ: La totale occlusione dell'insenatura di foce con la prevista cassa di colmata e la prevista realizzazione del diaframma in calcestruzzo lungo la linea di costa provocano evidenti impatti potenziali sugli equilibri del Sistema/Fiume e sulla permeabilità della linea di costa.

2.1.9 - Valutazioni circa la qualità dell'intervento

Alla luce di tutto quanto riferito, si ritiene che il progetto, oltre a presentare evidenti profili di incoerenza con la normativa paesaggistica vigente, evidenzia anche una bassa qualità paesaggistica (o per meglio dire, una "non considerazione" dei profili paesaggistici connessi all'intervento) in quanto, non prevede l'utilizzo di sistemi e tecnologie di ingegneria naturalistica, né include interventi di compensazione paesaggistica, peraltro previsti dallo stesso PPTR.

Mancanza di alternative localizzative

La progettazione in esame, inoltre, non ha contemplato l'analisi di alternative localizzative per la realizzazione della colmata, né fa riferimento ad una precedente fase progettuale in cui tale analisi sia stata effettuata. Nella citata nota di riscontro alle osservazioni "Riscontro osservazioni del pubblico di cui alla nota prot. DVA 0000380 del 09.01.2019" (prot. 2784 del 05/02/2019), il proponente torna ad argomentare sulla scelta del sito individuato, effettuata in base ad una logica di continuità con l'infrastrutturazione esistente e alla valutazione della capacità contenitiva della cassa di colmata modellata sul profilo dell'insenatura di foce. Tale omissione, accompagnata dalla verifica di coerenza/compatibilità con il PPTR mancata, incompleta e/o carente, ha portato il proponente a ritenere quella prospettata come unica soluzione possibile e non eludibile, comportando di conseguenza una serie di altre omissioni nella fase progettuale, connesse all'assenza di opere di ingegneria naturalistica e di compensazione paesaggistica. Particolarmente grottesca appare la motivazione dell'esclusione dell'alternativa localizzativa proposta in fase di osservazioni: tale alternativa non sarebbe stata considerata in quanto prospiciente la strada panoramica denominata Strada delle Pedagne, si omette però di riferire che l'insenatura individuata per la colmata è non solo interessata da una maggiore visibilità dalla stessa strada panoramica (data l'assenza delle recinzioni), ma anche dalla presenza del Fiume tutelato ope legis, che configura un contrasto della prospettata opera con le norme del PPTR. Inoltre si ha ragione di ritenere che la dimensione della superficie di colmata sia stata dettata più che dai volumi di dragaggio da conferire, della conformazione stessa e dall'ingombro dell'insenatura stessa, che il progetto si propone di colmare, ovvero occludere, cancellare.

Destinazione d'uso

La destinazione di tale area, stando a quanto riportato nell'elaborato IG03 "Inquadramento da PRP", sarebbe quella di "deposito costiero", dizione ritenuta di non diretta caratterizzazione. Tale dizione, inoltre, appare in contraddizione con la denominazione stessa del progetto "Lavori di **completamento dell'infrastrutturazione** portuale mediante **banchinamento** e realizzazione della retrostante colmata tra Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est". I termini utilizzati rimandano di contro a funzioni indicate dal relativo significato, laddove per "infrastruttura" si intende ordinariamente "il complesso degli impianti e delle installazioni occorrenti all'espletamento dei servizi ferroviari, aeroportuali", mentre per "banchina" si intende il "tratto delle rive dei porti e delle rade, con opere murarie o palafitte, in legno o in cemento

17/02/2021



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

armato, dove è possibile accostare le navi o i galleggianti per rendere facile, mediante una serie di adeguate attrezzature portuali, lo sbarco e l'imbarco diretto delle persone o dei materiali" (Fonte Treccani).

Il proponente, mentre a pag. 11 della Relazione Integrazioni riferisce che "l'interesse della AP è utilizzare la cassa di colmata prevista dal PRP vigente, esclusivamente come vasca per i sedimenti provenienti dai dragaggi necessari per la messa in sicurezza del porto di Brindisi, previsti dal PRP vigente, e degli altri porti dell'Autorità di Sistema. Il progetto in essere non attua la funzione di PRP "deposito costiero". La futura destinazione dell'area e la relativa fase di esercizio, saranno sottoposte alle necessarie procedure autorizzative", nella citata nota "Riscontro osservazioni del pubblico di cui alla nota prot. DVA 0000380 del 09.01.2019" (prot. 2784 del 05/02/2019), riferisce invece che "per "deposito costiero" si intende proprio "lo spazio contenitivo, in ambito costiero, per i sedimenti..."

Quanto riferito porta in luce delle contraddizioni, in quanto da un lato si afferma che il progetto in esame è la diretta esecuzione di quanto previsto dalla Variante del Piano Regolatore Portuale, salvo poi non attuare la funzione di "deposito costiero" prevista dalla suddetta Variante e rimandare la decisione in merito alla futura destinazione dell'area. Nella citata nota di Riscontro alle osservazioni (pag. 7), è riportato che "è stato verosimilmente ipotizzato che l'area di colmata possa essere lasciata/destinata – come per la vicina cassa di colmata LNG – ad are di "incolto", non determinando, quindi cambiamenti negativi nella permeabilità ecologica della linea di costa. Si rammenta in proposito che a est dell'insenatura di progetto esiste un'area molto estesa (avente dimensioni planimetriche pari a circa 10 ettari), non caratterizzata funzionalmente, costituita da una piattaforma realizzata nello specchio acqueo, ad oggi lasciata ad incolto che, se pur "permeabile ecologicamente", costituisce ad oggi un evidente detrattore, privo di funzione, ed elemento di alterazione della linea di costa e la morfologia dello specchio acqueo (vedasi Allegato Fotografico).

Si ritiene tuttavia che quanto proposto dall'Autorità Portuale possa essere costituire valido spunto per una sostanziale revisione progettuale che, fatta salva la configurazione dell'insenatura naturale di foce (nella quale il progettato intervento configura un contrasto con la norma!), possa prevedere la drastica riduzione e/o delocalizzazione parziale dell'area di conferimento dei materiali di dragaggio, mediante riconfigurazione/ampliamento degli elementi artificiali già esistenti nell'insenatura di progetto, nel rispetto degli elementi di valore presenti nella stessa.

Ruolo storico del porto di Brindisi

Si evidenzia tuttavia che l'importanza di Brindisi nelle diverse epoche storiche è dovuta in gran parte alla presenza del porto, che ha consentito nel corso dei secoli lo sviluppo culturale, commerciale e turistico della città stessa e del suo bacino territoriale e la realizzazione di rilevanti monumenti (si veda Forte a Mare, il più rilevante monumento ubicato nell'area portuale, ma anche il Monumento al Marinaio, l'ex Stabilimento Montecatini, la Stazione marittima, le Masserie e, infine, l'Idrovolò di Bonifica, di particolare rilevanza nella presente trattazione sia per la immediata prossimità al sito di intervento sia per la particolare connessione esistente con l'esistenza del fiume e dell'area umida) e la rilevanza del contesto paesaggistico in cui lo stesso è sorto, dettata dalla particolare combinazione che si è determinata tra elementi naturalistici e fattori antropico/culturali.

Risulta pertanto necessario garantire la realizzazione di quegli interventi che consentano la conservazione della funzione portuale.

Necessità di rimodulazione del progetto.

In ragione di tale osservazione, si ritiene che possano essere operate delle modifiche al progetto che consentano di pervenire alla verifica di coerenza/compatibilità con il PPTR e ad una conseguente maggiore qualità paesaggistica. Tali modifiche dovrebbero comportare innanzitutto la drastica riduzione e/o la parziale delocalizzazione dell'area di conferimento dei materiali di dragaggio, mediante riconfigurazione/ampliamento degli elementi artificiali già esistenti nell'insenatura di progetto, nel rispetto degli elementi di valore presenti nella stessa. Dovranno inoltre essere contemplati interventi di compensazione paesaggistica, adeguati alla portata del progetto proposto, l'utilizzo di materiali e tecnologie di ingegneria naturalistica.

17/02/2021



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

1.2 Beni architettonici

Come risulta dall'analisi finora condotta, l'ambito territoriale di riferimento, orbitante intorno al porto di Brindisi, è caratterizzato dalla singolare compresenza di elementi ad alto valore paesaggistico attestati dal sistema di tutele del PPTR vigenti sullo stesso, dalla presenza di aree e manufatti sottoposti a vincolo ai sensi della Parte II del D. Lgs. 42/2004 ricadenti nel perimetro dell'Area Portuale (Stazione marittima, ex-capannone Montecatini, area archeologica di Punta le Terrare) oltre che in rapporto di intervisibilità con altri monumenti di notevole rilevanza: oltre a Forte a Mare, sul quale si è ampiamente argomentato, si cita a solo titolo di esempio il Monumento al Marinaio d'Italia, ma si potrebbero elencare numerosi altri monumenti, tutelati con provvedimento diretto o ope legis, presenti sul waterfront urbano). Nello stesso contesto, alle spalle dell'insenatura di progetto (nell'entroterra verso sud), sono presenti manufatti rurali che hanno caratterizzato lo sviluppo del territorio fino alla metà del Novecento, prima dell'insediamento degli stabilimenti industriali, tra i quali sicuramente rientra la Masseria Frassino, inserita nell'elaborato denominato "Int. 22 - Componenti relative alla testimonianza della stratificazione insediativa" individuate dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale.

Il contesto architettonico sopra descritto, risulta quindi notevolmente variegato, anche in virtù della presenza degli stabilimenti industriali in prossimità del sito di intervento.

Un contesto di tale valenza, per quanto notevolmente variegato e nonostante la presenza di numerosi detrattori, sarebbe sminuito da un intervento di portata pari a quella di progetto, che persegue l'intento di cancellare un'ampia porzione di costa che presenta ancora caratteri di naturalità legati alla presenza dell'insenatura naturale e del fiume. I monumenti sorti nel corso dei secoli caratterizzano l'area portuale, l'area urbana e periurbana e raccontano le varie tappe del suo sviluppo.

Il monumento che maggiormente risentirebbe del previsto intervento di colmata è il monumento denominato "Idroforo di bonifica", tutelato ope legis ai sensi dell'art. 10, che costituisce una rilevante testimonianza in relazione alla storia, alla scienza ed alla tecnica tradizionali locali legate al periodo di realizzazione.

Tale monumento, sorto proprio in ragione della presenza di Fiume Grande, risulterebbe fortemente snaturato e compromesso qualora il previsto intervento di colmata fosse realizzato, sia in virtù dell'artificializzazione della foce del fiume, ma soprattutto del previsto allontanamento di oltre 400 metri della linea di costa rispetto al profilo attuale.

1.3 Beni archeologici

Per quanto attiene la tutela archeologica, il proponente ha trasmesso a questo Ufficio una relazione archeologica, finalizzata a valutare preventivamente il rischio archeologico relativo ai lavori di completamento della infrastrutturazione portuale, basata sulla raccolta delle informazioni bibliografiche accessibili, reperibili su libri e riviste specialistiche di settore, riguardanti in generale temi e problematiche relativi alla storia e all'archeologia di Brindisi con particolare attenzione alle notizie riguardanti il bacino portuale.

I dati raccolti si riferiscono ad una notevole messe di ritrovamenti effettuati a partire dalle fine del secolo XIX sui fondali del porto e nelle coste adiacenti. Si tratta spesso di ritrovamenti casuali, effettuati da appassionati o semplici curiosi, dei quali è difficile valutare l'effettiva entità e, in molti casi, il posizionamento preciso. Dai rinvenimenti noti, riferibili ad un arco cronologico esteso dalla protostoria all'età moderna, emerge comunque l'estrema importanza assunta dal porto di Brindisi soprattutto a partire dal periodo romano, e la profonda impronta che la sua secolare storia ha impresso alle coste. Proprio in ragione della lunga frequentazione del porto di Brindisi fin dall'età protostorica e dei numerosi ritrovamenti subacquei diffusi nell'intera estensione del bacino portuale, presenti in numero significativo anche nelle aree oggetto di intervento o nelle loro adiacenze (in particolare nell'area dei dragaggi), si ritiene che il progetto in esame comporti potenziali impatti negativi, a carattere irreversibile, sul patrimonio archeologico eventualmente conservato sui fondali. E' necessario, pertanto, adottare misure di mitigazione degli impatti che tengano conto della possibilità di interferenze degli interventi previsti con preesistenze archeologiche, a partire da ricerche con strumentazione adeguata per la localizzazione esatta delle evidenze, da effettuare preliminarmente alle fasi esecutive del progetto allo scopo di definire idonee misure di salvaguardia e recupero.



17/02/2021



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Come evidenziato nella Relazione archeologica mediante la sovrapposizione della carta archeologica dei ritrovamenti sottomarini edita dalla prof.ssa Rita Auriemma alla planimetria di progetto, alcuni dei rinvenimenti effettuati ricadono proprio nelle aree di dragaggio a -14 e -12 m s.l.m. o nelle loro immediate vicinanze; in particolare, nella zona direttamente interessata dai dragaggi, sono localizzati, sia pure in assenza di ubicazioni georeferenziate, un probabile relitto e tre recuperi di materiale, mentre un relitto medievale ben conservato, già oggetto di indagini archeologiche sistematiche, è localizzato immediatamente all'esterno dell'area dei dragaggi, all'imbocco del canale Pigonati (Relazione Archeologica, fig. 4.3-1). Per quanto riguarda i recuperi di materiale ceramico, si tratta di rinvenimenti di difficile interpretazione dei quali non è sempre stata chiarita la natura, l'effettiva pertinenza a relitti o comunque la potenzialità del deposito archeologico ad essi relativo

L'area che sarà interessata dalla cassa di colmata, invece, non sembra interferire con preesistenze archeologiche, stando almeno a quanto attualmente noto. I ritrovamenti archeologici pertinenti a strutture o insediamenti, si limitano a quelli relativi al villaggio protostorico di Punta Le Terrare, che affaccia direttamente nell'area prospiciente la zona di dragaggio.

Il promontorio di Punta Le Terrare è sede infatti di un insediamento protostorico, che ha origine nel Bronzo medio e si sviluppa fino all'età del Ferro con carattere di abitato protourbano, caratterizzato da intensi scambi commerciali con il mondo egeo proprio grazie alla felice posizione in un'insenatura naturale ricca di acque come quella del porto di Brindisi. A causa dell'erosione marina parte delle stratificazioni protostoriche hanno subito un forte dilavamento con conseguente consistente dispersione dei reperti in mare, nel tratto interessato dai dragaggi.

E' evidente che qualsiasi attività di movimentazione dei fondali può determinare la distruzione di depositi archeologici eventualmente ancora conservati sui fondali stessi, relativi a relitti o scarichi antichi, così come può comportare la perdita definitiva di materiale archeologico disperso in mare pertinente al villaggio protostorico di punta Le Terrare. Le attività di dragaggio, inoltre, potrebbero compromettere lo stato di conservazione del relitto medievale (Relazione Archeologica, fig. 4.3-1) posto immediatamente al di fuori dell'area a causa delle inevitabili variazioni batimetriche.

In ragione di quanto sopra esposto, per quanto concerne gli impatti derivanti dal progetto in esame in relazione alla tutela archeologica, richiamata la Convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo firmata a Parigi il 2/11/2001, ratificata con L. 157/2009, si condividono tutte le proposte operative ai fini della tutela riportate al punto 5 della Relazione archeologica trasmessa.

In considerazione degli interventi di dragaggio previsti in progetto in rapporto alla relazione archeologica di inquadramento e atteso il rischio, nell'area investita dal progetto, di interferire con singoli reperti e/o contesti archeologici sommersi, sarà pertanto necessario prevedere, sia in fase di progettazione esecutiva che nella successiva fase di esecuzione delle opere, una serie di attività propedeutiche e di monitoraggio allo studio archeologico preventivo del contesto. Queste attività avranno lo scopo principale di fornire a questo Ufficio tutti gli strumenti necessari per una corretta valutazione preventiva dell'impatto delle opere dal punto di vista della tutela e salvaguardia dell'eventuale patrimonio sommerso, ma anche lo scopo di fornire uno strumento di controllo, durante le fasi esecutive, in grado di ottimizzare i processi decisionali in caso di ritrovamenti inaspettati.

Le attività propedeutiche, come esplicitato al punto al punto 5 della Relazione archeologica, dovranno essere articolate in:

- redazione di documentazione relativa ad una più approfondita valutazione delle fonti archivistiche riguardanti i numerosi lavori di dragaggio e banchinamento che hanno interessato la struttura portuale, in particolare in seguito all'insediamento industriale e della Marina Militare, ai fini di una corretta lettura diacronica dell'evoluzione del porto;
- fase preliminare di prospezioni in mare con l'utilizzo di tecniche geofisiche d'esplorazione marina che interessi tutte le zone di intervento del progetto (aree di dragaggio e l'area interessata dalla cassa di colmata). Queste metodologie indirette, oltre a fornire un



posizionamento ad elevata precisione, saranno in grado di produrre un'accurata e precisa ricostruzione morfologica, morfometrica e stratigrafica dei fondali e dei siti eventualmente individuati ancor prima delle informazioni acquisibili tramite le indagini dirette, quali immersioni di subacquei professionisti, telecamere o esplorazione con veicoli filoguidati.

Oltre a tali attività, si dovranno prevedere, ai fini della mitigazione e compensazione degli eventuali impatti negativi sul patrimonio archeologico, anche quelle di scavo, recupero, conservazione e restauro dei materiali archeologici che eventualmente saranno rinvenuti.

PARERE ENDOPROCEDIMENTALE DI COMPETENZA

Questo Ufficio, esaminati gli elaborati progettuali. Lo Studio di Impatto Ambientale, verificata la situazione vincolistica delle aree di intervento, a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto, esprime **parere favorevole** alla realizzazione del progetto nel rigoroso rispetto delle prescrizioni di seguito elencate dal n. 1 al n. 13, impartite al fine di superare le criticità evidenziate in narrativa:

1. **In fase di progettazione esecutiva il progetto drasticamente dovrà essere rimodulato e ridimensionato al fine di superare tutte le criticità riportate in narrativa, come meglio esplicitato nelle successive prescrizioni;**
2. **il progetto dovrà essere rimodulato eliminando l'interferenza della prevista colmata con il bene paesaggistico Fiume Grande, escludendo la realizzazione della colmata nell'area tutelata ai sensi dell'art. 142, co. 1, lett. f del Codice, conseguendo così la coerenza/compatibilità con la specifica disciplina dettata dall'art. 46 delle NTA del PPTR (rif. Criticità 2.1.1);**
3. **il progetto dovrà essere integrato con la previsione di adeguate opere di compensazione paesaggistica, che dovranno essere adeguatamente proporzionate all'entità ed alla consistenza della proposta progettuale, così come risultante dalla rimodulazione richiesta (rif. Criticità 2.1.2);**
4. **il progetto rimodulato dovrà escludere opere di riconfigurazione/artificializzazione della foce; qualora si renda necessaria una riconfigurazione della stessa, dovrà essere realizzata riducendone al massimo la consistenza e solo se inserita all'interno di un progetto esteso all'intera unità idrografica (rif. Criticità 2.1.3);**
5. **la prevista riconfigurazione della foce, inoltre, potrà essere nel rispetto della prescrizione precedente, potrà essere realizzata solo mediante l'utilizzo di materiali e tecnologie della ingegneria naturalistica (rif. Criticità 2.1.4);**
6. **la rimodulazione del progetto deve far sì che sia drasticamente limitato l'effetto di allontanamento della linea di costa dalla strada panoramica, riconfigurando e riducendo la prevista colmata addossandola agli elementi artificiali già esistenti nell'insenatura (rif. Criticità 2.1.5);**
7. **l'area di conferimento dei materiali di dragaggio debba essere rimodulata/ridimensionata/delocalizzata al fine di ridurre l'impatto paesaggistico dai punti di vista descritti nel paragrafo 2.1.6 (rif. Criticità 2.1.6);**
8. **l'area di conferimento dei materiali di dragaggio debba essere rimodulata/ridimensionata escludendo la prevista occlusione dell'insenatura di foce e prevedendo, in alternativa, una parziale delocalizzazione di tale area, una drastica riduzione dei materiali da depositare e/o la parziale riconfigurazione degli elementi artificiali già esistenti sia nell'area oggetto di intervento che in altre porzioni dello specchio acqueo (rif. Criticità 2.1.7).**
9. **la rimodulazione del progetto dovrà contenere accorgimenti atti ad evitare l'alterazione degli equilibri del Sistema Fiume e della permeabilità della linea di costa (rif. Criticità 2.1.8).**
10. **Il proponente dovrà sottoporre preliminarmente alla Scrivente documentazione relativa ad una più approfondita valutazione delle fonti archivistiche riguardanti i numerosi lavori di dragaggio e banchinamento che hanno interessato la struttura portuale, in particolare in seguito all'insediamento industriale e della Marina Militare, ai fini di una corretta lettura diacronica dell'evoluzione del porto.**
11. **Dovranno essere realizzate, preliminarmente alle fasi esecutive del progetto, le seguenti indagini, da affidare ad archeologi subacquei specializzati e con comprovata esperienza e da eseguire in tutte le aree oggetto di intervento (area dei dragaggi e area della colmata):**



- indagine con Sonar a Scansione Laterale (side scan sonar) in grado di identificare la diversa tipologia dei sedimenti presenti sul fondale, di rilevare gli affioramenti rocciosi e i principali lineamenti morfologici, oltre a permettere l'individuazione oggetti specifici come infrastrutture o relitti.
- indagine con impiego del Profilatore di Sedimento (Sub bottom profiler-chirp sonar) estremamente valido nell'identificazione di oggetti sepolti nei fondali, soprattutto oggetti in legno.
- Nell'area antistante il villaggio di Punta Le Terrare si dovrà svolgere un'ispezione visiva da parte di archeologi subacquei lungo una fascia di circa 100 metri dal sito, al fine di valutare l'effettiva quantità e qualità dei materiali di pertinenza del villaggio protostorico dispersi in mare e procedere eventualmente al posizionamento dei reperti di maggiore interesse e al loro eventuale recupero.

12. Nel caso di rinvenimenti, dovranno essere adottate, su indicazione di questa Soprintendenza e con oneri a carico del proponente, adeguate misure necessarie alla salvaguardia e tutela delle evidenze archeologiche subacquee, incluse le attività di recupero, conservazione e restauro.

13. Nel caso di rinvenimenti chiaramente identificati come relitti, si dovrà procedere allo scavo degli stessi mediante le tecniche dello scavo stratigrafo subacqueo ad opera di archeologici specializzati, con oneri a carico del proponente >.

VISTA la nota prot. n. 21231 del 12/08/2019 con la quale il **Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare** ha ritenuto di dover dare attuazione alle disposizioni di cui all'art. 10-bis della legge n. 241/90 a seguito del parere negativo espresso dalla CTVa con n. 3095 del 02/08/2019 per l'istanza relativa al progetto di cui trattasi, in considerazione della mancata produzione della documentazione integrativa richiesta, riferita alla caratterizzazione e gestione dei sedimenti di dragaggio di fondali inclusi in area SIN.

VISTA la nota prot. n. 19874 del 22/08/2019, con la quale l'ASPMAM ha dato riscontro alla suddetta comunicazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, chiedendo di "voler riconsiderare la lacuna conoscitiva riferita alla caratterizzazione dei sedimenti da dragare nei più garantistici termini prescrittivi o in subordine di voler accogliere la nostra richiesta di sospensione del procedimento già avanzata e finalizzata alla proposizione di una indagine integrativa a maglia ampia...".

CONSIDERATO che il **Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare**, dopo aver acquisito il nuovo parere della CTVa (n. 3162 del 25/10/2019), con nota prot. n. 29920 del 15/11/2019, ha concesso all'ASPMAM 180 giorni di sospensione dei termini procedurali per la realizzazione di una indagine integrativa a maglia ampia finalizzata alla verifica dell'attualità dello stato di contaminazione dell'area oggetto d'intervento, precisando che "qualora detto termine decorra senza esito, la Commissione tecnica VIA/VAS si esprimerà sulla base della documentazione agli atti".

CONSIDERATE le criticità evidenziate nel sopra citato parere della competente Soprintendenza ABAP, nonché le prescrizioni tese a ridurre/eliminare tali criticità (dalla n. 1 alla n. 9) e che avrebbero comportato una drastica riduzione nonché una parziale delocalizzazione della cassa di colmata e quindi una notevole modifica del progetto presentato, tanto da determinare un nuovo progetto della cassa di colmata, questa **Direzione generale ABAP**, dopo diverse interlocuzioni per le vie brevi con la stessa Soprintendenza ABAP finalizzate a definire in modo univoco la configurazione e localizzazione della nuova cassa di colmata, ha ritenuto di dover rappresentare al Proponente le suddette criticità e prescrizioni, convocando, con nota prot. n. 32778 del 12/11/2019, una riunione tecnica per il giorno 13 novembre 2019, presso gli uffici del Servizio V di questa Direzione generale ABAP.

CONSIDERATO che durante la suddetta riunione tecnica, alla quale hanno partecipato i referenti dell'ASPMAM e di questa Direzione generale ABAP, sono state esaminate le criticità evidenziate dalla competente Soprintendenza ABAP con il parere endoprocedimentale sopra riportato e sono state avanzate alcune proposte in merito alla riduzione e alla riconfigurazione della cassa di colmata e che, con nota del 28/11/2019, questa Direzione generale ABAP ha comunicato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare quanto segue:

< In riferimento all'oggetto, si prende atto di quanto comunicato da codesto Ministero con nota prot. n. 29920 del 15/11/2019 in merito dell'accoglimento della richiesta dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale di sospensione di 180 giorni dei tempi del procedimento di cui trattasi, al



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it



fine di fornire gli elementi utili al superamento del parere negativo espresso dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, n. 2123 del 12/08/2019 e si comunica quanto segue.

Facendo seguito alle interlocuzioni avvenute per le vie brevi con codesto Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, si comunica che in data 13 novembre u.s., si è svolto un incontro con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, presso gli Uffici di questa Direzione generale, finalizzato alla valutazione congiunta delle criticità evidenziate nel parere endoprocedimentale trasmesso dalla competente Soprintendenza ABAP, relativamente all'intervento di realizzazione della colmata, e alla definizione di una possibile soluzione progettuale condivisa che consenta di superare tali criticità.

Durante l'incontro sono state valutate alcune proposte di riduzione della cassa di colmata e la sua sistemazione finale, da progettare in coerenza con quanto previsto dal "Progetto di valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) della Puglia per l'area d'intervento.

Al termine della riunione, il Proponente si è quindi impegnato a presentare una proposta progettuale della colmata che tenga conto di quanto convenuto >.

CONSIDERATO che l'ASPMAM, con nota prot. n. 2442 del 27/01/2020, ha comunicato quanto segue:

< Con riferimento al procedimento in oggetto, nel far seguito all'incontro tecnico tenuto presso codesta Direzione, giusta convocazione prot. n. 32788 del 12.11.2019, si assicura che questa Autorità ha in corso di studio la rivisitazione del layout di progetto con particolare riferimento anche ai profili delle sponde dell'opera di colmata al fine di migliorarne l'impatto paesaggistico.

Tanto, in concomitanza ad un approfondimento sulla qualità dei sedimenti marini interessati dall'intervento oggetto di valutazione (in recepimento a specifica prescrizione comminata dalla Commissione VIA) in ragione della sospensione dei termini procedurali di 180 giorni concessa dal MATTM con nota prot. DVA n. 29920 del 15.11.2019.

Sarà nostra cura rapportarvi detto studio quanto prima confidando di poter promuovere così un nuovo incontro tecnico di ulteriore approfondimento per la sintesi, si spera, delle istanze espresse da codesto Ufficio, nei termini su indicati >.

CONSIDERATO che l'ASPMAM, con nota prot. n. 22246 del 03/09/2020, facendo seguito alla richiesta del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (prot. n. 66998 del 31/08/2020), ha trasmesso la documentazione relativa all'indagine condotta sui fondali marini da dragare fino alla quota -14 m s.l.m.m., su supporto digitale, al fine di superare il diniego espresso dalla CTVA con il parere n. 3162 del 25/10/2019, comunicando altresì che:

< (...) Per quel che riguarda i materiali rivenienti dal dragaggio previsto fino alla quota di -12m s.l.m.m per la completa funzionalità delle "opere di completamento accosti portuali navi traghetto e ro-ro Sant'Apollinare del porto di Brindisi", si informa che l'indagine finalizzata alla verifica e successiva conferma dell'attualità degli esiti della caratterizzazione dei fondali già condotta (rif. Relazione ISPRA del gennaio 2011 "CII-El-PU-BR_S.Apollinare-relazione-01.09") – la cui proposta è stata approvata dalla DGSTA di codesto Ministero giusta nota prot. n. 22951 dell'11.11.2019 – non è ancora stata conclusa poiché al momento si è in attesa degli esiti dell'indagine eseguita da archeologi subacquei finalizzata alla georeferenziazione del relitto medioevale attestato nei pressi del canale Pigonati del porto di Brindisi, richiesta dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Brindisi, Lecce e Taranto con nota prot. n. 12168 del 02.07 u.s..

Nel far presente che quest'ultimo piano contempla l'indagine su soli 9 punti del fondale marino, si assicura che – non appena anche detta caratterizzazione sarà conclusa - sarà cura di questa Autorità trasmetterne gli esiti, al fine di fornire ulteriori informazioni sulla qualità dei materiali per i quali è stato anche previsto il refluitamento nella cassa di colmata tra il Pontile Petrochimico e Costa Morena Est >.

CONSIDERATO che, con la suddetta documentazione, l'ASPMAM ha trasmesso anche la nota dell'allora Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi, Lecce e Taranto, prot. n. 12168 del 02/07/2020, con la quale quest'ultima ha espresso le proprie valutazioni ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs. 50/2016, in merito al piano di indagine da realizzare mediante carotaggi, necessari per la caratterizzazione dei fondali oggetto di dragaggi e che di seguito si riporta:



< Si riscontra la richiesta di codesta Autorità pervenuta con nota prot. n. 202000016499 del 19.06.2020, acquisita al ns. prot. n. 11601 del 19.06.2020, con cui si richiedono le valutazioni di competenza di questa Soprintendenza in merito ad un piano di indagine mediante carotaggi finalizzato alla verifica e conferma degli esiti della caratterizzazione già effettuata nel 2008 sui fondali del porto di Brindisi per i dragaggi previsti nell'ambito delle opere di completamento specificate in oggetto.

Esaminata la documentazione trasmessa, si comunicano le seguenti valutazioni di competenza.

In premessa, atteso che le indagini in oggetto prevedono un totale di 11 carotaggi per il prelievo di sedimenti da realizzare in località S. Apollinare (di cui 9 in mare e 2 sull'arenile), si evidenzia che tali interventi, sebbene a carattere puntiforme, comportano la monomissione rispettivamente dei fondali e del sottosuolo, pertanto rientrano nelle opere soggette alla disciplina di cui all'art. 25 del D. Lgs. n. 20/2016 (verifica preventiva dell'interesse archeologico).

Ciò premesso,

- accertato che nell'area interessata dai lavori non insistono vincoli inerenti beni archeologici ai sensi degli artt. 10, 12, 13, e 45 del D. Lgs. 42/2004 o procedimenti di vincolo in itinere;
- considerato, tuttavia, che i dati bibliografici al momento disponibili e le segnalazioni agli atti di questa Soprintendenza indicano per l'intero bacino del porto di Brindisi un significativo potenziale archeologico, anche in mancanza di uno specifico elaborato mirato ad accertare in via preliminare l'interesse archeologico come previsto dall'art. 25, comma 1 del sopracitato D. Lgs. 50/2006;
- considerato, inoltre, che si dispone di una carta archeologica del porto medio, redatta su base bibliografica nell'ambito del procedimento di VIA statale per i "Lavori di completamento dell'infrastruttura portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra Pontile Petrochimico e Costa Morena Est" – ID VIP: 3870, sui quali questo Ufficio ha già reso le valutazioni di competenza;
- rilevato che la suddetta carta archeologica documenta l'intensa frequentazione e l'utilizzo antropico dell'area portuale fin dall'età del Bronzo, nella quale si inquadra il villaggio di Punta le Terrare (sottoposto a vincolo con D.M.19.08.1970 e con provvedimento di declaratoria del 03/04/1985), situato sul promontorio prospiciente il braccio di mare interessato dai sondaggi;
- rilevato, inoltre, che la stessa carta archeologica attesta la presenza di un relitto medievale all'imbocco del canale Pigonati, in prossimità dell'area interessata dai sondaggi SP 01 e SP 04;
- valutato in ragione dei dati sopra esposti, che le indagini di caratterizzazione in oggetto possono determinare potenziali impatti negativi su evidenze o depositi archeologici eventualmente ancora conservati sui fondali o nel sottosuolo;

questa Soprintendenza, al fine di rendere il parere definitivo sull'intervento in oggetto, ritiene necessaria la seguente documentazione integrativa:

1. relazione scientifica attestante gli esiti della ricognizione dei fondali interessati dai sondaggi previsti, da affidare ad archeologo con specifiche competenze nel campo dell'archeologia subacquea, finalizzata al posizionamento geo referenziato del relitto all'imboccatura del Canale Pigonati e alla verifica delle sue attuali condizioni di conservazione, nonché all'individuazione di eventuali altre evidenze rinvenute;
2. documentazione fotografica del relitto e delle altre evidenze rinvenute;
3. con localizzazione geo referenziata (su foto aerea o su planimetria a scala adeguata) del relitto e di eventuali altre evidenze, nonché dei sondaggi da effettuare.

(...)>.

CONSIDERATO che il **Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare**, con nota prot. n. 71656 del 15/09/2020, ha comunicato che la documentazione integrativa, completa del nuovo avviso al pubblico, sarebbe stata consultabile sul portale dello stesso Dicastero.

CONSIDERATO che questa **Direzione generale ABAP**, dopo aver verificato che nella documentazione integrativa trasmessa dall'ASPMAM non risultava presente alcuna proposta di modifica della cassa di colmata, come concordato durante la riunione del 13/11/2019, ha chiesto al Proponente informazioni in merito, con nota prot. n. 26968 del 16/09/2020, che di seguito si riporta:



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

< In riferimento al progetto in argomento, si prende atto che codesta Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, con nota prot. n. 22246 del 03/09/2020 (allegata) ha trasmesso la documentazione inerente gli esiti della caratterizzazione dei fondali che saranno oggetto di dragaggio per la completa funzionalità delle "opere di completamento accosti portuali navi traghetto e ro-ro Sant'Apollinare del porto di Brindisi", al fine di fornire gli approfondimenti utili al superamento del parere negativo espresso dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, n. 3109 del 02/08/2019.

Come noto, per l'elaborazione della suddetta documentazione, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con nota prot. 29920 del 15/01/2019, aveva concesso al Proponente 180 giorni di sospensione del procedimento.

Per quanto attiene alle competenze di questo Ministero, si deve evidenziare che codesta Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, con la nota prot. n. 2442 del 27/01/2020 (...) aveva comunicato che "nel far seguito all'incontro tenuto presso codesta Direzione, giusta convocazione prot. n. 32788 del 12/11/2019, si assicura che questa Autorità ha in corso di studio la rivisitazione del layout di progetto con particolare riferimento anche ai profili delle sponde dell'opera di colmata al fine di migliorarne l'impatto paesaggistico", promettendo di riscontrare "quanto prima" le richieste di questa Direzione generale ABAP, volte alla riduzione e alla sistemazione finale della cassa di colmata, da progettare in coerenza con quanto previsto dal "Progetto di valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" del PPTR per l'area d'intervento.

Dall'esame della documentazione progettuale trasmessa non risulta però presente alcuno studio di "rivisitazione" della cassa di colmata secondo quanto concordato con questo Ufficio e come sopra evidenziato, né alcuna comunicazione in merito.

Considerata pertanto la necessità e l'urgenza per questa Direzione generale ABAP di definire il proprio parere di competenza, si chiedono a codesta Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale informazioni in merito. Si evidenzia che in caso di mancato e urgente riscontro, questa Direzione generale concluderà il proprio parere tecnico istruttorio sulla base dei documenti agli atti.

Infine, nella comunicazione sopra citata, il Proponente ha rappresentato che la caratterizzazione dei fondali non è stata ancora conclusa in quanto "si è in attesa degli esiti dell'indagine eseguita da archeologi subacquei finalizzata alla georeferenziazione del relitto medioevale attestato nei pressi del canale Pigonati del porto di Brindisi, richiesta dalla Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Brindisi, Lecce e Taranto con nota prot. n. 12168 del 02/07 u.s."

Posto che la nota prot. n. 12168 del 02/07/ di codesta Soprintendenza ABAP 2020 (allegata per opportuna conoscenza del Servizio II di questa Direzione generale) è stata trasmessa dal Proponente con la suddetta documentazione integrativa, si chiede a codesta Soprintendenza ABAP di relazionare in merito agli esiti delle ricognizioni archeologiche da eseguire, trasmettendo a questa Direzione generale anche gli atti che verranno prodotti al riguardo.

Si rimane in attesa di un cortese ed urgente riscontro a quanto sopra richiesto >.

CONSIDERATO che l'ASPMAM, con nota prot. n. 23333 del 18/09/2020, ha dato riscontro alla richiesta di chiarimenti di questa Direzione generale ABAP rappresentando quanto segue:

< Con riferimento a quanto in oggetto e nello specifico in riscontro alla richiesta di codesto Ministero prot. n. 26968 del 16.09.2020, è doveroso in primis precisare che la documentazione trasmessa da questa Autorità – su supporto informatico – con la nota prot. n. 22246 del 03/9 è relativa all'indagine condotta sui fondali marini da dragarsi fino alla quota di – 14m s.l.m.m. nell'ambito dei lavori di "completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est" e per la cui esecuzione è stata concessa apposita proroga a questa Autorità giusta nota prot. 22920/DVA del 15.11.2019, la cui scadenza è stata valutata in relazione alle restrizioni imposte per fronteggiare l'attuale emergenza epidemiologica da COVID-19 e quindi, in virtù di quanto stabilito dall'art. 103, comma 1 del d.l. n. 18 del 17 marzo 2020, così come modificato dall'art. 37 c. 1 del d.l. n. 23 dell'8 aprile 2020.

Gli esiti dell'indagine non ancora condotta, da eseguirsi ai fini del dragaggio previsto fino alla quota di -12m s.l.m.m per la completa funzionalità delle "opere di completamento accosti portuali navi traghetto e ro-ro Sant'Apollinare del porto di Brindisi" secondo quanto stabilito dalla DGSTA del MATTM con nota prot. n. 22951 dell'11.11.2019, saranno invece trasmessi successivamente, non appena verrà concluso il



17/02/2021



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

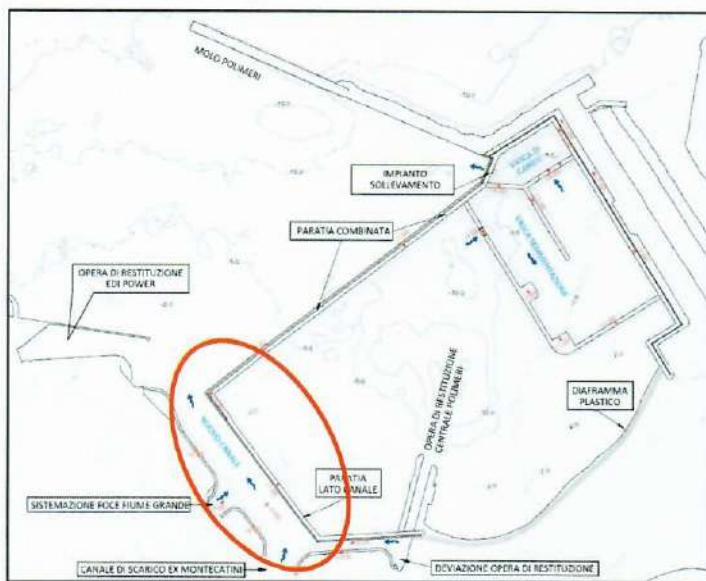
servizio di caratterizzazione al momento in regime di sospensione perché in attesa delle valutazioni della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi, Lecce e Taranto sulle risultanze della ricognizione dei fondali interessati da sondaggi effettuata, di cui al documento trasmesso da questa Autorità con nota prot. n. 22548 in data 08.09 u.s. che ad ogni buon fine si allea in copia.

Precisato quanto sopra, si informa che lo studio finalizzato alla rivisitazione del layout di progetto è stato effettuato e che era intenzione di questa Autorità trasmetterlo in un'unica soluzione insieme alle risultanze della caratterizzazione dei fondali da dragarsi fino alla quota di -12m s.l.m.m. per la completa funzionalità delle "opere di completamento accosti portuali navi traghetti e ro-ro Sant'Apollinare del porto di Brindisi".

In variante rispetto a tale proponimento, in virtù di quanto da ultimo rappresentato da codesta Direzione, con la presente si chiede, in prosecuzione alla comunicazione prot. n. 02442/2020, un incontro, per consentire a questa Autorità di illustrare nel dettaglio la soluzione di layout rivisitata >.

CONSIDERATO che questa Direzione generale ABAP, dopo aver concordato con l'ASPMAM, per le vie brevi, la data dell'incontro richiesto, con nota prot. 27904 del 28/09/2020, ha convocato una riunione in modalità di videoconferenza per il giorno 5 ottobre 2020, alla quale ha partecipato anche la competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio.

CONSIDERATO che durante la suddetta riunione l'ASPMAM ha illustrato il "nuovo layout della cassa di colmata", consistente solo nell'aumento di 12 m, della larghezza del canale da realizzare alla foce del Fiume Grande (con conseguente uguale riduzione della cassa di colmata per il solo lato relativo al canale) con "curvatura del profilo della colmata in corrispondenza dello sbocco a mare del nuovo canale" e nella "realizzazione di opere verde lungo i margini occidentale e orientale del nuovo canale", ovvero di una fascia costante di verde di 5m lungo due lati della cassa di colmata, come meglio illustrato dalle immagini sotto riportate:



Cassa di colmata proposta con l'istanza di VIA ("Progetto 2017"). È evidenziata l'area interessata dalla modifica proposta durante la riunione del 5/10/2020



Modifica del "nuovo canale" proposto quale nuovo layout della cassa di colmata durante la riunione del 5/10/2020

CONSIDERATO che durante la riunione questa Direzione generale ABAP e la competente Soprintendenza ABAP hanno ritenuto che le modifiche proposte non corrispondessero a quanto convenuto durante la precedente riunione del 13/11/2019 e che non erano quindi idonee a superare le criticità evidenziate nel parere endoprocedimentale del 10/05/2019 della stessa Soprintendenza ABAP.

CONSIDERATO che l'ASPMAM, a seguito di quanto emerso durante la riunione del 5/10/2020 e ad esito delle interlocuzioni intercorse tra la stessa ASPMAM, questa Direzione generale ABAP e la Soprintendenza ABAP, con nota prot. n. 28492 del 06/11/2020, ha trasmesso il progetto definitivo della cassa di colmata - di dimensioni più ridotte rispetto al progetto iniziale (superficie totale: da 167.488,03 mq a 144.260,58 mq) -

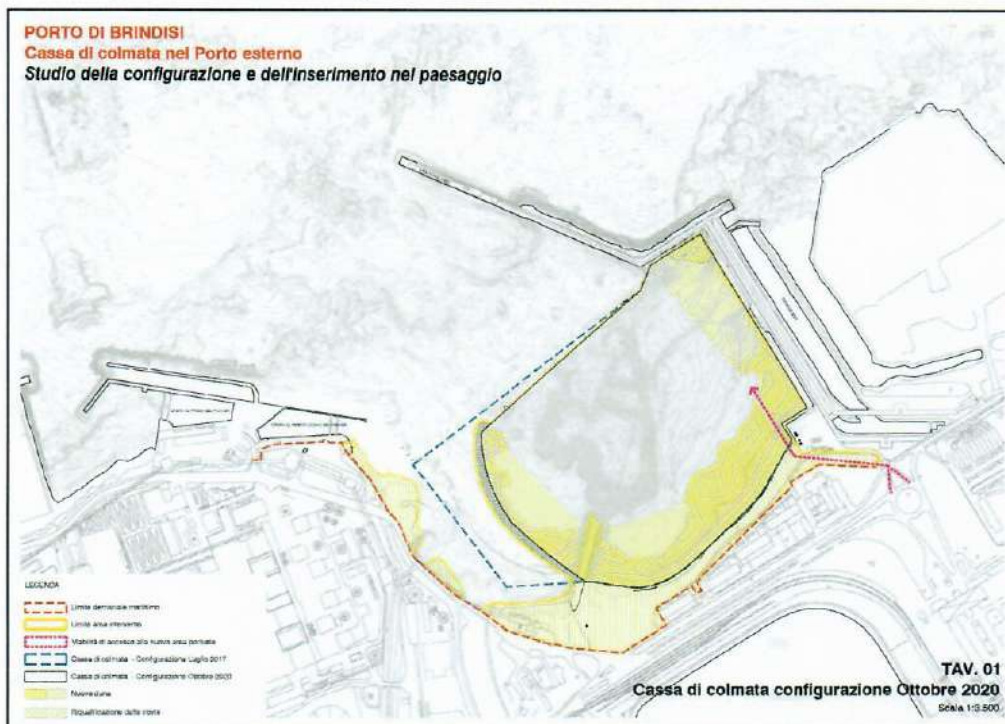
MG

17/02/2021



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

completo di interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica, in coerenza con quanto previsto per l'area dal "Progetto di valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" di cui al PPTR. Si riporta di seguito la nuova configurazione della cassa di colmata:



CONSIDERATO che il **Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare**, con nota prot. n. 87575 del 29/10/2020, ha comunicato che la Commissione tecnica di verifica dell'impatto - VIA/VAS si era espressa con parere di compatibilità ambientale positivo, con condizioni ambientali, n. 13 del 19/10/2020.

CONSIDERATO che questa **Direzione generale ABAP**, con nota prot. n. 32918 dell'11/11/2020, ha chiesto alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi, Lecce e Taranto di esprimere il proprio definitivo parere endoprocedimentale in merito al progetto di cui trattasi, tenendo conto delle modifiche apportate, in ultimo, dal Proponente alla cassa di colmata.

CONSIDERATO che questa **Direzione generale ABAP**, con nota prot. n. 33807 del 19/11/2020, ha chiesto nuovamente alla competente Soprintendenza ABAP di esprimere il proprio parere evidenziando che «il parere espresso da codesta Soprintendenza ABAP, prot. n. 13471 del 13/05/2019, dovrà essere riformulato tenendo conto, oltre che delle modifiche alla cassa di colmata (come da elaborati trasmessi dal Proponente con la nota prot. n. 28492 del 06/11/2020), anche della Deliberazione della Giunta Regionale Puglia n. 1503 del 24/07/2014 (avente a oggetto "Approvazione dell'elenco dei corsi d'acqua irrilevanti ai fini paesaggistici, ai sensi dell'art. 142 comma 3 del D. lgs. 22 gennaio 2004, n. 42"), che ha determinato la irrilevanza ai fini paesaggistici del tratto terminale del Fiume Grande (identificato nel PPTR con id LE0037) in quanto "risulta fortemente e totalmente artificializzato nonché confinato, su entrambe le sponde, da strutture industriali pesantemente impattanti sul paesaggio", essendo tale tratto localizzato nella zona industriale di Brindisi, tra le strutture della centrale elettrica di Brindisi Nord...».

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Brindisi, Lecce e Taranto**, esaminati gli elaborati del progetto, il SIA e la documentazione integrativa, ha espresso le seguenti definitive valutazioni endoprocedimentali con nota prot. n. 23329 dell'11/12/2020, di seguito riportata integralmente:

< In riscontro alla nota a margine con la quale codesta si richiede a questo Ufficio di rendere il proprio parere definitivo di competenza in riferimento al progetto in argomento,

[Handwritten signature]

17/02/2021



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

- **vista** la nota prot. 9857 del 10.05.2019 con la quale la Scrivente ha reso il proprio parere endoprocedimentale di competenza in merito a progetto definitivo originario in oggetto, nella configurazione datata novembre 2017, oggetto del SIA;
- **vista** la nota prot. 35077 del 28/11/2019 (acquisita agli atti di questo Ufficio al n. prot. 25102 del 11/12/2019), con la quale codesta Direzione Generale ha comunicato al MATTMA e per conoscenza alla Scrivente gli esiti della riunione tenutasi in data 13/11/2019 con l'Autorità di Sistema Portuale, finalizzata alla valutazione congiunta delle criticità evidenziate nel parere endoprocedimentale trasmesso da questa Soprintendenza ed alla definizione di una possibile soluzione progettuale condivisa che consenta di superare tali criticità;
- **vista** la nota prot. 23333 del 18/09/2020 (acquisita agli atti di questo Ufficio al n. prot. 17641 del 25/09/2020) con la quale l'Autorità di Sistema Portuale ha comunicato che avrebbe trasmesso lo studio finalizzato alla rivisitazione del layout in un'unica soluzione con le risultanze della caratterizzazione dei fondali da dragarsi fino alla quota di -14m s.l.m.m. nell'ambito dei lavori di "completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est";
- **facendo seguito** alla videoconferenza svoltasi in data 05/10/2020, alla quale hanno partecipato funzionari tecnici di questo Ufficio alla presenza del proponente e dei tecnici incaricati, a seguito di convocazione ricevuta da codesta Direzione Generale con nota prot. 27904 del 28/09/2020 (acquisita agli atti di questo Ufficio al n. prot. 18199 del 06/10/2020);
- **vista** la nota prot. 32394 del 06/11/2020 (acquisita agli atti di questo Ufficio al n. prot. 20916 del 09/11/2020) con la quale codesta Direzione Generale ha richiesto all'Autorità Portuale di trasmettere con sollecitudine il progetto modificato in base a quanto emerso durante la riunione del 05/10/2020;
- **vista** la nota prot. 28492 del 06/11/2020 (acquisita agli atti di questo Ufficio al n. prot. 21306 del 12/11/2020) con la quale codesta Autorità di Sistema Portuale comunica la conclusione del processo di rivisitazione del layout del progetto originario (novembre 2017), trasmettendo al contempo il link informatico sul quale è stata resa disponibile la documentazione progettuale aggiornata: <http://www.adspmam.it/owncloud/index.php/s/InpJw16CVb1P0xe>;
- **esaminata** la suddetta documentazione, resa disponibile sul link sopraindicato, riportato da codesta Direzione Generale, comprendente i seguenti elaborati:
 - Cassa di Colmata nel porto esterno. Studio della configurazione e dell'inserimento nel paesaggio;
 - RP Relazione paesaggistica;
 - TAV.01 Configurazione cassa di colmata - Ottobre 2020 1:3.500
 - TAV.02 Progetto del verde (interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica in ottemperanza al Progetto di Valorizzazione dei territori costieri del PPTR vigente)
 - TAV.03.a Progetto del verde – Nuova duna - Planimetria
 - TAV.03.b Progetto del verde – Nuova duna - Profili
 - TAV.03.c Progetto del verde – Nuova duna – Specie vegetazionali -
 - TAV.04 Progetto del verde – Riqualificazione della costa – Stato attuale e proposta
 - TAV.05 Progetto del verde – Area fruibile dal pubblico 1:3.500
 - TAV.06.a Progetto del verde – Area di sosta
 - TAV.06.b Progetto del verde – Capannoni
 - TAV.06 Nuova cassa di colmata - Contestualizzazione
 - TAV.07a Sistemazione finale – Ipotesi Area artigianale 1:3.500
 - TAV.07b Sistemazione finale – Ipotesi Terminal commerciale 1:3.500
- **considerato** che la suddetta documentazione modifica alcuni aspetti del progetto originario oggetto del SIA, già valutato dalla Scrivente con la sopracitata nota prot. 9857/2019;
- **vista** l'ulteriore nota prot. 33807 del 19/11/2020 (ns. prot. 22007 del 23/11/2020) di codesta Direzione Generale;

questa Soprintendenza comunica le valutazioni di propria competenza alla luce delle modifiche progettuali proposte con il nuovo layout, in ottemperanza alla Circolare n. 5/2010 della DG/PBAAC.



SITUAZIONE VINCOLISTICA DELL'AREA OGGETTO DI INTERVENTO

Il progetto definitivo in esame, così come modificato dal nuovo layout proposto, consiste nel dragaggio di una parte dei fondali ricadenti all'interno del Porto di Brindisi e nel banchinamento con realizzazione della retrostante colmata in un tratto di costa ricadente nel porto esterno. In particolare le opere di dragaggio interessano il porto medio e parte del porto esterno (per una superficie complessiva pari a 977.000 mq di specchio acqueo), mentre la realizzazione della colmata ricade nel porto esterno di Brindisi (per una superficie di specchio acqueo che dai 166.488,03 mq della configurazione del 2017 si è ridotta a 144.260,58 mq con la rivisitazione progettuale in esame) ed è prevista nel bacino contenuto all'interno dell'insenatura nella quale confluisce il Fiume Grande.

Per quanto attiene gli aspetti paesaggistici, si specifica che nel presente paragrafo sarà effettuata una distinzione tra il "bacino di colmata", così come sopra descritto, e il "Sistema/Fiume", inteso come l'area interessata dal percorso del Fiume Grande, oltre che dall'insenatura in cui lo stesso sfocia e dal bacino acqueo ricompreso nella stessa. Il Fiume Grande rappresenta l'elemento naturale attorno al quale si sviluppa un sistema paesaggistico unitario costituito dal fiume stesso, dalla particolare morfologia che assume la linea di costa nella zona di foce, dal Parco Naturale Regionale "Salina di Punta della Contessa" (che si innesta sul percorso del fiume stesso), con la relativa area di rispetto oltre che da rilevanti presenze vegetazionali sorte lungo il corso del fiume, che nella parte terminale si allarga definendo un'area umida di alcuni ettari con specchi d'acqua circondati da un fitto canneto e da formazioni arbustive in evoluzione naturale. Il Sistema/Fiume ospita anche nel suo percorso un monumento di assoluto pregio, sorto proprio in virtù della presenza del fiume, costituito da un impianto idrovoro di bonifica.

Il nuovo layout di progetto in esame, proponendo la riconfigurazione del tratto di costa corrispondente all'insenatura in cui sfocia il Fiume Grande, entra in stretta relazione con il sistema paesaggistico unitario sopra descritto, denominato appunto Sistema/Fiume, ma ne lascia maggiormente libera la foce, avendo aumentato la larghezza del canale artificiale di prolungamento della stessa dai 45 metri previsti nel progetto originario a 130 metri del nuovo layout.

Saranno inoltre presi in esame i beni paesaggistici facenti parte della "fascia costiera prospiciente" l'area di intervento (corrispondenti alla perimetrazione dei territori costieri) connessi alla presenza di beni architettonici ed archeologici e di componenti dei valori percettivi.

Per quanto attiene gli aspetti archeologici, si specifica che nella presente istruttoria saranno presi in considerazione per l'analisi della situazione vincolistica i tratti di mare interessati dalle attività di dragaggio, l'area del "bacino di colmata", così come riconfigurata con la rivisitazione progettuale in esame, e la fascia costiera adiacente alle due aree appena descritte. Quest'ultima è stata analizzata per una profondità di 500 m dalla linea di costa in considerazione della stretta connessione tra eventuali insediamenti o strutture di interesse archeologico sulla terraferma e la presenza del bacino portuale già strutturato come tale oppure di semplici approdi in epoca antica.

Di seguito è riportato l'elenco dei beni del patrimonio culturale che interferiscono con l'area oggetto di intervento, costituita dall'area di dragaggio, dal bacino di colmata, dalla fascia costiera prospiciente, dal Sistema Fiume.

1.4 Beni paesaggistici

1.1.a. INDICAZIONE DEGLI ESTREMI DEI DECRETI DI DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO

Il bacino di colmata, la fascia costiera prospiciente l'area di intervento ed il Sistema/Fiume non ricadono nella perimetrazione di alcun decreto di dichiarazione di notevole interesse pubblico.

1.1.b. INDICAZIONE DELL'ESISTENZA DI AREE VINCOLATE OPE LEGIS AI SENSI DELL'ARTICOLO 142 DEL CODICE

Il tratto di costa corrispondente al bacino di colmata interferisce con i seguenti beni paesaggistici:

17/02/2021



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

- art. 142, co. 1, lett. a) – i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;

Il Sistema/Fiume interferisce con i seguenti ulteriori beni paesaggistici:

- art. 142, co. 1, lett. c) – i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (in particolare si rileva che la fascia di tutela di Fiume Grande, così come perimetrato nel vigente PPTR, a seguito dell'emanazione della DGR 1503 del 24/07/2014, si interrompe circa 650 metri prima della linea di costa che racchiude l'insenatura in cui sfocia).
- art. 142, co. 1, lett. f) – i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi (in particolare si rileva che il perimetro del parco, così come perimetrato nel vigente PPTR, dista soli 200 metri dalla linea di costa che racchiude l'insenatura in cui sfocia Fiume Grande).

La fascia costiera prospiciente l'area di intervento interferisce con i seguenti ulteriori beni paesaggistici:

- Art. 142, co. 1, lett. m) le zone di interesse archeologico individuate alla data di entrata in vigore del presente codice.

1.1.c. INDICAZIONE DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA VIGENTI

✓ PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)

In Puglia vige il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), approvato con delibera n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 39 del 23.03.2015.

La linea di costa corrispondente al "bacino di colmata" identificato nella premessa del presente paragrafo, interferisce con i Beni Paesaggistici di seguito elencati, così come risultanti dalle perimetrazioni riportate nella cartografia del PPTR:

Componenti idrologiche

▪ **BENI PAESAGGISTICI (BP)**

Territori costieri - tutelati per legge ai sensi dell'art. 142, c. 1, lett. a del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., (il vincolo è riferito alla fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia), per i quali vigono le prescrizioni di cui all'art. 45 delle NTA del PPTR;

Il Sistema/Fiume interferisce con i beni ed ulteriori contesti paesaggistici di seguito elencati, così come risultanti dalle perimetrazioni riportate nella cartografia del PPTR:

Componenti idrologiche

▪ **BENI PAESAGGISTICI (BP)**

Fiumi, torrenti, acque pubbliche - tutelati per legge ai sensi dell'art. 142, c. 1, lett. c del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i. (il vincolo è riferito alla presenza del Fiume Grande, che sfocia proprio nell'ansa oggetto del previsto intervento di colmata, istituito con R.d. 7/4/1904 n. 2221 in G.U. n.16 del 6/7/1904, e derubricato per il solo tratto finale di 650 metri con DGR 1503 del 24/07/2014), per i quali vigono le prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR;

Componenti botanico vegetazionali

▪ **ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)**

Aree umide (area ubicata in corrispondenza del letto del Fiume Grande), per le quali vigono le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 65 del PPTR;

Formazioni arbustive in evoluzione (ubicate ai margini del letto del Fiume Grande), per le quali vigono le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 66 del PPTR;





Componenti delle Aree protette e dei Siti Naturalistici

- **BENI PAESAGGISTICI (BP)**
Parchi e Riserve (Parco naturale regionale "Salina di Punta della Contessa" istituito con L.R. n. 19 del 24.7.1997 e con L.R. 28 del 23/12/2002), per i quali vigono le prescrizioni di cui all'art. 71 del PPTR;
- **ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)**
Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali (riferito al sopracitato Parco Regionale), per i quali vigono le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 72 del PPTR;

La fascia costiera prospiciente l'area di intervento, inoltre, interferisce con i beni ed ulteriori contesti paesaggistici di seguito elencati, così come risultanti dalle perimetrazioni riportate nella cartografia del PPTR:

Componenti culturali ed insediative

- **BENI PAESAGGISTICI (BP)**
Zone di interesse archeologico (Aree archeologiche di Punta Le Terrare), con le relative aree di rispetto, per le quali vigono gli Indirizzi di cui all'art. 77 e le Direttive di cui all'art. 78 delle NTA del PPTR
- **ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)**
Testimonianze della stratificazione insediativa (Ex Magazzino Montecatini), con le relative aree di rispetto, per le quali vigono gli Indirizzi di cui all'art. 77 e le Direttive di cui all'art. 78 delle NTA del PPTR

Componenti dei Valori Percettivi

- **ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)**
Strade panoramiche (Strada delle Pedagne), per le quali vigono gli Indirizzi di cui all'art. 86, le Direttive di cui all'art. 87 e le Misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 88 delle NTA del PPTR

I.1.d. NORME DI ATTUAZIONE DEL PIANO PAESAGGISTICO GRAVANTI NELL'AREA DI INTERVENTO

Per i **beni paesaggistici** sopra evidenziati, vigono le seguenti specifiche prescrizioni di cui alle NTA del PPTR:

Art. 45 delle NTA del PPTR - Prescrizioni per i "Territori costieri" e i "Territori contermini ai laghi"

In base a tale articolo non sono ammissibili piani, progetti e interventi che comportano, tra gli altri:

2. a1) realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, fatta eccezione per le opere finalizzate al recupero/ripristino dei valori paesaggistico/ambientali;
- 2.a4) trasformazione del suolo che non utilizzi materiali e tecniche costruttive che garantiscano permeabilità;
- 2.a5) eliminazione dei complessi vegetazionali naturali che caratterizzano il paesaggio costiero o lacuale;

Art. 46 delle NTA del PPTR – Prescrizioni per "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche"

In base al comma 2 di tale articolo non sono ammissibili piani, progetti e interventi che comportano, tra gli altri:

- 2.a1) realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, fatta eccezione per le opere finalizzate al recupero/ripristino dei valori paesaggistico/ambientali;

17/02/2021



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

33

2.a4) trasformazione del suolo che non utilizzi materiali e tecniche costruttive che garantiscano permeabilità;

2.a5) rimozione della vegetazione arborea od arbustiva con esclusione degli interventi colturali atti ad assicurare la conservazione e l'integrazione dei complessi vegetazionali naturali esistenti e delle cure previste dalle prescrizioni di polizia forestale;

2.a6) trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno.

In base al comma 3 di tale articolo "Fatta salva la procedura di autorizzazione paesaggistica, nel rispetto degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso di cui all'art. 37, nonché degli atti di governo del territorio vigenti ove più restrittivi", sono ammissibili, piani, progetti e interventi diversi da quelli di cui al comma 2, nonché tra gli altri il seguente:

3.b3) sistemazioni idrauliche e opere di difesa inserite in un organico progetto esteso all'intera unità idrografica che utilizzino materiali e tecnologie della ingegneria naturalistica, che siano volti alla riqualificazione degli assetti ecologici e paesaggistici dei luoghi.

Art. 71 delle NTA del PPTR - Prescrizioni per i Parchi e le Riserve

In base a tale articolo non sono ammissibili piani, progetti e interventi che comportano, tra gli altri:

2.a4) rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica;

2.a5) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica, in particolare dei muretti a secco, dei terrazzamenti, delle specchie, delle cisterne, dei fontanili, delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli e delle risorgive.

Per gli **ulteriori contesti paesaggistici** sopra evidenziati vigono le seguenti misure di salvaguardia di cui alle NTA del PPTR:

Art. 65 delle NTA del PPTR - Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le "Aree umide"

In base a tale articolo non sono ammissibili piani, progetti e interventi che comportano, tra gli altri:

2.a1) modificazione dello stato dei luoghi;

2.a5) bonifica e prosciugamento, anche se solo temporaneo; variazione improvvisa e consistente del livello dell'acqua; riduzione della superficie di isole o zone affioranti.

Art. 66 delle NTA del PPTR - Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le "Prati e pascoli naturali" e per "Formazioni arbustive in evoluzione naturale"

In base a tale articolo non sono ammissibili piani, progetti e interventi che comportano, tra gli altri:

2.a1) rimozione della vegetazione erbacea, arborea od arbustiva naturale, fatte salve le attività agro-silvo-pastorali e la rimozione di specie alloctone invasive;

2.a2) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica.

Art. 72 delle NTA del PPTR - Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le l'Area di rispetto dei Parchi e delle Riserve regionali

In base a tale articolo non sono ammissibili piani, progetti e interventi che comportano, tra gli altri:

2.a4) rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica;

2.a5) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica, in particolare dei muretti a secco, dei terrazzamenti, delle specchie, delle cisterne, dei fontanili, delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli e delle risorgive.



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Art. 77 delle NTA del PPTR - Indirizzi per le componenti culturali ed insediative

Gli interventi che interessano le componenti culturali ed insediative devono tendere a: co. A – assicurarne la conservazione e valorizzazione in quanto sistemi territoriali integrati, relazionati al territorio nella sua struttura storica definita dai processi di territorializzazione di lunga durata e ai caratteri identitari delle figure territoriali che lo compongono; co. D. garantirne una appropriata fruizione/utilizzazione, unitamente alla salvaguardia/ripristino del contesto in cui le componenti culturali e insediative sono inserite.

Art. 78 delle NTA del PPTR - Direttive per le componenti culturali ed insediative

Co. 1. Gli enti e i soggetti pubblici, nei piani urbanistici, territoriali e di settore, anche mediante accordi con la Regione, con gli organi centrali o periferici del Ministero per i beni e le attività culturali in base alle rispettive competenze e gli altri soggetti pubblici e privati interessati: lett. e - Incentivano la fruizione sociale sia dei Contesti topografici stratificati, in quanto sistemi territoriali comprendenti insieme di siti di cui si definiscono le relazioni coevolutive, sia delle aree di grande pregio e densità di beni culturali e ambientali a carattere tematico (sistemi di ville, di masserie, di uliveti monumentali ecc.) di cui al progetto territoriale n. 5 “Sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali”;

Art. 86 delle NTA del PPTR - Indirizzi per le componenti dei valori percettivi

Gli interventi che interessano le componenti dei valori percettivi devono tendere a: co. A – salvaguardare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia, attraverso il mantenimento degli orizzonti visuali percepibili da quegli elementi lineari, puntuali e areali, quali strade a valenza paesaggistica, strade panoramiche, luoghi panoramici e con visuali, impedendo l'occlusione di tutti quegli elementi che possono fungere da riferimento visuale di riconosciuto valore identitario.

Art. 87 delle NTA del PPTR - Direttive per le componenti dei valori percettivi

Co. 3 - Tutti gli interventi riguardanti le strade panoramiche e di interesse paesaggistico-ambientale, i luoghi panoramici e i con visuali, non devono compromettere i valori percettivi, né ridurre o alterare la loro relazione con i contesti antropici, naturali e territoriali cui si riferiscono

I.1.e. INDICAZIONE DELLA PRESENZA NELL'AREA DI INTERVENTO E/O NELL'AREA VASTA OGGETTO DEL S.I.A. DI ALTRI BENI TUTELATI DAI PIANI PAESAGGISTICI

In base all'analisi finora effettuata, si rileva che l'area oggetto di intervento interferisce, oltre che con il bene Parco tutelato ope legis di cui all'art. 142, co. 1, lett. f) del Codice, anche con il sistema di tutele del PPTR vigente sul Sistema/Fiume di seguito riepilogato:

Componenti idrologiche – BP: Fiumi e torrenti, acque pubbliche (Fiume Grande, che sfocia proprio nell'ansa oggetto del previsto intervento di colmata, istituito con R.d. 7/4/1904 n. 2221 in G.U. n.16 del 6/7/1904 e derubricato per il solo tratto finale di 650 metri con DGR 1503 del 24/07/2014), per i quali vigono le prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR;

Componenti botanico vegetazionali – UCP: Aree umide (area ubicata in corrispondenza del letto del Fiume Grande) e Formazioni arbustive in evoluzione (ubicate ai margini del letto del Fiume Grande);

Componenti delle Aree protette e dei Siti Naturalistici – BP: Parchi e Riserve (Parco naturale regionale “Salina di Punta della Contessa” istituito con L.R. n. 19 del 24.7.1997 e con L.R. 28 del 23/12/2002);

UCP: Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali (riferito al sopracitato Parco Regionale);

Componenti dei Valori Percettivi – UCP: Strade panoramiche (Strada delle Pedagne).

Nell'area vasta oggetto del SIA si rileva inoltre la presenza dei seguenti beni culturali:

1.5 Beni architettonici

✓ CASTELLO ALFONSINO - FORTE A MARE – ISOLA DI S. ANDREA

L'immobile è sottoposto a tutela con provvedimento diretto D.D.R. 07.10.2010 (...)

✓ EX-MAGAZZINO MONTECATINI

17/02/2021



SERVIZIO V “TUTELA DEL PAESAGGIO”
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

L'immobile, sito nell'area di pertinenza dell'Autorità Portuale è sottoposto a tutela con provvedimento diretto D.M. 07.04.1997(...).

✓ STAZIONE MARITTIMA

L'immobile, sito nell'area di pertinenza dell'Autorità portuale, è tutelato ope legis ai sensi dell'art. 10 del Codice.

✓ IDROVORO DI BONIFICA (fg. 59, p.lla 5)

L'immobile, di proprietà demaniale, è tutelato ope legis ai sensi dell'art. 10 del Codice. Trattasi di un monumento di assoluto pregio, un manufatto della bonifica sorto agli inizi del Novecento lungo il percorso di Fiume Grande e in virtù della presenza dello stesso. Si evidenzia in proposito che il corso del Fiume Grande nel tratto terminale si ramifica e si caratterizza per due sbocchi a mare: uno corrispondente al corso principale del fiume ed uno corrispondente all'estesa area umida che si sviluppa ad est dello stesso, confluendo anch'essa in mare attraverso un ulteriore ponte sottostante via Albert Einstein. Un'ulteriore ramificazione del fiume termina proprio nell'impianto idrovaro risalente ai tempi della bonifica, elemento che sancisce la continuità naturale, ed imprescindibile, tra fiume e mare, inserendosi armonicamente nel fitto canneto che affianca il corso del fiume per lunghi tratti lungo il suo percorso e nelle ramificazioni di foce.

Il presente elenco è da ritenersi non esaustivo, in quanto limitato ai beni in rapporto di intervisibilità e/o ubicati nel perimetro dell'area portuale.

1.3.a DICHIARAZIONI DI INTERESSE CULTURALE GRAVANTI SIA NELLE AREE DIRETTAMENTE INTERESSATE DAL PROGETTO IN ESAME, SIA NELLE SUE IMMEDIATE VICINANZE

Come già rilevato nell'istruttoria trasmessa con la nota prot. 9857 del 10.05.2019, per quanto riguarda i tratti di mare interessati dagli interventi in progetto, non si registrano decreti di vincolo.

In prossimità del limite occidentale dell'area interessata dai dragaggi, su un promontorio in posizione rilevata posto a breve distanza dall'imboccatura del canale Pigionati (identificato catastalmente al fg. 56 del comune di Brindisi, p.lle 13, 14, 15,16, 17, 18,19 e 194), è localizzato l'insediamento protostorico di Punta le Terrare, oggetto di dichiarazione di interesse culturale. Si tratta di un significativo insediamento costiero pluristratificato, che attesta intensi traffici e scambi con il mondo egeo in particolare nell'età del Bronzo, con un successivo sviluppo anche nell'età del ferro. L'adiacente p.lla 20 del Fg. 56, inoltre, di proprietà demaniale, è stata riconosciuta di particolare interesse archeologico con un provvedimento di declaratoria del 03.04.1985 (ai sensi della legge 1089/1939), in quanto interessata dall'estensione dello stesso insediamento protostorico.

(...).

1.3.b. VINCOLI O PREVISIONI DERIVANTI DA NORME DI PIANO PAESAGGISTICO, PIANO REGOLATORE O ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

L'area di Punta le Terrare vincolata con D.M. 19/08/1970 e quella, adiacente, oggetto di declaratoria con provvedimento del 03.04.1985 sono state recepite nel PPTR vigente come Bene Paesaggistico, zone di interesse archeologico, tutelate ai sensi dell'art. 142, co. 1, lett. m) e disciplinate dagli Indirizzi e dalle Direttive di cui agli artt. 77 e 78 del PPTR, nonché dalle Prescrizioni di cui all'art.80 delle NTA del PPTR.

2. ESPLICITAZIONI DEGLI IMPATTI VERIFICATI O POTENZIALI E VALUTAZIONI CIRCA LA QUALITÀ DELL'INTERVENTO

Come già riferito, il progetto in esame consiste nel dragaggio di una parte dei fondali ricadenti all'interno del Porto di Brindisi e nel banchinamento con realizzazione della retrostante colmata in un tratto di costa ricadente nel porto esterno. In particolare le opere di dragaggio interessano il porto medio e parte del porto esterno, mentre la realizzazione della colmata ricade nel porto esterno di Brindisi ed è prevista nel bacino contenuto all'interno dell'insenatura nella quale confluisce il Fiume Grande.

17/02/2021



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723-4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

La superficie complessiva interessata dal progetto è pari a 977.000 mq di specchio acqueo oggetto di dragaggio e 144.260,58 mq di specchio acqueo interessato dalla colmata di progetto (a fronte dei 166.488,03 mq della configurazione del 2017).

I volumi complessivi di dragaggio sono pari a circa 558.867 mc.

Il progetto prevede, quindi, l'esecuzione delle seguenti opere:

- la realizzazione della **nuova cassa di colmata** prevista dal Piano Regolatore Portuale nell'area posta tra la radice del molo polimeri e la foce del canale "Fiume Grande", un'opera destinata al contenimento dei sedimenti portuali, provenienti dalle attività di dragaggio previste in progetto, riconfigurata con una riduzione volumetrica di 140.000 mc (da 700.000 mc del progetto originario a 560.000 mc del nuovo layout);
- L'esecuzione del **dragaggio** di parte dei fondali ricadenti all'interno del Porto di Brindisi alle profondità previste dal vigente Piano Regolatore Portuale mediante approfondimento alla quota di:
 - -12.0 m dal l.m.m dell'area di S. Apollinare, per la realizzazione del nuovo terminal Ro-Ro;
 - -14.0 m lungo il canale di accesso al porto interno;
 - -14.0 m nell'area di contorno alle calate di Costa Morena, con i suoi terminali container e rinfuse.
- La realizzazione di una **nuova duna** lungo il limite sud-orientale della cassa di colmata (intervento che sarà realizzato "non appena i sedimenti conferiti nella cassa di colmata saranno stabilizzati")
- La **riqualificazione del tratto di costa posto immediatamente a tergo della cassa di colmata**, ricadente nell'ambito della circoscrizione demaniale marittima di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale ed esteso lungo un tratto di via Enrico Fermi e di via Albert Einstein, contesto nel quale è anche individuata la viabilità di accesso alla nuova opera portuale
- **Viabilità di accesso alla nuova area portuale**: accesso da nord alla nuova area portuale, in area demaniale marittima, a partire dalla rotatoria esistente su via Enrico Fermi, mediante un asse stradale lungo circa 246 m (cfr. nuova Relazione Paesaggistica, pag. 40, progettazione indicata ma priva di descrizione tecnica e graficizzazione).

2.1 Beni paesaggistici

La superficie interessata dal nuovo layout di progetto, come già riferito, comprende 144.260,58 mq di specchio acqueo interessato dalla colmata di progetto rivisitata, da attestare a +1,00/+0.80 m s.l.m.

"La destinazione di tale area, stando a quanto riportato nell'elaborato IG03 "Inquadramento da PRP" del progetto definitivo originario, sarebbe stata quella di "deposito costiero". Alla luce delle modifiche progettuali operate, nella nuova Relazione Paesaggistica si riportano "due ipotesi di sistemazione finale" della "nuova cassa di colmata", ossia la "realizzazione di un'Area artigianale (es. cantieristica nautica di lusso) o a quella di un Terminal commerciale". Tali sistemazioni sarebbero ipotetiche, in quanto "essendo il nuovo Piano regolatore portuale di Sistema in corso di redazione, la destinazione della cassa di colmata è ancora in fase di definizione" (cfr. nuova Relazione Paesaggistica, pag. 41). In proposito si rimanda a quanto riportato nel paragrafo "Destinazione d'uso".

Nella sopracitata nota prot. 9857/2019 si riportava la seguente descrizione del progetto oggetto di SIA: "L'intervento contempla inoltre la riconfigurazione integrale della foce del fiume mediante un'opera di sistemazione spondale di lunghezza lineare pari a 422 metri e un argine contrapposto di lunghezza pari a oltre 200 metri lineari, atti a delimitare un canale artificiale di larghezza interna pari a 45 metri, nel quale canalizzare l'immissione del fiume in mare (vd. Elaborato OC 02 - OC 03 - OC 04). Il suddetto argine separa il canale artificiale dalla cassa di colmata progettata. Nelle previsioni progettuali, la cassa di colmata è costituita da una vasca conterminata da una paratia a tenuta idraulica sia laterale che inferiore, che si estende un'altezza pari a 28,5 metri, costituita da: palancole metalliche lungo il lato fronte mare, lungo il lato del canale artificiale e lungo il lato adiacente al molo del petrolchimico; un diaframma continuo in calcestruzzo armato posto a sud lungo l'attuale linea di costa. Nella parte ad est della cassa di colmata, inoltre, in prossimità del molo Polimeri, è prevista la realizzazione di una vasca di sedimentazione, di una vasca di carico e di un impianto di sollevamento".



f

Nella nuova versione progettuale le caratteristiche costruttive della cassa di colmata rimangono quelle già illustrate nel progetto definitivo del 2017, ma con il nuovo layout di progetto sono state apportate modifiche alla configurazione originaria, inclinando il lato della banchina rivolto verso il bacino portuale di circa 5° verso sud, fino a portarlo ad una lunghezza di 290 m e rendendo curvilineo il lato occidentale della cassa di colmata. La larghezza della nuova foce di Fiume Grande è aumentata dai 45 metri originariamente previsti a 130 metri e nelle previsioni progettuali sarà contenuta da due sponde protette da una mantellata di massi naturali, quella ad occidente addossata al tratto di costa lungo via Albert Einstein e l'altra posizionata in modo da fare schermo alla paratia metallica di contenimento della colmata. Permane nella nuova soluzione progettuale la previsione di realizzare una vasca di sedimentazione, una di carico e un impianto di sollevamento nella parte prossima Pontile Petrolchimico (pag. 37 della nuova Relazione Paesaggistica).

2.1.1 - Premessa: interrelazione del progetto con il Sistema Fiume

In via preliminare si rende necessaria una precisazione riguardo all'ubicazione, allo sviluppo ed all'interrelazione del progetto, anche a seguito della redazione del nuovo layout della cassa di colmata, con il bene paesaggistico denominato "Fiume Grande".

Il Fiume Grande, a seguito della DGR della Regione Puglia n. 1503 del 24 luglio 2014 "Approvazione dell'elenco dei corsi d'acqua irrilevanti ai fini paesaggistici, ai sensi dell'art. 142, comma 3, del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio", pubblicata sul BURP n. 114 del 25-08-2014, risulta censito come Bene Paesaggistico tra le Componenti idrologiche nel PPTR della Regione Puglia dalla sorgente fino ad una distanza di circa 650 metri dal punto di foce. È importante evidenziare che la suddetta delibera non ha derubricato l'intero corso d'acqua, ma solo il tratto terminale, restando pertanto tutelato tutto il resto dello sviluppo dello stesso. Non solo, si deve rilevare anche che il **Sistema/Fiume** (e nella fattispecie il corso d'acqua nelle sue ramificazioni ed il fitto canneto) prosegue e resta a cielo aperto anche oltre via Enrico Fermi al di sotto di ponti di attraversamento, (ed oltre la successiva via Albert Einstein, al di sotto di ulteriori ponti) fino ai diversi punti di foce, confluenti nell'insenatura oggetto di intervento.

Si evidenzia inoltre che il corso del Fiume Grande nel tratto terminale si ramifica e si caratterizza per due sbocchi a mare, uno corrispondente al corso principale del fiume ed uno corrispondente all'estesa area umida che si sviluppa ad est dello stesso, confluendo anch'essa in mare attraverso un ulteriore ponte sottostante via Albert Einstein. Un'ulteriore ramificazione del fiume termina inoltre nell'impianto idrovoce risalente ai tempi della bonifica, tutelato ai sensi della Parte II del Codice. Il tratto derubricato, pertanto, oltre a restare a cielo aperto fino al punto di foce, conserva fino al punto di foce anche evidenti elementi di naturalità e di connessione ecologica con il Sistema Fiume.

Pertanto, come già evidenziato, il paesaggio costiero nel tratto corrispondente all'area di intervento ha in sé un'elevata valenza naturalistica data proprio dall'insieme degli elementi paesaggistici e naturalistici presenti nella stessa, connessi alla presenza del Fiume Grande. Il **Sistema/Fiume**, così come descritto nella premessa del paragrafo 1, connota fortemente i luoghi, che conservano una rilevante valenza paesaggistica ed una coerenza d'insieme, nonostante le trasformazioni antropiche dettate dalla presenza dei siti industriali. L'insediamento industriale esistente non ha cancellato la presenza di Fiume Grande, il quale resta riconoscibile anche nei tratti in cui l'insediamento industriale è stato edificato lateralmente al suo percorso; esso è pertanto ritenuto elemento di grande valenza paesaggistica, come del resto evidenziato dal sistema di tutele individuato nella cartografia del PPTR, che ha portato in questa trattazione ad evidenziare l'esistenza del **Sistema/Fiume**.

Relativamente a questo aspetto si evidenzia che la nuova configurazione della colmata, avendo aumentato la larghezza del canale di prosecuzione della foce del fiume ed avendo naturalizzato le sponde dello stesso mediante la previsione di posa in opera di una mantellata di massi naturali, pur sminuendo il rapporto tra Fiume ed insenatura di foce, consegue una maggiore tutela degli elementi paesaggistici connessi alla presenza del Sistema/Fiume.



*

2.1.2 - Coerenza con l'art. 45 delle NTA del PPTR
Prescrizioni per i "Territori costieri" e per i "Territori contermini ai laghi"

*In base al comma 3 dell'art. 45, sono ammissibili i seguenti piani, progetti e interventi: **lett. b5) realizzazione di porti, infrastrutture marittime, sistemazioni idrauliche e relative opere di difesa se inserite in organici piani di assetto e progetti di sistemazione ambientale, utilizzando tecnologie/materiali appropriati ai caratteri del contesto e opere di mitigazione degli effetti indotti dagli interventi in coerenza con il progetto territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" elab. 4.2.4".***

(...)

Il progetto territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" elab. 4.2.4 del PPTR individua per l'area di intervento le seguenti componenti del sistema insediativo costiero:

- **Waterfront: waterfront a forte criticità da rigenerare**
- **Edificato: piattaforma produttiva-commerciale-direzionale** - area ulteriormente qualificata come "detrattore costiero".

Entrambe le componenti sono definite nel progetto territoriale come elementi duri, che si pongono in forte discontinuità ed attrito con il paesaggio costiero, specificando che si rende necessaria una attenta verifica di compatibilità con gli obiettivi di tutela degli habitat marino-costieri, di valorizzazione del paesaggio costiero e con le politiche di promozione e sviluppo turistico regionale. Possono pertanto essere previste azioni di dismissione e/o delocalizzazione (in caso di verifica negativa) o azioni di compensazione (in caso di verifica positiva).

Le suddette azioni di compensazione sono circostanziate dal progetto territoriale, che nel caso di attività produttive compatibili, richiede la necessaria attuazione di interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica attraverso:

- I. *L'impiego di energie rinnovabili*
- II. *La raccolta, il riciclo e il riuso dell'acqua necessaria al ciclo produttivo*
- III. *La riduzione delle superfici occupate previa razionalizzazione, accorpamento e arretramento*
- IV. *La de-impermeabilizzazione delle superfici immotivatamente sigillate e l'impianto di nuove aree a verde con essenze locali ai fini della compensazione ecologica.*

Nel caso in esame, fatti salvi gli esiti di tali verifiche, si specifica che l'intervento di progetto, a fronte di una superficie di colmata pari a 144.260,58 mq che occlude gran parte dell'insenatura naturale in cui sfocia il Fiume Grande, lasciando libero solo un canale di larghezza pari a 130 metri corrispondente ai punti di foce del fiume, sono state progettate le seguenti opere: "per ottemperare alle disposizioni del PPTR, lo studio della configurazione della cassa di colmata e del suo inserimento nel paesaggio propone:

- *La realizzazione di una duna che impegnerà il 28% della nuova superficie portuale (a cui si aggiungerà l'ulteriore superficie permeabile delle aree di sosta. Questo intervento sarà eseguito non appena i sedimenti conferiti nella cassa di colmata saranno stabilizzati*
- *La riqualificazione del tratto di costa prospiciente, quello che si sviluppa lungo via Enrico Fermi e lungo via Albert Einstein, che comprende la riqualificazione del verde esistente, l'impianto di nuovo verde e la sistemazione della sponda occidentale della nuova foce del Fiume Grande, anche a garanzia di un migliore deflusso delle acque interne" (RP Relazione Paesaggistica, pag. 12).*

In via preliminare si evidenzia che le suddette opere non sono esplicitamente riferite nella nuova Relazione Paesaggistica ad uno dei quattro punti indicati come "interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica" dal PPTR.

In proposito si ritiene che le opere di compensazione, come acclarato da diverse fonti specifiche di settore, più che essere riferite alle opere di nuova realizzazione ed intese come attribuzione alle stesse di caratteristiche progettuali informate a criteri di sostenibilità, debbano di contro configurarsi come un'azione equa di riequilibrio del sistema preesistente e consolidato che è stato sottoposto ad un processo di sottrazione del valore ambientale, e che non debbano essere strettamente collegate con l'intervento.

Alla luce di quanto sopra riportato, si deve rilevare che solo la seconda delle opere sopra riportate può intendersi, ma solo in parte, come opera di compensazione, in quanto agisce su un elemento paesaggistico esistente (il tratto di costa che contiene l'insenatura di progetto verso ovest), ritenuto dequalificato,



ponendosi come obiettivo quello della riqualificazione del verde che lo connota. Il contestuale intervento di “sistemazione della sponda occidentale della nuova foce, anche a garanzia di un migliore deflusso delle acque interne”, elemento di nuova progettazione, più che dettato dalla volontà progettuale di riqualificare il suddetto tratto di costa, intende trasformarlo in coerenza con la nuova funzione che tale tratto di costa svolgerà nelle intenzioni progettuali, vale a dire quello di fungere da sponda contrapposta a quella orientale artificiale per la sistemazione della “nuova foce del Fiume Grande”. Pertanto tale intervento (“sistemazione della sponda occidentale della nuova foce”) è da intendersi più propriamente come un’opera di mitigazione di quanto si realizzerà, progettata mediante il ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica, nel solco di quanto previsto dagli Obiettivi di qualità della Scheda d’Ambito (come meglio argomentato nel paragrafo successivo).

Analogamente anche l’intervento di “realizzazione di una duna che impegnerà il 28% della nuova superficie portuale”, prevista in corrispondenza ed in continuità con il tratto di costa che racchiude l’insenatura naturale oggetto di intervento, non può intendersi come opera di compensazione, perché agisce su un elemento paesaggistico esistente (il tratto di costa che contiene l’insenatura naturale di progetto), che conserva evidenti elementi di naturalità. Esso è contenuto da una scarpata naturale/naturalizzata, di altezza stimata in circa 10 metri dalla quota sommitale al livello del mare, che delimita al piede un lungo tratto di arenile sabbioso/terroso, con presenza di elementi lapidei e rocciosi e di un variegato sistema di vegetazione spontanea (vedi **Allegato fotografico SABAP-LE**, Vista dell’insenatura e della vegetazione sulla linea di costa (verso ovest)).

Nelle previsioni progettuali la realizzazione della suddetta duna, che comporta l’occultamento del tratto di costa descritto nella sua configurazione attuale, per uno sviluppo lineare pari a circa 500 metri, analogamente non può intendersi come opera di compensazione, in quanto si limita se mai a mitigare/ottimizzare le opere progettuali nel delicato punto di sutura tra la nuova infrastruttura portuale progettata (la cassa di colmata) e l’elemento naturalistico esistente (tratto di arenile).

In coerenza con la ratio del progetto territoriale del 4.2.4 del PPTR in base alla quale si prevede, in caso di verifica positiva, la necessità di operare nelle piattaforme produttive qualificate come detrattori costieri con opere di compensazione, si evidenzia la necessità, già rappresentata nelle riunioni tecniche svolte, di mettere in campo opere di compensazione proporzionate all’entità ed all’impatto dell’opera progettata (una cassa di colmata avente un ingombro pari a 144.260,58 ettari [Nota della DG ABAP: leggasi 144.260,58 mq] di specchio acqueo).

CRITICITÀ: le opere di “sistemazione della sponda occidentale della nuova foce” e di “realizzazione di una duna che impegnerà il 28% della nuova superficie portuale”, oltre a non essere esplicitamente riconducibili ad uno dei quattro punti indicati come “interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica” dal PPTR, possono intendersi solo in minima parte come opere di compensazione e, pertanto, non sono ritenute sufficienti a compensare il sacrificio che la realizzazione di una colmata pari a 144.260,58 ettari [Nota della DG ABAP: leggasi 144.260,58 mq] dello specchio acqueo, accanto ad altra spianata incolta di dimensioni paragonabili, comporterebbe sul contesto paesaggistico di riferimento. Si ritiene necessaria la previsione di ulteriori ed effettive compensazioni, che rientrino nel solco di uno dei quattro punti sopra riportati, ponendosi come interventi non strettamente collegati all’opera e mirati a perseguire l’obiettivo di eliminare detrattori esistenti nell’area di competenza portuale.

2.1.3 - Coerenza con gli obiettivi di qualità e le normative d’uso di cui all’art. 37

“Individuazione degli obiettivi di qualità e delle normative d’uso”

Elaborato 5.9 del PPTR “Schede degli ambiti paesaggistici: LA CAMPAGNA BRINDISINA

Gli interventi ritenuti ammissibili ai sensi dell’art. 45 del PPTR implicano il rispetto degli obiettivi di qualità e delle normative d’uso di cui all’art. 37 del PPTR stesso “Individuazione degli obiettivi di qualità e delle normative d’uso”, riportati nell’Elaborato 5 del PPTR “Schede degli ambiti paesaggistici”. L’ambito in esame è L’Ambito n. 9 – La Campagna brindisina”, nel quale la sezione C2 della relativa scheda, per la Struttura e componenti idro-geo-morfologiche (A.1) prevede che sia garantito l’equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici e che sia garantita la sicurezza idrogeomorfologica del territorio, tutelando la specificità degli assetti naturali. Tali obiettivi devono essere garantiti riducendo l’artificializzazione dei



corsi d'acqua e realizzando opere di difesa del suolo e di contenimento dei fenomeni di esondazione a basso impatto ambientale ricorrendo a tecniche di ingegneria naturalistica.

Si rileva in proposito che il riscontro con gli obiettivi di qualità, e la normativa d'uso specifiche dell'ambito paesaggistico oggetto di intervento, per quanto non effettuato esplicitamente, possa ritenersi soddisfatto in quanto il previsto innesto della foce del fiume nel nuovo canale di prosecuzione della stessa può ritenersi realizzato con materiali e tecnologie della ingegneria naturalistica.

2.1.4 - Coerenza con gli artt. 86 e 87 e 88 NTA del PPTR

Indirizzi e Direttive per le componenti dei valori percettivi

L'insenatura naturale oggetto del previsto intervento di colmata è lambita da un percorso, denominato "Strada delle Pedagne", classificato dal PPTR come Strada panoramica. In base a quanto previsto dagli artt. 86 e 87, gli interventi che interessano tali componenti devono consentire il mantenimento degli orizzonti visuali percepibili, impedendo l'occlusione di tutti quegli elementi che possono fungere da rilevamento visuale di riconosciuto valore identitario. Si evidenzia che l'inizio del retino che contraddistingue la strada panoramica è esattamente in corrispondenza dell'insenatura di foce.

CRITICITÀ: *Il progettato intervento è in contrasto con gli Indirizzi e le Direttive di cui agli artt. 86 e 87 delle NTA del PPTR in quanto, occludendo gran parte dell'insenatura naturale mediante la realizzazione di una colmata di grandi dimensioni, pari a 144.260,58 mq, oltre ad alterare morfologicamente la linea di costa, la allontana notevolmente, di circa 500 metri, dalla strada panoramica, alterando così notevolmente le visuali paesaggistiche dalla strada stessa verso il mare.*

2.1.5 - Rapporto di intervisibilità dell'area di intervento con l'ambito territoriale paesaggistico di riferimento

Si premette che fa parte della nuova Relazione Paesaggistica uno "Studio della configurazione e dell'inserimento nel paesaggio", nel quale è stata resa la Simulazione dello stato dei luoghi a seguito dell'intervento mediante il confronto tra viste ante operam e viste post operam. L'analisi di tale elaborato supera di fatto quanto era stato riportato nella precedente stesura della Relazione Paesaggistica (pag. 23): "L'area d'intervento è caratterizzata da una vasta zona pianeggiante e non esistono punti panoramici da cui osservare la zona in oggetto". Le viste riportate, infatti, documentano l'esistenza e la rilevanza di numerosi punti di vista sensibili in stretta interrelazione visiva con l'opera di progetto. Sono stati effettuati scatti e simulazioni post operam corrispondenti dal Castello Alfonsino, dalla Strada delle Pedagne, da via Albert Einstein oltre a viste aeree verso la diga di sopraflutto e da Costa Morena.

Ai fini della valutazione dei possibili impatti significativi delle previsioni di progetto sull'ambiente e sul patrimonio culturale, questa Soprintendenza rileva che l'area oggetto di intervento, come già riferito nel paragrafo 1.1, interferisce con beni paesaggistici vincolati ope legis a norma dell'art. 142, Parte III del D.Lgs. n. 42/2004 (Territori costieri, Fiumi, Parchi, Zone di interesse archeologico), ed ulteriori contesti paesaggistici individuati dal PPTR vigente della Regione Puglia a norma dell'art. 143 dello stesso Decreto (Aree umide, Formazioni arbustive in evoluzione naturale, Area di rispetto dei Parchi, Testimonianze della stratificazione insediativa, Strade panoramiche).

*Per quanto attiene i possibili impatti sul patrimonio culturale di natura prettamente percettiva, è stata valutata l'interferenza delle opere sulle visuali che caratterizzano l'**ambito territoriale di riferimento** in cui è ubicata l'area oggetto di intervento. Tale ambito è individuato come la porzione di territorio e di specchio acqueo definita in base alle direttrici di seguito indicate: a nord, il molo situato alle spalle dell'isola di S. Andrea, in continuità con via Torpediniera Climene; a nord-est: Isole Pedagne; a est, Capo di Torre Cavallo; a sud-est, dal Capo di Torre Cavallo, idealmente fino al tratto terminale di via Pandi; a sud - via Pandi, includendo il perimetro del Parco e la relativa area di rispetto; a ovest: dall'apice sud del Parco, includendo il canale Pigionati, fino a ricongiungersi con via Torpediniera Climene.*

Tale porzione di territorio, per quanto fortemente connotata dai manufatti di tipo produttivo connessi alla presenza dei siti industriali e delle attrezzature portuali, costituisce un sistema variegato e ad alta valenza paesaggistica, che conserva notevoli elementi naturalistici (fiume, insenatura di foce, parco, formazioni

arbustive, area umida), e rivendica evidenti caratteri culturali connessi alla presenza dei beni architettonici ed archeologici citati nei paragrafi 1.2 e 1.3. Del resto i marcati caratteri di naturalità del tratto di costa in questione sono riconosciuti anche nella nuova Relazione Paesaggistica, (pag. 5).

Tra gli elementi detrattori si evidenzia la presenza di una spianata realizzata a est dell'area di intervento, già descritta nella nota prot. 9857/2019 non caratterizzata nelle planimetrie di progetto e di cui pertanto non si conosce la destinazione d'uso attuale, la quale ha colmato in parte lo specchio acqueo attestandosi tuttavia a circa dieci metri dalla linea di costa. Tale area è costituita da una piattaforma realizzata nello specchio acqueo avente dimensioni planimetriche pari a circa 10 ettari, ad oggi lasciata ad incolto che oltre a costituire un evidente detrattore, privo di funzione, si configura come elemento che si sovrappone alla linea di costa, attestandosi in prossimità della stessa, alterando la morfologia dello specchio acqueo (vedasi **Allegato Fotografico SABAP-LE**).

All'interno dell'ambito territoriale sopra individuato esistono diversi **punti di osservazione** delle opere di progetto. Oltre a quelli valutati nella nuova Relazione Paesaggistica e sopra enumerati, si citano per la particolare rilevanza il molo alle spalle dell'isola di S. Andrea, il monumento denominato "Idrovoro di bonifica", ubicato alle spalle dell'insenatura di progetto, la linea di rotta delle navi. Dei citati punti di osservazione, si riferisce quanto segue:

1° punto di vista: molo alle spalle dell'isola di S. Andrea (non considerato nella nuova Relazione paesaggistica)

Il molo ubicato alle spalle dell'isola di S. Andrea, in continuità con via Torpediniera Climene, costituisce un punto di vista dinamico in quanto consente una passeggiata sul mare per un percorso che prosegue oltre l'isola stessa di oltre 2 km verso est, ad una quota sovrelevata rispetto al livello dell'acqua di circa 5 metri. Tale passeggiata apre un'ampia visuale verso l'insenatura oggetto dell'intervento di colmata, percepibile nella sua integrità e lungo tutta la lunghezza del molo da diversi punti di vista consecutivi, che offrono una visuale "continua" sull'area di intervento. Da tale distanza, pari a circa 2 km dal punto centrale della suddetta insenatura, la linea di costa si presenta come un sistema verde uniforme, alle spalle del quale si intravedono i manufatti industriali.

La prevista realizzazione della colmata renderebbe visibile, da tali punti di vista in successione, l'appiattimento ed avanzamento della linea di costa delimitante l'insenatura, reso maggiormente impattante in accostamento alla spianata incolta ubicata nello specchio acqueo più ad est, oltre il pontile petrolchimico, sopra descritta.

Le riprese riportate nell'**Allegato fotografico SABAP-LE** sono scattate dal faretto dismesso ubicato nel punto iniziale di tale molo, posto ad una quota pari alla stessa altezza del molo.

2° punto di vista: Isola di S. Andrea e Forte a Mare (Foto 01-02-03-04 ante operam e post operam della Simulazione dello stato dei luoghi allegata alla nuova Relazione paesaggistica).

L'isola di S. Andrea e l'antistante Castello denominato Forte a Mare, sottoposto a tutela ai sensi della Parte II del Codice con D.M. 20/05/1981, costituisce luogo di grande rilevanza culturale che offre molteplici punti di vista più ravvicinati e ad altezze differenti, tutte maggiori rispetto a quelle del molo sopra descritto. Dal bastione e dal camminamento ubicati a sud-est dell'isola di S. Andrea, si abbraccia nella sua totalità l'ampiezza dell'insenatura oggetto dell'intervento di progetto, si percepisce la profondità dell'insenatura stessa e il sistema verde che caratterizza la linea di costa in prossimità dell'insenatura di progetto risulta ancora più evidente e se ne desume sommariamente la caratterizzazione. Si intravede infatti una lieve scarpata, in declivio verso la quota del mare, ricoperta da vegetazione che da tale distanza appare uniforme. Verso la città, in corrispondenza dei due punti di foce, si intravedono i canneti, sovrastati dai manufatti industriali, che non hanno tuttavia cancellato né il fiume, né il sistema di vegetazione che si insedia intorno allo stesso.

Come evidenziato nelle simulazioni realizzate, la prevista realizzazione della colmata renderebbe visibile, da tali punti di vista, l'occlusione di gran parte dell'insenatura di foce di Fiume Grande, di cui si percepisce la ricchezza del sistema verde. Sarebbe oltremodo visibile, inoltre l'appiattimento e l'avanzamento della linea



di costa delimitante la stessa, reso maggiormente impattante in accostamento alla spianata incolta ubicata nello specchio acqueo più ad est, oltre il pontile petrolchimico, sopra descritta.

Le riprese riportate nell'**Allegato fotografico SABAP-LE**, sono scattate progressivamente da distanze maggiori a distanze sempre minori dall'insenatura di progetto, da altezze minori ad altezze sempre maggiori, che consentono di cogliere maggiormente l'ampiezza, la fisionomia e la consistenza dell'insenatura oggetto del previsto intervento di colmata.

3° punto di vista: strada panoramica "Strada Le Pedagne" e via Albert Einstein (Foto 05 e Vista F ante operam e post operam della Simulazione dello stato dei luoghi allegata alla nuova Relazione paesaggistica)
Come già riferito, l'insenatura naturale oggetto del previsto intervento di colmata è lambita da un percorso, denominato "Strada delle Pedagne", classificato dal PPTR come Strada panoramica, con inizio proprio in corrispondenza dell'insenatura di progetto. La particolare posizione della strada, che costeggia l'insenatura di foce proseguendo fino alle isole Pedagne, consente di percepire la rilevanza paesaggistica dei luoghi. Pur nell'evidente contrasto con gli insediamenti industriali esistenti e nonostante la presenza della recinzione lato mare per un lungo tratto (che inizia nel tratto in cui via Albert Einstein si innesta in via Enrico Fermi, e quindi oltre i punti di foce), resta percepibile e rilevante il susseguirsi di Fiume, Sistema-Fiume e insenatura di foce, il rapporto di connessione tra il Fiume e il mare, la particolare morfologia e conformazione materica che assume la linea di costa, la fitta presenza di vegetazione sulla linea di battigia e lungo il corso del fiume, nelle sue ramificazioni.

Come evidenziato nella simulazione realizzata, il previsto intervento di colmata, qualora realizzato, occludendo gran parte dell'insenatura di foce, comporterebbe l'allontanamento notevole, di circa 500 metri, della linea di costa dalla strada panoramica, alterando così notevolmente le visuali paesaggistiche dalla strada stessa verso il mare. La ripresa 05 è stata effettuata all'altezza della spianata incolta già esistente sopra descritta, estesa circa 10 ettari, della quale si percepisce l'imponenza, lo stato di degrado e l'effetto derivante dall'allontanamento della linea di costa.

La vista C mostra invece l'imponenza della colmata di progetto e l'effetto di cancellazione dell'insenatura naturale esistente.

Le relative riprese sono riportate nell'**Allegato fotografico SABAP-LE**. Ulteriori riprese sono state effettuate da uno sterrato che da via Albert Einstein porta all'insenatura e da diversi punti interni dell'insenatura stessa.

4° punto di vista: Idroforo di Bonifica (non considerato nella nuova Relazione paesaggistica)

Si ritiene particolarmente rilevante la presenza di un monumento di assoluto interesse, ubicato proprio alle spalle dell'insenatura di foce, a distanza di circa 100 metri dalla linea di costa. Trattasi del monumento denominato "Idroforo di bonifica", tutelato ope legis ai sensi dell'art. 10, che costituisce una rilevante testimonianza in relazione alla storia, alla scienza ed alle modalità costruttive ed alla tecnica idraulica proprie dei piani e delle opere di bonifica realizzate negli anni Trenta del Novecento.

L'esistenza del monumento è legata proprio alla presenza del Fiume, sul percorso del quale, nel suo tratto terminale, è stato realizzato l'impianto idroforo atto a regimentare la portata del fiume. Tale impianto è ospitato all'interno di un manufatto edile di una certa imponenza (a due livelli fuori terra, di altezza tra i 9 e i 10 metri) e di elevata qualità architettonica, caratterizzato da un rivestimento in mattoni rossi e da bugne angolari lapidee, avente impianto a forma di C che accoglie il corso d'acqua. Si tratta di un manufatto di archeologia industriale, di cui esistono altri esempi in Italia nelle aree storicamente interessate da importanti interventi di bonifica, ad oggi in fase di recupero e valorizzazione.

Tale monumento costituisce un importante punto di vista sul sito di intervento, dal quale sarebbe oltremodo visibile il previsto allontanamento di oltre 400 metri della linea di costa rispetto al profilo attuale e l'occlusione di gran parte dell'insenatura. L'ipotizzata realizzazione di edifici (di cui non si conoscono dimensioni ed ingombri) o il posizionamento di mezzi operativi sulla stessa a seguito dell'attribuzione di una sistemazione finale a Terminal commerciale o ad Area artigianale, devenienti dalle previsioni in essere in un redigendo Piano regolatore portuale di Sistema (cfr. nuova Relazione paesaggistica, pag. 41) di cui non si conosce lo stato di attuazione, con tutta probabilità avrebbe l'effetto non solo di allontanamento della linea di costa dal suddetto monumento ma anche di obliterazione della visuale verso il mare in direzione nord-est.



Le riprese relative riportate nell'**Allegato fotografico SABAP-LE** mostrano la qualità architettonica del manufatto, la sua stretta interrelazione con il Sistema-Fiume e la visibilità dallo stesso dell'insenatura oggetto di intervento.

5° punto di vista: linea di rotta delle navi (non considerato nella nuova Relazione paesaggistica)

All'interno dell'area circostante il sito di intervento, oltre ai punti di vista già evidenziati, si rileva la presenza di un ulteriore punto di vista paesaggistico privilegiato, costituito dalla linea di rotta delle navi per passeggeri che transitano attraverso il porto esterno ed il porto medio, che costituisce anch'esso un punto di vista dinamico. Si tratta di un punto di vista particolare, determinato dalla particolare combinazione che si determina tra la notevole altezza alla quale si attesta (l'altezza delle navi da crociera può arrivare a superare di gran lunga i 50 metri) e la distanza ravvicinata al bacino di colmata (trattasi di 1.500 metri circa dalla rotta evidenziata sulle foto aeree disponibili sulle piattaforme on line al punto più esterno della colmata): si capisce bene come un punto di osservazione da una distanza pari a 1.500 metri, ad un'altezza di gran lunga superiore a 50 metri comporterebbe una visuale estesa e aperta su tutta la superficie del bacino nel quale si prevede di realizzare una colmata di superficie pari a 144.260,58 mq. Il punto di vista in esame consentirebbe pertanto di cogliere tutta l'estensione planimetrica della colmata di progetto, ma anche del **Sistema/Fiume** immediatamente retrostante la stessa, con la sua foce, il parco, l'area umida con specchi d'acqua circondati da un fitto canneto e da formazioni arbustive in evoluzione naturale. Tale sistema paesaggistico ad oggi sfociante in un'insenatura naturale, apparirebbe in gran parte occultato dalla colmata di progetto che, nelle intenzioni progettuali, occluderebbe gran parte dell'insenatura stessa. Il progetto del verde inserito nel nuovo layout, pur mitigando visivamente l'impatto della colmata, non può nascondere il notevole avanzamento della linea di costa, l'appiattimento della stessa sul fronte mare e il conseguente arretramento visivo del Sistema Fiume, non più confluyente nell'insenatura naturale di foce, ma ricanalizzato verso nord.

Ulteriore elemento di attenzione è costituito dalla dinamicità del punto di vista considerato, che consente di abbracciare nel tempo di percorrenza della nave nello specchio acqueo antistante il bacino, tutta l'area di intervento in una visuale ad ampio raggio ed in movimento.

Viste aeree (Vista A e Vista B della Simulazione dello stato dei luoghi allegata alla nuova Relazione paesaggistica).

Le riprese aeree scattate dall'interno del bacino portuale, in aree riconducibili alla linea di rotta delle navi, mostrano in maniera molto evidente quanto l'occultamento di gran parte dell'insenatura di foce che ospita Fiume Grande, in accostamento alla spianata incolta esistente ad est della stessa, di dimensioni planimetriche paragonabili alla colmata di progetto, produca una trasformazione totale ed irreversibile di un tratto di costa che, a dispetto della presenza dei manufatti industriali alle spalle, conserva ancora la sua conformazione originaria ed evidenti caratteri di naturalità.

CRITICITÀ: Il previsto intervento di colmata, qualora realizzato, anche alla luce del miglioramento progettuale proposto, a causa della sua conformazione e dell'estesa superficie provocherebbe un notevole impatto paesaggistico da diversi e molteplici punti di vista, alterando il rapporto di intervisibilità indagato e gli equilibri esistenti, già notevolmente compromessi dalla presenza dei siti industriali e della spianata incolta esistente ad est dell'area di intervento. L'impatto paesaggistico della nuova cassa di colmata in accostamento alla spianata incolta, che negli elaborati progettuali del progetto originario non era caratterizzata, risulta di gran lunga evidente nelle simulazioni realizzate. La trasformazione del tratto di costa di riferimento, nonostante i miglioramenti progettuali apportati nel nuovo layout progettuale, produce effetti negativi sul contesto paesaggistico circostante che necessitano una compensazione proporzionata al sacrificio prodotto.

2.1.6 - Impatti verificati

Lo specchio acqueo oggetto del previsto intervento di colmata è racchiuso all'interno di un'ampia insenatura naturale, definita da un tratto di linea di costa avente sviluppo lineare pari a circa 1,5 km e profondità di circa 400 metri lineari. All'interno di tale insenatura, costituita prevalentemente da arenile ed

elementi lapidei, si innesta la foce multipla del fiume Grande, con il suo sistema di fitta vegetazione e canneti che proseguono fino alla linea di costa. L'insenatura in questione si trova nel porto esterno di Brindisi, oltre la banchina di costa Morena.

La lettura dell'evoluzione morfologica della linea di costa nel porto di Brindisi può essere fatta confrontando la cartografia storica con la vista aerea attuale. La configurazione dell'insenatura naturale oggetto di intervento, identificata nel Piano Regolatore del Porto di Brindisi del 1905 quale punto terminale del Sistema-Fiume Grande tra la Punta Fiume Grande e la Costa Capo Bianco, si è conservata sostanzialmente integra (...), come pure tutto il tratto di costa a sud del porto esterno, fatta salva la presenza di dighe e canalizzazioni artificiali. Come già riferito la spianata incolta realizzata a est dell'area di intervento, pur avendo colmato buona parte dello specchio acqueo del porto esterno, si attesta tuttavia a circa dieci metri dalla linea di costa, della quale pertanto si legge la morfologia originaria.

Le modifiche proposte dal nuovo layout di progetto comportano un apprezzabile miglioramento della qualità progettuale rispetto a quanto proposto nella configurazione del progetto definitivo del 2017. L'aumento dell'ampiezza del nuovo canale, infatti, riduce il volume e la superficie della colmata. Resta tuttavia occlusa tutta la restante parte dell'insenatura in cui è ubicata la foce di Fiume Grande, con la conseguente alterazione morfologica della linea di costa e del rapporto consolidato tra Sistema/Fiume e insenatura naturale di foce, costituita prevalentemente da arenile sabbioso/terroso, con presenza di elementi lapidei e rocciosi e di un variegato sistema di vegetazione spontanea. Il progetto del verde inserito nel nuovo layout, come già riferito, contribuisce a mitigare visivamente l'impatto della colmata e a ricucire le opere di progetto con il Sistema/Fiume, ma non può nascondere il notevole avanzamento della linea di costa e l'appiattimento della stessa sul fronte mare, con il conseguente arretramento visivo del Sistema Fiume.

L'intervento proposto resta quindi di dimensioni rilevanti: la riduzione della superficie di colmata è di poco inferiore al 15% rispetto a quella del progetto originario (la superficie dell'area di colmata, anche al netto del ridimensionamento operato, si approssima a quella dell'area che ospita l'Isola di S. Andrea e Forte a Mare) che comporta evidenti impatti sul contesto paesaggistico, verificati in base alla valutazione del rapporto di intervisibilità sopra riportato, quali la riconfigurazione della foce di Fiume Grande, l'occlusione di gran parte dell'intera insenatura naturale nella quale lo stesso si immette, e la conseguente alterazione morfologica della linea di costa all'interno dell'insenatura naturale descritta.

Per quanto attutiti dalle mitigazioni proposte gli impatti descritti, data la presenza di altri manufatti portuali ed industriali, si sommano alla globalità degli impatti presenti nel contesto paesaggistico di riferimento, notevolmente variegato e pure di notevole valenza. Le simulazioni prodotte, inoltre, hanno permesso di verificare quanto l'occultamento di gran parte dell'insenatura di foce che ospita Fiume Grande, in accostamento alla spianata incolta esistente ad est della stessa, di dimensioni planimetriche paragonabili alla colmata di progetto, produca una trasformazione totale ed irreversibile di un tratto di costa che, a dispetto della presenza dei manufatti industriali alle spalle, conserva ancora la sua conformazione originaria ed evidenti caratteri di naturalità.

CRITICITÀ: L'occlusione di gran parte dell'insenatura di foce con la prevista cassa di colmata e l'accostamento della stessa alla spianata incolta esistente ad est, verificato da molteplici punti di vista, comportano un notevole aumento degli impatti globali presenti nel contesto paesaggistico di riferimento.

2.1.7 - Impatti potenziali

Le modifiche progettuali operate con il nuovo layout di progetto, consentono di superare in parte gli impatti potenziali sugli equilibri idrogeomorfologici dell'area di intervento e del contesto paesaggistico di riferimento riferiti nella sopracitata nota prot. 9857/2019, legati alla presenza del Sistema/Fiume.

Come già rilevato nella suddetta nota, il Sistema/Fiume (e nella fattispecie il corso d'acqua ed il "fitto canneto") prosegue anche oltre via Enrico Fermi al di sotto di un ponte di attraversamento, ed oltre la successiva via Albert Einstein, al di sotto di un ulteriore ponte fino alla linea di costa. Esiste pertanto allo stato attuale una linea di congiunzione naturale tra il corso d'acqua e la vegetazione sorta ai margini e nel letto dello stesso (il "fitto canneto", l'area umida, le formazioni arbustive in evoluzione naturale) che determinano la rilevanza paesaggistica del sistema unitario descritto. Il progetto del verde inserito nel nuovo



layout della cassa di colmata contribuisce in parte a ricucire le opere di progetto con il Sistema Fiume, a vantaggio degli equilibri sistemici, delle formazioni vegetative spontanee e della fauna ivi insediata. Restano tuttavia invariati gli effetti derivanti dalla presenza del diaframma in calcestruzzo armato che delimita la cassa di colmata verso terra, che comporta evidenti impatti potenziali negativi legati alla permeabilità ecologica della linea di costa.

La nuova configurazione di progetto, tuttavia, comporta nuovi e diversi impatti potenziali. Le due diverse proposte di destinazione della nuova cassa di colmata delineatasi nella nuova progettazione ("realizzazione di un'Area artigianale, es. cantieristica nautica di lusso, o a quella di un Terminal commerciale"), infatti, comportano l'inserimento sulla stessa di parcheggi ed edifici (cfr. Tav. 06a Tav. 06b; Tav. 07a; Tav. 07b), e/o la collocazione di mezzi e sistemi di cui, in mancanza di una progettazione più specifica e di adeguata analisi, non è possibile verificare gli impatti paesaggistici nelle visuali da e verso il mare. Analoga considerazione vale per il progetto della viabilità di accesso alla nuova area portuale, di cui non si possono verificare gli impatti in quanto non è stata resa graficamente né descritta tecnicamente, per cui non se ne conosce lo sviluppo, e delle recinzioni e cancelli che si presume richiedano di essere realizzati in virtù della presenza di un nuovo accesso.

CRITICITÀ: Le due destinazioni d'uso alternative proposte per l'area risultante dalla realizzazione della cassa di colmata e la viabilità di progetto indicata ma non graficizzata, provocano impatti potenziali non meglio definibili in mancanza di una adeguata analisi, e che necessitano pertanto di adeguata compensazione. Permangono inoltre gli impatti potenziali negativi legati alla permeabilità ecologica della linea di costa in corrispondenza del tratto di insenatura che si prevede di occultare.

2.1.8 - Valutazioni circa la qualità dell'intervento

Alla luce di tutto quanto riferito, si ritiene che le modifiche operate alla nuova cassa di colmata, a causa della considerazione dei profili paesaggistici connessi all'intervento (del tutto assente nella stesura progettuale del 2017), abbiano contribuito ad un evidente miglioramento della qualità progettuale, dovuto soprattutto all'inserimento del progetto del verde. Si deve rilevare tuttavia che la rimodulazione ed il ridimensionamento proposti rispondono solo in parte alle richieste avanzate dalla scrivente nella nota prot. 9857/2019 (cfr. in particolare prescrizione n. 1: "In fase di progettazione esecutiva il progetto drasticamente dovrà essere rimodulato e ridimensionato al fine di superare tutte le criticità riportate in narrativa" e prescrizione n. 8 "l'area di conferimento dei materiali di dragaggio debba essere rimodulata/ridimensionata escludendo la prevista occlusione dell'insenatura di foce e prevedendo, in alternativa, una parziale delocalizzazione di tale area, una drastica riduzione dei materiali da depositare e/o la parziale riconfigurazione degli elementi artificiali già esistenti sia nell'area oggetto di intervento che in altre porzioni dello specchio acqueo"): il ridimensionamento operato infatti è inferiore al 15% della superficie della colmata, la foce del fiume è lasciata maggiormente libera e ricanalizzata con sistemi ritenuti compatibili, mentre permane l'occlusione di tutta la restante parte dell'insenatura di foce, ritenuta un elemento di valore del contesto paesaggistico di riferimento.

Si ritiene inoltre, come già argomentato nel paragrafo 2.1.2. che debbano essere realizzate ulteriori opere di compensazione, che rientrino nel solco di uno dei quattro punti indicati come "interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica" dal PPTR, ponendosi come interventi non strettamente collegati all'opera e mirati a perseguire l'obiettivo di eliminare detrattori esistenti nell'area di competenza portuale. Le previste opere di "sistemazione della sponda occidentale della nuova foce" e di "realizzazione di una duna che impegnerà il 28% della nuova superficie portuale", oltre a non essere esplicitamente riconducibili ad uno dei quattro punti sopra richiamati, possono intendersi solo in minima parte come opere di compensazione e, pertanto, non sono ritenute sufficienti a compensare il sacrificio che la realizzazione di una colmata pari a 144.260,58 ettari dello specchio acqueo, affiancata ad altra spianata incolta di dimensioni paragonabili, comporterebbe sul contesto paesaggistico di riferimento.

Mancanza di alternative localizzative

Le criticità avanzate nella nota prot. 9857/2019 circa la mancanza di alternative localizzative, permangono e sono pertanto di seguito riportate:

“La progettazione in esame, inoltre, non ha contemplato l’analisi di alternative localizzative per la realizzazione della colmata, né fa riferimento ad una precedente fase progettuale in cui tale analisi sia stata effettuata. Nella citata nota di riscontro alle osservazioni “Riscontro osservazioni del pubblico di cui alla nota prot. DVA 0000380 del 09.01.2019” (prot. 2784 del 05/02/2019), il proponente torna ad argomentare sulla scelta del sito individuato, effettuata in base ad una logica di continuità con l’infrastrutturazione esistente e alla valutazione della capacità contenitiva della cassa di colmata modellata sul profilo dell’insenatura di foce”. Non si condivide, inoltre “la motivazione dell’esclusione dell’alternativa localizzativa proposta in fase di osservazioni: tale alternativa non sarebbe stata considerata in quanto prospiciente la strada panoramica denominata Strada delle Pedagne, si omette però di riferire che l’insenatura individuata per la colmata è interessata da una maggiore visibilità dalla stessa strada panoramica (data l’assenza delle recinzioni). Permanendo la criticità riguardo la localizzazione, si rende necessaria la realizzazione di adeguate opere di compensazione.

Destinazione d’uso

La destinazione di tale area, stando a quanto riportato nell’elaborato IG03 “Inquadramento da PRP”, sarebbe stata quella di “deposito costiero”. Nella nota prot. 9857/2019 si era argomentato che tale dizione appariva in contraddizione con la denominazione stessa del progetto “Lavori di completamento dell’infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est”. I termini utilizzati rimandano di contro a funzioni indicate dal relativo significato, laddove per “infrastruttura” si intende ordinariamente “il complesso degli impianti e delle installazioni occorrenti all’espletamento dei servizi ferroviari, aeroportuali”, mentre per “banchina” si intende il “tratto delle rive dei porti e delle rade, con opere murarie o palafitte, in legno o in cemento armato, dove è possibile accostare le navi o i galleggianti per rendere facile, mediante una serie di adeguate attrezzature portuali, lo sbarco e l’imbarco diretto delle persone o dei materiali” (Fonte Treccani).

Tale dicotomia appare superata alla luce delle modifiche proposte con il nuovo layout di progetto; nella nuova Relazione Paesaggistica si riportano infatti “due ipotesi di sistemazione finale” della “nuova cassa di colmata”, ossia la “realizzazione di un’Area artigianale (es. cantieristica nautica di lusso) o a quella di un Terminal commerciale”. Tali sistemazioni sarebbero ipotetiche, in quanto “essendo il nuovo Piano regolatore portuale di Sistema in corso di redazione, la destinazione della cassa di colmata è ancora in fase di definizione” (cfr. nuova Relazione Paesaggistica, pag. 41). Nello specificare che non è noto quale sia lo stato di avanzamento del nuovo Piano regolatore portuale, quali procedure abbia scontato e quali siano i relativi contenuti, si richiama quanto riferito dal proponente a pag. 11 della Relazione Integrazioni (elaborato valutato contestualmente al progetto definitivo originario) “l’interesse della AP è utilizzare la cassa di colmata prevista dal PRP vigente, esclusivamente come vasca per i sedimenti provenienti dai dragaggi necessari per la messa in sicurezza del porto di Brindisi, previsti dal PRP vigente, e degli altri porti dell’Autorità di Sistema. Il progetto in essere non attua la funzione di PRP “deposito costiero”. La futura destinazione dell’area e la relativa fase di esercizio, saranno sottoposte alle necessarie procedure autorizzative”.

Si rileva quindi che il progetto, se da una parte si pone come diretta esecuzione di quanto previsto dalla Variante del Piano Regolatore Portuale, d’altra parte non ne attua la funzione, ma ipotizza due possibili destinazioni d’uso che saranno presumibilmente definite nelle fasi di attuazione di un Piano regolatore portuale in fase di definizione, e quindi ad oggi non noto. Inoltre le suddette destinazioni alternative, come già riferito nel paragrafo 2.1.7, producono impatti potenziali che, in assenza di un livello di progettazione adeguato e della relativa analisi, in questa sede non possono essere maggiormente definiti e che necessitano pertanto di adeguata compensazione.

17/02/2021



SERVIZIO V “TUTELA DEL PAESAGGIO”
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Ruolo storico del porto di Brindisi

Si evidenzia tuttavia che l'importanza di Brindisi nelle diverse epoche storiche è dovuta in gran parte alla presenza del porto, che ha consentito nel corso dei secoli lo sviluppo culturale, commerciale e turistico della città stessa e del suo bacino territoriale e la realizzazione di rilevanti monumenti (si veda Forte a Mare, il più rilevante monumento ubicato nell'area portuale, ma anche il Monumento al Marinaio, l'ex Stabilimento Montecatini, la Stazione marittima, le Masserie e, infine, l'Idrovoro di Bonifica, di particolare rilevanza nella presente trattazione sia per la immediata prossimità al sito di intervento sia per la particolare connessione esistente con l'esistenza del fiume e dell'area umida) e la rilevanza del contesto paesaggistico in cui lo stesso è sorto, dettata dalla particolare combinazione che si è determinata tra elementi naturalistici e fattori antropico/culturali.

Pertanto già nella nota prot. 9857/2019 si era affermato che "Risulta pertanto necessario garantire la realizzazione di quegli interventi che consentano la conservazione della funzione portuale". Per tale ragione è stata richiesta una rimodulazione del progetto che consentisse di pervenire ad una maggiore qualità paesaggistica. La rimodulazione effettuata, per quanto abbia portato un evidente miglioramento progettuale grazie soprattutto all'inserimento del progetto del verde ed alla scelta di materiali e sistemi maggiormente compatibili per la nuova foce, non ha portato alla richiesta "drastica riduzione e/o alla parziale delocalizzazione dell'area di conferimento dei materiali di dragaggio, mediante riconfigurazione/ampliamento degli elementi artificiali già esistenti nell'insenatura di progetto", ma ha consentito tuttavia una riduzione di circa il 15% della superficie di colmata. Permane quindi, nella nuova progettazione, la presenza di una estesa colmata che occulta gran parte dell'insenatura di foce di Fiume Grande e si affianca ad altra spianata incolta, di dimensioni paragonabili, ubicata ad est, appiattendolo la linea di costa sul fronte mare ed aumentando gli impatti globali sul contesto paesaggistico. Gli interventi di compensazione paesaggistica proposti, pertanto, non sono ritenuti adeguati alla portata del progetto proposto.

Necessità di adeguate opere di compensazione paesaggistica

Alla luce della disamina effettuata, permangono alcune rilevanti criticità relative alle dimensioni della cassa di colmata rimodulata, all'occultamento dell'insenatura di foce, al rapporto di intervisibilità delle opere con il contesto paesaggistico di riferimento, agli impatti verificati e potenziali e a tutto quanto sopra descritto in dettaglio.

Si tiene conto tuttavia di quanto emerso durante le riunioni tecniche svolte successivamente alla stesura della nota prot. 9857/2019 relativamente alla non fattibilità di un progetto che lasci libera anche l'insenatura.

Si ritiene tuttavia che le previste opere di "realizzazione di una nuova duna" e di "riqualificazione del tratto di costa posto immediatamente a tergo della cassa di colmata", come ampiamente argomentato nel paragrafo 2.1.2, possono intendersi solo in parte come opere di compensazione e maggiormente come opere di mitigazione/ottimizzazione. Ad avviso della Scrivente, si rende pertanto necessaria la realizzazione di opere di compensazione adeguate, che si configurino come un'azione equa di riequilibrio del sistema preesistente e consolidato che è stato sottoposto ad un processo di sottrazione del valore ambientale, non strettamente collegati con l'intervento. In proposito si precisa che tale richiesta era stata già avanzata con la nota prot. 9857/2019 (e confluita nella prescrizione n. 3: "il progetto dovrà essere integrato con la previsione di adeguate opere di compensazione paesaggistica, che dovranno essere adeguatamente proporzionate all'entità ed alla consistenza della proposta progettuale, così come risultante dalla rimodulazione richiesta").

In proposito si rimarca quanto già emerso più volte nella trattazione, relativo all'impatto globale dettato dall'accostamento della nuova cassa di colmata con la spianata incolta presente ad est della stessa, che ha colmato in parte lo specchio acqueo attestandosi tuttavia a circa dieci metri dalla linea di costa. Tale area è costituita da una piattaforma avente dimensioni planimetriche pari a circa 10 ettari, ad oggi lasciata ad incolto che oltre a costituire un evidente detrattore, privo di funzione, si configura come elemento che si sovrappone alla linea di costa, attestandosi in prossimità della stessa, alterando la morfologia dello specchio acqueo in area maggiormente prossima al mare aperto e parallela alla strada panoramica Le Pedagne. L'eliminazione di tale detrattore costituirebbe un'adeguata compensazione paesaggistica in



X

quanto consentirebbe di conseguire diversi obiettivi: "riaprire" un lungo tratto di costa ad oggi occultato ed in assenza di funzione alcuna, restituendo una buona fruizione visiva verso il mare aperto dalla parte più orientale della suddetta strada panoramica; compensare in tal modo gli impatti potenziali negativi legati alla permeabilità ecologica della linea di costa, in corrispondenza della realizzazione del diaframma di contenimento della cassa di colmata; smorzare il rilevante impatto globale, verificato da molteplici punti di vista, dettato dall'accostamento della spianata descritta con la colmata di progetto.

1.1 Beni architettonici

Come risulta dall'analisi finora condotta, l'ambito territoriale di riferimento, orbitante intorno al porto di Brindisi, è caratterizzato dalla singolare compresenza di elementi ad alto valore paesaggistico attestati dal sistema di tutele del PPTR vigenti sullo stesso, dalla presenza di aree e manufatti sottoposti a vincolo ai sensi della Parte II del D. Lgs. 42/2004 ricadenti nel perimetro dell'Area Portuale (Stazione marittima, ex-capannone Montecatini, area archeologica di Punta le Terrare) oltre che in rapporto di intervisibilità con altri monumenti di notevole rilevanza: oltre a Forte a Mare, sul quale si è ampiamente argomentato, si cita a solo titolo di esempio il Monumento al Marinaio d'Italia, ma si potrebbero elencare numerosi altri monumenti, tutelati con provvedimento diretto o ope legis, presenti sul waterfront urbano). Nello stesso contesto, alle spalle dell'insenatura di progetto (nell'entroterra verso sud), sono presenti manufatti rurali che hanno caratterizzato lo sviluppo del territorio fino alla metà del Novecento, prima dell'insediamento degli stabilimenti industriali, tra i quali sicuramente rientra la Masseria Frassino, inserita nell'elaborato denominato "Int. 22 – Componenti relative alla testimonianza della stratificazione insediativa" individuate dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale.

Il contesto architettonico sopra descritto, risulta quindi notevolmente variegato, anche in virtù della presenza degli stabilimenti industriali in esercizio ubicati in prossimità del sito di intervento.

Un contesto di tale valenza, nonostante la presenza di numerosi detrattori, sarebbe sminuito da un intervento di portata pari a quella di progetto, che comporta l'appiattimento morfologico di un tratto di costa, quello corrispondente all'insenatura di foce, che conserva ancora la sua conformazione naturale e il potenziale attrezzamento dell'area soprastante con l'inserimento di elementi (capannoni, parcheggi, sistemi e mezzi d'opera) che entrerebbero in relazione visiva con il contesto architettonico descritto.

I monumenti sorti nel corso dei secoli caratterizzano l'area portuale, l'area urbana e periurbana e raccontano le varie tappe del suo sviluppo.

Il monumento più strettamente interrelato con il previsto intervento di colmata è il monumento denominato "Idrovoro di bonifica", tutelato ope legis ai sensi dell'art. 10, che costituisce una rilevante testimonianza in relazione alla storia, alla scienza ed alla tecnica tradizionali locali legate al periodo di realizzazione. Tale monumento, sorto proprio in ragione della presenza di Fiume Grande, risulta maggiormente salvaguardato nella nuova versione progettuale, ma permane l'effetto visivo di allontanamento di circa 400 metri della linea di costa rispetto al profilo attuale, in direzione nord-est.

Oltretutto sull'insenatura di foce affaccia un insediamento residenziale dismesso già oggetto di attenzione da parte di questo Ufficio che, su richiesta del Comune, con nota prot. 16042 del 03/09/2020 ne ha riconosciuto il valore architettonico. Tale insediamento, commissionato negli anni Cinquanta del Novecento dalla Società Montecatini a progettisti le cui realizzazioni sono ascrivibili al patrimonio dell'architettura contemporanea nazionale, aveva ragion d'essere in quel luogo non solo per la vicinanza ai primi stabilimenti che si stavano realizzando a Brindisi in quegli anni ad opera della Società Montecatini, ma anche in virtù della presenza dell'insenatura sabbiosa sottostante, direttamente accessibile dal personale ivi stanziato. La realizzazione della prevista colmata pertanto, allontanando la linea di costa dal suddetto insediamento residenziale, ne inficia uno degli elementi di valore. Considerato tuttavia che tale insediamento prosegue oltre l'insenatura di progetto, verso est, in corrispondenza della spianata incolta più volte descritta, si ritiene che un'opera di compensazione che interessi la suddetta spianata possa configurarsi anche come un'azione equa di riequilibrio delle sottrazioni determinate dal progetto al sistema/contesto architettonico in cui lo stesso si inserisce, di cui è necessario assicurare conservazione e valorizzazione in quanto sistema territoriale integrato al territorio e garantirne una appropriata fruizione/utilizzazione, unitamente alla salvaguardia/ripristino del contesto.

17/02/2021



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

2.2 Beni archeologici

Tra gli elaborati progettuali del progetto originario, già valutati con il parere endoprocedimentale reso da questo Ufficio con la nota la nota 9857 del 10.05.2019, è presente la Relazione archeologica (cfr.elaborato 09-017-DR-006-1-GEO), finalizzata a valutare preventivamente il rischio archeologico relativo ai lavori di completamento della infrastrutturazione portuale, basata sulla raccolta delle informazioni bibliografiche accessibili, reperibili su libri e riviste specialistiche di settore, riguardanti in generale temi e problematiche relativi alla storia e all'archeologia di Brindisi con particolare attenzione alle notizie riguardanti il bacino portuale.

Considerato che il progetto rimodulato attualmente in esame prevede la rivisitazione del layout della cassa di colmata, con una riduzione del sedime e del volume della stessa, mentre l'estensione delle aree interessate dai dragaggi e la loro profondità risultano invariate, si ritiene opportuno, ai fini di una compiuta valutazione degli impatti sul patrimonio archeologico, richiamare di seguito gli elementi di analisi e le valutazioni già contenute nel sopracitato parere prot. 9857 del 10.05.2019. Si valuteranno, inoltre, ulteriori dati ora disponibili per il trattodi mare interessato dai dragaggi a quota -12 m dal l.m.m.

I dati della Relazione archeologica (cfr.elaborato 09-017-DR-006-1-GEO)

I dati raccolti nella Relazione archeologica si riferiscono ad una notevole messe di ritrovamenti effettuati a partire dalle fine del secolo XIX sui fondali del porto e nelle coste adiacenti. Si tratta spesso di ritrovamenti casuali, effettuati da appassionati o semplici curiosi, dei quali è difficile valutare l'effettiva entità e, in molti casi, il posizionamento preciso. Dai rinvenimenti noti, riferibili ad un arco cronologico esteso dalla protostoria all'età moderna, emerge comunque l'estrema importanza assunta dal porto di Brindisi soprattutto a partire dal periodo romano, e la profonda impronta che la sua secolare storia ha impresso alle coste.

Come evidenziato nella Relazione archeologica mediante la sovrapposizione della carta archeologica dei ritrovamenti sottomarini edita dalla prof.ssa Rita Auriemma alla planimetria di progetto, alcuni dei rinvenimenti effettuati ricadono proprio nelle aree di dragaggio a -14 e -12 m dal l.m.m o nelle loro immediate vicinanze. In particolare, nelle zone direttamente interessate dai dragaggi a -14 m, sono localizzati, sia pure in assenza di ubicazioni georeferenziate, un probabile relitto e tre recuperi di materiale (Relazione Archeologica, fig. 4.3-1, nn. 2, 3,4,7); immediatamente all'esterno dell'area interessata dai dragaggi a quota -12 m dal l.m.m, all'imbocco del canale Pigonati, è localizzato un relitto medievale, oggetto di indagini archeologiche sistematiche nel 1982 e all'epoca dello scavo in discrete condizioni di conservazione, (Relazione Archeologica, fig. 4.3-1, n.1), tuttavia l'ubicazione, anche in questo caso non georeferenziata, è approssimativa.

Per quanto riguarda i recuperi di materiale ceramico, si tratta di rinvenimenti di difficile interpretazione dei quali non è sempre stata chiarita la natura, l'effettiva pertinenza a relitti o comunque la potenzialità del deposito archeologico ad essi relativo

Nell'area che sarà interessata dalla cassa di colmata, così come rimodulata, non risultano invece documentate preesistenze archeologiche, stando almeno a quanto attualmente noto. I ritrovamenti archeologici pertinenti a strutture o insediamenti sulla terraferma si limitano a quelli relativi al villaggio protostorico di Punta Le Terrare, che affaccia direttamente nell'area prospiciente la zona di dragaggio.

Il promontorio di Punta Le Terrare è sede infatti di un insediamento protostorico, che ha origine nel Bronzo medio e si sviluppa fino all'età del Ferro con carattere di abitato protourbano, caratterizzato da intensi scambi commerciali con il mondo egeo proprio grazie alla felice posizione in un'insenatura naturale ricca di acque come quella del porto di Brindisi. A causa dell'erosione marina, parte delle stratificazioni protostoriche hanno subito un forte dilavamento con conseguente consistente dispersione dei reperti in mare, nel tratto interessato dai dragaggi.

Gli esiti di recenti ricognizioni subacquee nell'area di Sant' Apollinare.

Rispetto al momento in cui è stato reso il parere di questo Ufficio prot. 9857 del 10.05.2019, si dispone attualmente di ulteriori dati relativi all'area dei dragaggi a quota -12 m (area Sant'Apollinare), acquisiti all'esito di recenti ricognizioni archeologiche prescritte da questa Soprintendenza in relazione ad un diverso progetto proposto dall'Autorità di Sistema Portuale.



Si ritiene opportuno richiamare in sintesi, per chiarezza, l'iter autorizzativo di competenza di questo Ufficio che ha portato all'acquisizione di tali dati:

- con nota **prot. 16499 del 18.06.2020** (ns. prot. 11601 del 19.06.2020) l'Autorità di Sistema Portuale ha sottoposto alle valutazioni di competenza della Scrivente un piano di indagini, da effettuare mediante carotaggi, finalizzato alla verifica degli esiti della caratterizzazione dei fondali già condotta nel 2008 per i dragaggi previsti nell'ambito delle "Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e ro-ro Sant'Apollinare nel porto di Brindisi"; i carotaggi da realizzare, come dalla planimetria allegata alla nota suddetta, risultano dislocati nella stessa area per la quale il progetto sottoposto alle presenti valutazioni prevede dragaggi fino a quota -12 m.
- con nota **prot. 12168 del 02.07.2020** questa Soprintendenza, considerati i dati bibliografici descritti nel paragrafo precedente e in particolare la localizzazione approssimativa del relitto medievale sopra citato in prossimità di alcuni dei carotaggi da effettuare, ha richiesto, ai sensi dell'art 25 del D.Lgs 50/2016, la documentazione scientifica relativa agli esiti della ricognizione dei fondali ad opera di archeologo specializzato, finalizzata in particolare al posizionamento georeferenziato del suddetto relitto e di altre eventuali evidenze;
- con nota **prot 22548 del 08.09.2020**, acquisita agli atti di questo Ufficio con prot.16738 del 15.09.2020, l'Autorità di Sistema Portuale ha trasmesso la documentazione inerente le prospezioni visive effettuate;
- con nota **prot. 17742 del 25.09.2020** questa Soprintendenza, valutati i risultati delle prospezioni, ha espresso parere favorevole alla realizzazione del piano di caratterizzazione a condizione che la lettura dei carotaggi fosse effettuata anche da un archeologo con adeguate competenze professionali nel campo dell'archeologia subacquea e che la relativa documentazione scientifica fosse trasmessa alla scrivente;
- con nota **prot. 25639 del 07.10.2020** (ns. prot. 19038 del 15/10/2020), l'Autorità di Sistema ha comunicato il nominativo dell'archeologo subacqueo incaricato della lettura dei carotaggi;
- con nota **prot. 26138 del 14.10.2020** (ns.19826 del 27.10.2020) la stessa Autorità ha comunicato che in data 27.10.2020 sarebbe stata avviata l'attività di sondaggio e prelievo dei campioni, che ad oggi non risulta ad oggi conclusa.

Per quanto attiene i dati utili alle presenti valutazioni, dalla documentazione inerente agli esiti delle ricognizioni si evincono in primo luogo le condizioni di scarsa visibilità del fondale e la presenza di coltri detritiche nonché di spessi strati di sedimenti limosi che possono aver obliterato la presenza di evidenze archeologiche. E' stato inoltre identificato, presso l'imbocco del Canale Pigonati, un accumulo di pietrame lavorato, appena affiorante dal fondale, che solo in via ipotetica può essere messo in relazione con il relitto medievale scavato nel 1982 (...); durante lo scavo, infatti, al di sopra dei resti dell'imbarcazione fu rinvenuto un deposito di pietre lavorate identificate all'epoca come zavorra o, in alternativa, come materiali caduti sullo scafo già affondato forse durante i lavori di restauro della banchina del Canale Pigonati oppure nel corso del più recente lavoro di costruzione del moletto ad est.

In ogni caso, il relitto allo stato attuale non risulta visibile e la sua posizione non può essere puntualmente verificabile se non con analisi strumentali approfondite. In generale, le ricognizioni effettuate hanno permesso di constatare che all'imboccatura del Canale Pigonati, così come nel tratto di mare antistante alla spiaggia di Sant'Apollinare, le forti correnti sottomarine, connesse sia alla conformazione geografica del porto sia all'intenso traffico marittimo di imbarcazioni di notevoli dimensioni, favoriscono il continuo spostamento di fanghi e sedimenti che accumulati nel tempo non consentono la visione e la lettura ottimale del fondale.

Valutazione degli impatti

In ragione della lunga frequentazione del porto di Brindisi fin dall'età protostorica e dei numerosi ritrovamenti subacquei diffusi nell'intera estensione del bacino portuale, presenti in numero significativo anche nelle aree oggetto di dragaggio o nelle loro adiacenze, si ribadiscono le valutazioni già rese con la nota 9857 del 10.05.2019: si ritiene che il progetto in esame comporti potenziali impatti negativi, a carattere irreversibile, sul patrimonio archeologico eventualmente conservato sui fondali.

Qualsiasi attività di movimentazione dei fondali può determinare, infatti, la distruzione di depositi archeologici eventualmente ancora conservati, relativi a relitti o scarichi antichi, così come può comportare

17/02/2021



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

la perdita definitiva di materiale archeologico disperso in mare pertinente al villaggio protostorico di punta Le Terrare. Le attività di dragaggio, in particolare, potrebbero compromettere lo stato di conservazione del relitto medievale scavato nel 1982 (Relazione Archeologica, fig. 4.3-1, n. 1) la cui ubicazione rimane approssimativa. È necessario, pertanto, adottare misure di mitigazione degli impatti che tengano conto della possibilità di interferenze degli interventi previsti con preesistenze archeologiche, a partire da ricerche con strumentazione adeguata per la localizzazione esatta delle evidenze, da effettuare preliminarmente alle fasi esecutive del progetto allo scopo di definire idonee misure di salvaguardia e recupero.

Al fine di mitigare gli impatti negativi, richiamata la Convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo firmata a Parigi il 2/11/2001, ratificata con L. 157/2009, si condividono tutte le proposte operative riportate al punto 5 della Relazione archeologica (elaborato 09-017-DR-006-1-GEO).

In relazione agli interventi di dragaggio previsti in progetto, sarà necessario prevedere, sia in fase di progettazione esecutiva sia nella successiva fase di esecuzione delle opere, una serie di attività propedeutiche e di monitoraggio allo studio archeologico preventivo del contesto. Queste attività avranno lo scopo principale di fornire a questo Ufficio tutti gli strumenti necessari per una corretta valutazione preventiva dell'impatto delle opere dal punto di vista della tutela e salvaguardia dell'eventuale patrimonio sommerso, ma anche lo scopo di fornire uno strumento di controllo, durante le fasi esecutive, in grado di ottimizzare i processi decisionali in caso di ritrovamenti inaspettati.

Le attività propedeutiche, come esplicitato al punto 5 della Relazione archeologica (elaborato 09-017-DR-006-1-GEO), dovranno essere articolate in:

- redazione di documentazione relativa ad una più approfondita valutazione delle fonti archivistiche riguardanti i numerosi lavori di dragaggio e banchinamento che hanno interessato la struttura portuale, in particolare in seguito all'insediamento industriale e della Marina Militare, ai fini di una corretta lettura diacronica dell'evoluzione del porto.
- fase preliminare di prospezioni in mare con l'utilizzo di tecniche geofisiche d'esplorazione marina che interessi tutte le zone di intervento del progetto (aree di dragaggio e l'area interessata dalla cassa di colmata). Queste metodologie indirette, oltre a fornire un posizionamento ad elevata precisione, saranno in grado di produrre un'accurata e precisa ricostruzione morfologica, morfometrica e stratigrafica dei fondali e dei siti eventualmente individuati ancor prima delle informazioni acquisibili tramite le indagini dirette, quali immersioni di subacquei professionisti, telecamere o esplorazione con veicoli filoguidati.

Oltre a tali attività, si dovranno prevedere, ai fini della mitigazione e compensazione degli eventuali impatti negativi sul patrimonio archeologico, anche quelle di scavo, recupero, conservazione e restauro dei materiali archeologici che eventualmente saranno rinvenuti.

PARERE ENDOPROCEDIMENTALE DI COMPETENZA

Questo Ufficio, riesaminata la documentazione progettuale di cui al progetto definitivo originario (configurazione luglio 2017), esaminata inoltre la documentazione trasmessa relativa al nuovo layout di progetto (configurazione ottobre 2020), verificata la situazione vincolistica delle aree di intervento, a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto, esprime **parere favorevole** alla realizzazione del progetto nel rigoroso rispetto delle prescrizioni di seguito elencate dal n. 1 al n. 7, impartite al fine di superare le criticità evidenziate in narrativa:

1. Dovrà essere realizzata la dismissione della spianata incolta ubicata ad est dell'area di intervento, oltre il pontile petrolchimico (di dimensioni planimetriche pari a circa 10 ettari) per la parte emergente dal filo d'acqua. Tale dismissione potrà essere programmata nel tempo e dovrà comunque essere conclusa quando tutte le opere progettate (riportate in elenco nel paragrafo 2), saranno state realizzate;
2. Il proponente dovrà sottoporre preliminarmente alla Scrivente documentazione relativa ad una più approfondita valutazione delle fonti archivistiche riguardanti i numerosi lavori di dragaggio e



banchinamento che hanno interessato la struttura portuale, in particolare in seguito all'insediamento industriale e della Marina Militare, ai fini di una corretta lettura diacronica dell'evoluzione del porto.

3. *Dovranno essere realizzate, preliminarmente alle fasi esecutive del progetto, le seguenti indagini strumentali, da affidare ad archeologi subacquei specializzati con comprovata esperienza e da eseguire con taratura degli strumenti di indagine calibrata su una profondità massima fra ai 12 e i 14 metri in tutte le aree oggetto di intervento (area dei dragaggi e area della colmata).*
 - a. *indagine con impiego del Profilatore di Sedimento (Sub bottom profiler-chirp sonar) estremamente valido nell'identificazione di oggetti sepolti nei fondali, soprattutto oggetti in legno.*
 - b. *indagine con Sonar a Scansione Laterale (side scan sonar) in grado di identificare la diversa tipologia dei sedimenti presenti sul fondale, di rilevare gli affioramenti rocciosi e i principali lineamenti morfologici, oltre a permettere l'individuazione oggetti specifici come infrastrutture o relitti.*
4. *Nell'area antistante il villaggio di Punta Le Terrare si dovrà svolgere un'ispezione visiva da parte di archeologi subacquei lungo una fascia di circa 100 metri dal sito, al fine di valutare l'effettiva quantità e qualità dei materiali di pertinenza del villaggio protostorico dispersi in mare e procedere eventualmente al posizionamento dei reperti di maggiore interesse e al loro eventuale recupero.*
5. *La documentazione scientifica relativa alle indagini strumentali e alle ricognizioni dovrà essere consegnata a questo Ufficio per le valutazioni di competenza prima dell'avvio delle fasi esecutive del progetto.*
6. *Qualora all'esito delle indagini strumentali e delle ispezioni visive siano individuate evidenze riconducibili a depositi e/o stratigrafie archeologiche, ai sensi dell'art.25 del D.Lgs. 50/2016 dovranno essere effettuati, su indicazione di questa Soprintendenza, gli approfondimenti di indagine atti a definirne la natura e l'entità e dovranno essere adottate, con oneri a carico del proponente, adeguate misure finalizzate alla salvaguardia e tutela, incluse le attività di recupero, conservazione e restauro;*
7. *Nel caso di rinvenimenti chiaramente identificati come relitti, si dovrà procedere, con oneri a carico del proponente, allo scavo degli stessi con metodologia stratigrafica ad opera di archeologi specializzati, alla messa in sicurezza di quanto rinvenuto e a tutte le attività necessarie per evitarne la perdita e per favorirne la conservazione ottimale.*

Allegato fotografico SABAP-LE

(immagini scattate da personale tecnico della Soprintendenza ABAP di Lecce – 2019)>.

RITENUTO che, ai fini di una completa comprensione del sopra riportato parere endoprocedimentale della competente Soprintendenza ABAP, è necessario allegare, quale parte integrante del presente parere, l'“Allegato fotografico SABAP-LE”.

CONSIDERATO che il **Servizio II - Scavi e tutela del patrimonio archeologico**, della Direzione generale ABAP, con nota prot. n. 481 dell'8/01/2021, ha trasmesso il proprio contributo istruttorio, come di seguito riportato:

< In riscontro alle note prot. 32394 del 06.11.2020, 32918 dell'11.11.2020 e 33807 del 19.11.2020 con le quali codesto Servizio ha richiesto alla competente SABAP per le province di Brindisi Lecce e Taranto di esprimere il proprio motivato parere sul progetto relativo ai “lavori di completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est” così come modificato a seguito delle richieste di questo Ministero, vista la nota prot. 23329 dell'11.12.2020 con la quale la citata Soprintendenza trasmette le proprie valutazioni ed esaminata la documentazione progettuale con particolare riguardo al documento 09-017-DR-006-1-GEO recante la Relazione archeologica di cui all'articolo 25 del D.Lgs. 50/2016, si comunica quanto segue.

Per quanto riguarda le problematiche archeologiche di competenza dello scrivente Servizio, si rileva in primo luogo che, sulla base dei dati raccolti in fase preliminare, l'area interessata dalla realizzazione della nuova cassa di colmata destinata al contenimento dei sedimenti portuali provenienti dalle attività di dragaggio previste in progetto non appare interferire con presenze archeologiche.



Al contrario, le operazioni di dragaggio di parte dei fondali ricadenti all'interno del porto, non modificate nella nuova progettazione né nell'ampiezza né nella profondità, risultano ben più problematiche in relazione alla tutela archeologica.

La citata documentazione archeologica di progetto, pur limitandosi a collazionare i dati editi, sottolinea infatti la lunga frequentazione dell'area di approdo a partire dall'età protostorica e l'estrema importanza assunta dal porto di Brindisi nello sviluppo della città.

Il gran numero di rinvenimenti, per lo più fortuiti, registrati a partire dalle fine del secolo XIX sui fondali del porto e nelle coste adiacenti, sebbene non localizzabili con precisione, rende molto probabile che la realizzazione delle opere di dragaggio abbia un notevole impatto sul patrimonio archeologico ancora presente sui fondali.

Infatti già dalla semplice "sovrapposizione della carta archeologica dei ritrovamenti sottomarini edita dalla prof.ssa Rita Auriemma alla planimetria di progetto, alcuni dei rinvenimenti effettuati ricadono proprio nelle aree di dragaggio a -14 e -12 m s.l.m. o nelle loro immediate vicinanze; in particolare, nella zona direttamente interessata dai dragaggi, sono localizzati, sia pure in assenza di ubicazioni georeferenziate, un probabile relitto e tre recuperi di materiale".

Inoltre all'imbocco del canale Pigionati, in area immediatamente adiacente a quella interessata dai lavori, è stato individuato e indagato con indagini archeologiche sistematiche un relitto medievale ben conservato di cui però non è nota l'esatta posizione, mentre presso Punta le Terrare è situato un importante insediamento protostorico pluristratificato che, a causa della sua posizione, è costantemente soggetto all'opera di erosione marina, con conseguente dispersione di materiali archeologici nel tratto di mare nel quale sono previsti i dragaggi.

La Soprintendenza comunica poi che per l'area di Sant'Apollinare, interessata dai dragaggi a quota -12 dal l.m.m. sono disponibili gli esiti di recenti indagini archeologiche prescritte in relazione ad un diverso progetto. La campagna di carotaggi e la ricognizione dei fondali, effettuata da un archeologo professionista, con prelievo di campioni - la cui analisi non risulta peraltro al momento conclusa - non hanno però consentito, data la scarsa visibilità dei fondali e gli importanti spessori dei sedimenti accumulatisi a causa delle "forti correnti sottomarine, connesse sia alla conformazione geografica del porto sia all'intenso traffico marittimo di imbarcazioni di notevoli dimensioni" che "favoriscono il continuo spostamento di fanghi e sedimenti" di individuare e localizzare i depositi archeologici descritti nella bibliografia di settore.

Non essendo in grado di escludere, sulla base dei dati forniti dalla proponente, la possibilità che i lavori interferiscano con i depositi archeologici, di cui peraltro è certa l'esistenza nei tratti di mare interessati dai lavori o direttamente adiacenti, la Soprintendenza, pur esprimendo parere favorevole alla realizzazione dei lavori, provvede ad impartire una serie di puntuali prescrizioni (nn. 2-7, di seguito dettagliate) che lo scrivente Servizio ritiene pienamente condivisibili.

In particolare si richiede al Proponente:

2. collazione della documentazione esistente presso gli archivi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale o dell'Ente Porto di Brindisi riguardante "i numerosi lavori di dragaggio e banchinamento che hanno interessato la struttura portuale, in particolare in seguito all'insediamento industriale e della Marina Militare";
3. realizzazione delle seguenti indagini strumentali in tutte le aree oggetto di intervento (area dei dragaggi e area della colmata), con taratura degli strumenti di indagine calibrata su una profondità massima fra i 12 e i 14 metri
 - a. Profilatore di Sedimento (Sub bottom profiler - chirp sonar) estremamente valido nell'identificazione di oggetti sepolti nei fondali, soprattutto oggetti in legno;
 - b. Sonar a Scansione Laterale (Side scan sonar) in grado di identificare la diversa tipologia dei sedimenti presenti sul fondale, di rilevare gli affioramenti rocciosi e i principali lineamenti morfologici, oltre a permettere l'individuazione oggetti specifici come infrastrutture o relitti;
4. ricognizione del tratto di mare antistante il villaggio di Punta Le Terrare, per una fascia di circa 100 metri, al fine di valutare l'effettiva quantità e qualità dei materiali di pertinenza del villaggio protostorico dispersi in mare e procedere alla georeferenziazione dei reperti di maggiore interesse ed eventualmente al loro recupero;
5. consegna della documentazione scientifica relativa alle indagini strumentali e alle ricognizioni in



fase di progettazione esecutiva e, in ogni caso, prima dell'inizio dei lavori;

6. *approfondimenti di indagine atti a definirne la natura e l'entità delle evidenze riconducibili a depositi e/o stratigrafie archeologiche eventualmente individuate a seguito delle indagini strumentali e delle ispezioni visive sopra citate, e adozione delle necessarie misure finalizzate alla salvaguardia e tutela di quanto rinvenuto, incluse le attività di recupero, conservazione e restauro;*
7. *in particolare, nel caso di rinvenimento di relitti si prescrive lo scavo degli stessi con metodologia stratigrafica, la messa in sicurezza di quanto rinvenuto e adozione delle misure necessarie alla salvaguardia e conservazione ottimale di quanto recuperato.*

Tutte le indagini/operazioni sono interamente a carico del Proponente e dovranno essere affidate ad archeologi o restauratori (per le operazioni di restauro e messa in sicurezza) professionisti, dotati di adeguata esperienza nel settore.

Dette prescrizioni dovranno essere ottemperate in fase di redazione del progetto esecutivo, in modo da consentire alla Soprintendenza di richiedere, nel caso di rinvenimenti, ulteriori approfondimenti di indagine - che, si ribadisce, potranno anche consistere in scavi stratigrafici in estensione per il recupero di eventuali relitti o depositi archeologici conservati nei fondali in esame - ovvero di prescrivere adeguate varianti progettuali, nel caso in cui i rinvenimenti consistano in "complessi la cui conservazione non può essere altrimenti assicurata che in forma contestualizzata mediante l'integrale mantenimento in sito" come previsto dall'articolo 25, comma 9, lettera c) del Codice degli appalti >.

Progetto presentato con l'istanza di VIA ("Progetto 2017")

CONSIDERATO che con l'istanza di VIA il Proponente ha presentato un progetto (di seguito denominato "Progetto 2017"), che prevede delle opere di dragaggio di una parte dei fondali ricadenti all'interno del Porto di Brindisi (per una superficie dello specchio acqueo pari a 977.000 mq) e il banchinamento, con realizzazione della retrostante colmata, di un tratto di costa ricadente nel porto esterno, nell'area compresa tra il Pontile Petrochimico e Costa Morena Est la cui superficie (prima delle modifiche introdotte con la presentazione del progetto di cui alla nota del Proponente del 06/11/2020 di seguito denominato "Progetto 2020") era di 166.488,03 mq.

CONSIDERATO che la vasca di colmata è stata prevista per il contenimento dei sedimenti provenienti dai dragaggi da realizzare per adeguare una parte dei fondali ricadenti all'interno del Porto di Brindisi, alle profondità previste dal Piano Regolatore Portuale, mediante approfondimento alla quota di -12.0 m dal l.m.s.m per l'area di Sant'Apollinare interessata dal progetto di realizzazione del nuovo terminal Ro-Ro (il cui progetto di "Adeguamento tecnico funzionale del terminal S. Apollinare" è stato già oggetto della determinazione di esclusione dalla procedura di VIA da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare prot. n. 16338 del 07/07/2011 - parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del 17/06/2011) e di -14.0 m dal l.m.s.m, lungo il canale di accesso al porto interno e nella zona delle calate di Costa Morena, interessate dai terminali container e rinfuse.

CONSIDERATO che la realizzazione della vasca di colmata, delimitata a sud dall'attuale linea di costa, determina l'occlusione di 4 scarichi a mare (due di natura antropica e due naturali relativi agli sbocchi del Fiume Grande e del suo canale di sfioro), comportando la previsione di un canale artificiale in grado di raccogliere e regimentare le acque provenienti da detti scarichi, ad est della vasca stessa.

CONSIDERATO che, sebbene l'area prossima all'intervento sia stata oggetto di notevoli trasformazioni antropiche a carattere industriale e quindi fortemente connotata dai manufatti di tipo produttivo connessi alla presenza dei siti industriali e delle attrezzature portuali, il paesaggio costiero, nel tratto corrispondente all'area di realizzazione della cassa di colmata conserva ancora una notevole valenza naturalistica data dalla presenza del Fiume Grande, che rappresenta l'elemento naturale intorno al quale si sviluppa un sistema paesaggistico unitario (Sistema/Fiume) costituito, oltre che dal fiume stesso e dalla insenatura naturale in cui esso sfocia (che costituisce il lato sud della cassa di colmata e che in tal modo risulta quindi obliterata), anche dall'area umida che si determina dall'allargamento della parte terminale del corso del fiume stesso e dalle formazioni arbustive in evoluzione naturale presenti, nonché dal Parco naturale regionale "Salina di Punta della Contessa", con la relativa area di rispetto, che si innestano sul percorso del fiume stesso (come puntualmente descritto e rilevato dalla competente Soprintendenza ABAP con i pareri sopra riportati).



CONSIDERATO quanto previsto dal vigente Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), approvato con D.G.R. della Puglia n. 176/2015 e pubblicato su BURP n. 40 del 23/03/2015.

VISTA e CONSIDERATA la verifica effettuata dalla competente Soprintendenza ABAP in merito alla compatibilità/coerenza dell'intervento proposto con le disposizioni di tutela previste dalle NTA del PPTR, con particolare riferimento a quelle aree direttamente interferite dal progetto.

CONSIDERATO che, come rilevato dalla competente Soprintendenza ABAP, l'insenatura naturale oggetto dell'intervento di colmata è lambita dalla "Strada delle Pedagne", identificata dal PPTR quale ulteriore contesto paesaggistico (UCP) - *Strada panoramica*, tutelata dall'art. 86 (*Indirizzi delle componenti dei valori percettivi*) e dall'art. 87 (*Direttive delle componenti dei valori percettivi*) delle NTA e che, con la realizzazione della cassa di colmata, viene allontanata - oltre che modificata morfologicamente - la linea di costa di circa 500 m dalla stessa strada, alterando, quindi, le visuali paesaggistiche dalla stessa strada verso il mare.

CONSIDERATO che la realizzazione della cassa di colmata interferisce direttamente con i "territori costieri" tutelati ai sensi dell'art. 142, co. 1, lett. a), del D.lgs. 42/2004 e dall'art. 45 (*Prescrizioni per i territori costieri*) delle NTA del PPTR, che al comma 3, lett. b5), consente la *realizzazione di porti, infrastrutture marittime, sistemazioni idrauliche e relative opere di difesa se inserite in organici piani di assetto, se inserite in progetti di sistemazione ambientale utilizzando tecnologie/materiali appropriati ai caratteri del contesto e opere di mitigazione degli effetti indotti dagli interventi in coerenza con il progetto territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" elab. 4.2.4.*

CONSIDERATO che il Proponente con le controdeduzioni di cui alla nota del 05/02/2019 (cfr. pg. 6 del presente parere tecnico istruttorio), riferite al "Progetto 2017", ha dichiarato che l'intervento è coerente con le prescrizioni dettate dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) per i territori costieri (art. 45 delle NTA) e non contrasta con quanto previsto per l'area d'intervento dal Progetto territoriale di "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri", di cui allo stesso PPTR, ritenendo che l'indicazione di "waterfront a forte criticità da rigenerare" debba essere riferita al fronte di mare aperto della località Pedagne, in quanto il tratto costiero della cassa di colmata risulta interno all'ambito portuale esistente e, secondo lo stesso Proponente, tale Progetto territoriale "non individua interventi nell'ambito costiero portuale esistente".

RITENUTO, al contrario, che come stabilito dall'art. 33, co. 1, delle NTA del PPTR, il citato Progetto territoriale di "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri", oltre ad avere lo scopo di valorizzare l'immenso patrimonio identitario ancora presente nel sistema costiero, ha anche quello di arrestare i processi di degrado dovuti alla pressione insediativa e che a tal fine, per l'area di intervento - la cui morfotologia edilizia è di matrice produttiva - si prevede la necessità di mettere in atto interventi di compensazione ecologica e di riqualificazione paesaggistica.

CONSIDERATO che il progetto territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" elab. 4.2.4 del PPTR, individua per l'area di intervento le seguenti componenti del sistema insediativo costiero:

- Waterfront: waterfront a forte criticità da rigenerare;
- Edificato: piattaforma produttiva-commerciale-direzionale - area ulteriormente qualificata come "detrattore costiero";

e che, nel caso di attività produttive compatibili con gli *obiettivi di tutela degli habitat marino-costieri, di valorizzazione del paesaggio costiero e con le politiche di promozione e sviluppo turistico regionale*, prevede la necessità di interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica e in particolare, con riferimento all'intervento di cui trattasi, *l'impianto di nuove aree a verde con essenze locali ai fini della compensazione ecologica.*

CONSIDERATO che con il parere prot. n. 9857 del 10/05/2019 della competente Soprintendenza ABAP sono state evidenziati i potenziali impatti paesaggistici e cumulativi derivanti dalla totale occlusione dell'insenatura di foce per la realizzazione della cassa di colmata che, oltre ad alterare il rapporto di intervisibilità della costa dai punti di vista sensibili presenti nell'area vasta di intervento e indagati con sopralluogo dalla medesima Soprintendenza, determina una trasformazione irreversibile della morfologia della linea di costa.

17/02/2021



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

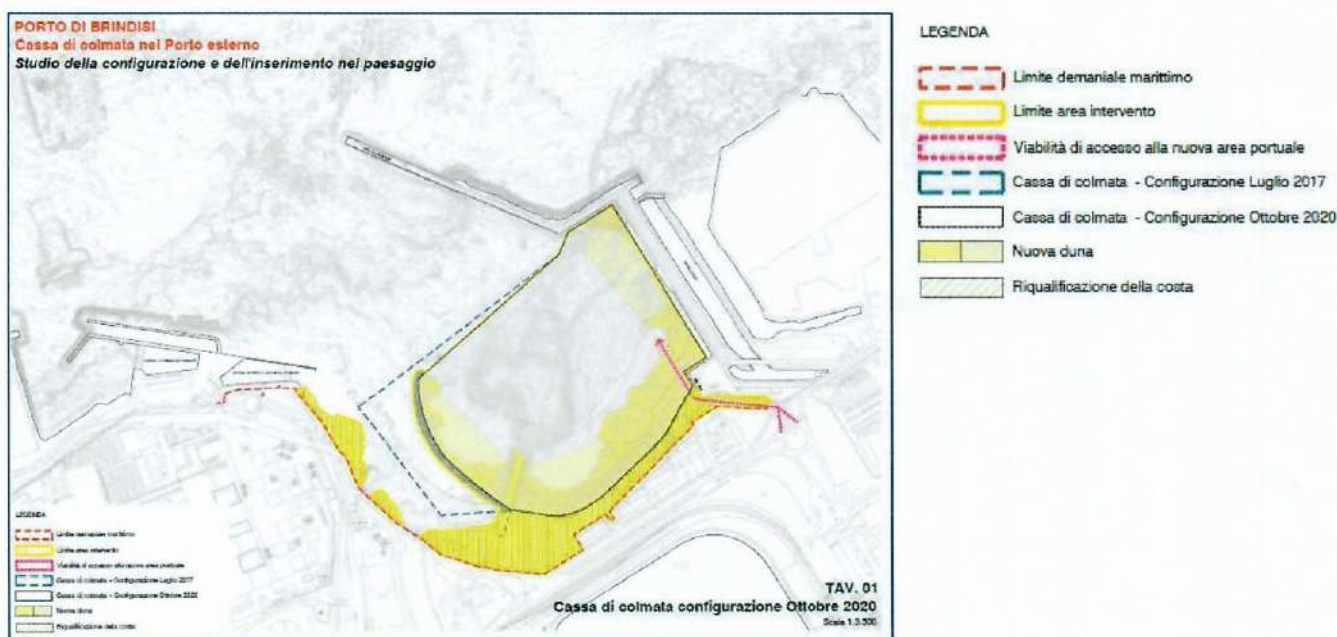
CONSIDERATO che le prescrizioni indicate dalla competente Soprintendenza ABAP, con il suddetto parere espresso in data 10/05/2019 riferito al “Progetto 2017”, per il superamento delle criticità descritte nello stesso parere per la realizzazione della cassa di colmata, sono state oggetto di verifica congiunta tra ASPMAM, Soprintendenza ABAP e questa Direzione generale ABAP durante gli incontri tecnici sopraccitati e le interlocuzioni avvenute, per le vie brevi, e che la stessa Soprintendenza, con il successivo parere dell’11/12/2020 ha quindi riferito che “... Si tiene conto tuttavia di quanto emerso durante le riunioni tecniche svolte successivamente alla stesura della nota prot. 9857/2019 relativamente alla non fattibilità di un progetto che lasci libera anche l’insenatura”.

Progetto presentato dall’ASPMAM il 06/11/2020 (“Progetto 2020”)

CONSIDERATO, quindi, che l’ASPMAM, con nota prot. n. 28492 del 06/11/2020, ha trasmesso il progetto definitivo della cassa di colmata - di dimensioni più ridotte rispetto al progetto iniziale (superficie totale: da 167.488,03 mq a 144.260,58 mq) - completo di interventi di riqualificazione paesaggistica, in coerenza con quanto previsto per l’area dal “Progetto di valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri” di cui al PPTR.

CONSIDERATO che il “Progetto 2020” consiste:

- a) nella realizzazione della nuova cassa di colmata nello specchio acqueo ubicato tra il Pontile Petrochimico, ad est, e Costa Morena, ad ovest;
- b) nel dragaggio di una porzione di fondale portuale e il conferimento dei sedimenti marini portuali dragati nella cassa di colmata suddetta;
- c) nella realizzazione di una nuova duna lungo il limite sud-orientale della cassa di colmata;
- d) nella riqualificazione del tratto di costa posto immediatamente a tergo della cassa di colmata, ricadente nell’ambito della circoscrizione demaniale marittima di competenza dell’Autorità di Sistema Portuale ed esteso lungo un tratto di via Enrico Fermi e di via Albert Einstein. In questo contesto è anche individuata la viabilità di accesso alla nuova opera portuale.



CONSIDERATO che il nuovo progetto della cassa di colmata (“Progetto 2020”), rispetto alla configurazione del “Progetto 2017”, comporta: la riduzione del volume e della superficie della cassa di colmata (da circa 167.000 m² a circa 140.000 m²), l’aumento dell’ampiezza del nuovo canale (+ 85 m), la riduzione del fronte di accosto dalla banchina (- 100 m) e l’incremento della superficie permeabile e che, al fine di ottemperare a quanto previsto dal “Progetto di Valorizzazione dei territori costieri” del PPTR, sono



SERVIZIO V “TUTELA DEL PAESAGGIO”
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it



state previste opere di riqualificazione paesaggistica - da realizzare secondo il Proponente una volta conclusa la costruzione della cassa di colmata - consistenti nella realizzazione di una duna, nella riqualificazione del verde esistente, nell'impianto di nuovo verde e nella sistemazione della sponda occidentale della nuova foce del Fiume Grande.

CONSIDERATO che, come descritto nella *Relazione Paesaggistica* (elaborato RP) e nelle tavole allegate, trasmesse dal Proponente con la nota prot. n. 28492 del 06/11/2020, il progetto di riqualificazione dell'area oggetto di realizzazione della cassa di colmata propone il ripristino della vegetazione più prossima al profilo della nuova cassa che, necessariamente, sarà rimossa per consentire la costruzione della stessa e il livellamento del piano campagna, uniformato alla quota di + 3 m s.l.m.m. per consentire una fruizione completa dell'area. L'area verde così ottenuta sarà percorsa da una passeggiata pedonale (circa 670 m), di collegamento dell'ingresso carrabile alla nuova foce del Fiume Grande. Questa si manterrà pressoché tutta alla quota di + 3 m s.l.m.m., a meno di una porzione centrale dove si eleverà per raccordarsi alla nuova duna. Le specie vegetali che saranno impiantate sono le stesse che caratterizzeranno la duna e verranno impiantate ad integrazione della vegetazione esistente. Lungo la nuova foce del Fiume Grande, i tre tratti di sponda occidentale esistenti saranno mantenuti nella configurazione attuale e trattati in maniera analoga, con il potenziamento della vegetazione esistente. La realizzazione della nuova duna e la riqualificazione del tratto di costa prospiciente la nuova cassa di colmata costituiranno, nel complesso, una nuova, estesa area a verde – circa 50.000 m² – che sarà fruibile dal pubblico, avendo previsto di ubicare la recinzione portuale lungo il margine settentrionale – lato porto - della nuova duna. Si riporta di seguito la Tavola 5, del "Progetto 2020", che meglio descrive l'intervento di inserimento della cassa di colmata e di riqualificazione paesaggistica dell'area.



CONSIDERATE le valutazioni espresse in ultimo in merito al nuovo progetto presentato, “Progetto 2020” dalla competente Soprintendenza ABAP, che pur riconoscendo *un apprezzabile miglioramento della qualità progettuale e quindi una maggiore tutela degli elementi paesaggistici connessi alla presenza del Sistema/Fiume, rispetto a quanto proposto nella configurazione del progetto definitivo del 2017, in quanto il progetto del verde inserito nel nuovo layout della cassa di colmata contribuisce in parte a ricucire le opere di progetto con il Sistema Fiume, a vantaggio degli equilibri sistemici, delle formazioni vegetative spontanee e della fauna ivi insediata*, evidenzia comunque che *permangono alcune rilevanti criticità relative alle dimensioni della cassa di colmata rimodulata, all’occultamento dell’insenatura di foce, al rapporto di intervisibilità delle opere con il contesto paesaggistico di riferimento, agli impatti verificati e potenziali descritti nel parere dell’11/12/2020.*

CONSIDERATO che le opere di “*sistemazione della sponda occidentale della nuova foce*” e di “*realizzazione di una duna che impegnerà il 28% della nuova superficie portuale*” proposte con il “Progetto 2020”, ad avviso della Soprintendenza ABAP *possono intendersi solo in parte come opere di compensazione e pertanto non sono ritenute sufficienti a compensare il sacrificio che la realizzazione di una colmata pari a circa 14,4 ettari dello specchio acqueo, accanto ad una spianata incolta di dimensioni paragonabili, comporterebbe sul contesto paesaggistico di riferimento.*

CONSIDERATO che a seguito di tali valutazioni la medesima Soprintendenza ABAP ha ritenuto di evidenziare la necessità che il progetto in esame preveda *ulteriori compensazioni, quali interventi non strettamente collegati all’opera e mirati a perseguire l’obiettivo di eliminare detrattori esistenti nell’area di competenza, quale quello costituito dall’area incolta (cassa di colmata di Capobianco, ex area rigassificatore LNG) esistente ad est della cassa di colmata in progetto, per la quale la stessa Soprintendenza ha ritenuto di richiedere la seguente prescrizione: 1. Dovrà essere realizzata la dismissale della spianata incolta ubicata ad est dell’area di intervento, oltre il pontile petrolchimico (di dimensioni planimetriche pari a circa 10 ettari) per la parte emergente dal filo d’acqua. Tale dismissale potrà essere programmata nel tempo e dovrà comunque essere conclusa quando tutte le opere progettate (riportate in elenco nel paragrafo 2), saranno state realizzate.*

VISTA la nota prot. n. 4201 del 04/02/2021 con la quale l’**ASPMAM** ha comunicato che, con Determinazione Direttoriale n. 35764/RU del 02/02/2021, l’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha approvato la perimetrazione della Zona Franca Doganale all’interno dell’area portuale di Brindisi denominata “Capobianco”, come proposta dalla stessa ASPMAM, coincidente con la piattaforma, attualmente inutilizzata, sita ad est della cassa di colmata di progetto.

CONSIDERATO che l’area incolta ad est della cassa di colmata in progetto, in località Capobianco, destinata ad ospitare, una volta completata, il terminale di rigassificazione di GNL dalla Società Brindisi LNG S.p.A. (non più realizzato), è stata oggetto del Decreto di compatibilità ambientale n. 366 del 01/07/2010 (riferito alla colmata già realizzata al momento dell’istanza di VIA e al suo completamento limitatamente al sedime del rigassificatore), nell’ambito del quale questo Ministero ha dettato delle prescrizioni, alcune delle quali finalizzate a mitigare l’impatto paesaggistico delle opere ivi previste, già oggetto di uno “Studio di mitigazione ambientale e inserimento paesaggistico” presentato dalla Società proponente nell’agosto 2009.

RITENUTO che la parziale rimozione della cassa di colmata di Capobianco, così come proposta dalla Soprintendenza ABAP *per la parte emergente dal filo d’acqua, non costituirebbe “eliminazione di tale detrattore”, la cui presenza sarebbe comunque apprezzabile dalla strada panoramica denominata Strada delle Pedagne.*

RITENUTO che il progetto di riqualificazione del tratto di costa prospiciente la cassa di colmata, proposto in ultimo con il “Progetto 2020”, con la realizzazione di un’estesa area a verde di circa 50.000 m² (+ 30.000 m², rispetto ai 20.000 esistenti) fruibile dal pubblico, estesa anche su una parte della stessa cassa di colmata (data la recinzione portuale prevista lungo il margine settentrionale della nuova duna proposta), è compatibile con quanto previsto per l’area di progetto dal Progetto territoriale per il paesaggio regionale del PPTR “La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri”, dove per i “Waterfront a forte criticità da rigenerare”, costituiti da morfotipologie edilizie di matrice produttiva, nei quali rientra anche l’area in esame, sono previsti interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica da attuare attraverso la



deimpermeabilizzazione delle superfici immotivatamente sigillate e l'impianto di nuove aeree a verde con essenze locali ai fini della compensazione ecologica.

RITENUTO, comunque, necessario, a fronte del permanere di alcune criticità ancora rilevate dalla Soprintendenza ABAP nel definitivo parere endoprocedimentale dell'11/12/2020, anche dopo le modifiche apportate dal Proponente alla cassa di colmata con il "Progetto 2020" - che l'ASPMAM, a titolo di compensazione, elabori un progetto di mitigazione dell'impatto paesaggistico della piattaforma "Capobianco", presente ad est della cassa di colmata in progetto, includendo anche le limitrofe aree costiere da riqualificare, valutando la possibilità di unificare il nuovo progetto di mitigazione/riqualificazione con quanto proposto con il progetto di riqualificazione dell'area della cassa di colmata di cui al presente progetto.

CONSIDERATO che allo stato attuale non è stata ancora definita la destinazione d'uso dell'area della cassa di colmata e che, pertanto, nella proposta di "Progetto 2020", sono state considerate due ipotesi di sistemazione finale della stessa: quella relativa alla realizzazione di un'area artigianale, quale ad esempio cantieristica nautica di lusso oppure quella di un Terminal commerciale.

RITENUTO necessario che il progetto definitivo di sistemazione finale dell'area sia sottoposto alla valutazione della competente Soprintendenza ABAP e di questa Direzione generale.

CONSIDERATO che la competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio, con il parere endoprocedimentale in ultimo espresso l'11/12/2020, ha verificato il quadro vincolistico delle aree interessate dal progetto di cui trattasi (nonché dell'area vasta dell'intervento) e quindi la compatibilità con lo stesso delle opere previste, provvedendo a indicare le condizioni ambientali necessarie a garantire il coerente rispetto del medesimo quadro e a prevenire, durante l'esecuzione degli interventi, ogni possibile rischio archeologico residuo.

A conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto; visti i pareri endoprocedimentali della competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio; acquisita, per le vie brevi, la condivisione del Servizio II, *Scavi e tutela del patrimonio archeologico*, della Direzione generale ABAP su quanto espresso dalla competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio; esaminati gli elaborati progettuali consegnati e lo Studio di Impatto Ambientale; preso atto della situazione vincolistica verificata dalla competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio; la **Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio** esprime, per quanto di competenza, parere tecnico istruttorio favorevole alla dichiarazione di compatibilità ambientale del progetto "Porto di Brindisi. Lavori per il completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra Pontile Petrochimico e Costa Morena Est", quest'ultima come proposta con le modifiche presentate con nota prot. n. 28492 del 06/11/2020 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (leggasi "Progetto 2020"), precisando che la stessa Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale deve osservare le condizioni ambientali di seguito elencate dal n. 1 al n. 6:

- 1) Con il Progetto Esecutivo l'Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale deve:
 - a) presentare, per la relativa approvazione preventiva, il progetto di pari livello di approfondimento (esecutivo) del "Progetto del verde (interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica)", trasmesso con nota del 06/11/2020, comprensivo della prevista viabilità di accesso alla "nuova area portuale", delle aree pedonali, delle recinzioni e dei cancelli;
 - b) presentare, per la relativa approvazione preventiva, alla Direzione generale ABAP e alla competente Soprintendenza ABAP, un progetto di pari livello di approfondimento relativo alla mitigazione dell'impatto paesaggistico della piattaforma "Capobianco", presente ad est della cassa di colmata in progetto, da estendere anche alle limitrofe aree costiere, verificando la possibilità di realizzare una continuità con il progetto di mitigazione e riqualificazione paesaggistica di cui al "Progetto 2020"; con il progetto complessivo, riferito alle due aree, Capobianco e Costa Morena Est, dovrà essere presentato anche un elaborato nel quale saranno indicate le aree nelle quali le opere a verde e quelle di riqualificazione previste dal progetto complessivo potranno essere realizzate contemporaneamente all'avanzare degli interventi proposti con la presente istanza, cassa di colmata e dragaggi;

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Paesaggio



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723-4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEC: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – 2. Fase di progettazione esecutiva.

Verifica di ottemperanza: Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo - Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio

Ufficio MiBACT coinvolto: Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.

- 2) Con il Progetto Esecutivo l'Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale deve:
- a) presentare alla competente Soprintendenza ABAP la documentazione esistente presso gli archivi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale o dell'Ente Porto di Brindisi riguardante *“i numerosi lavori di dragaggio e banchinamento che hanno interessato la struttura portuale, in particolare in seguito all'insediamento industriale e della Marina Militare”*;
 - b) realizzare le seguenti indagini strumentali da affidare ad archeologi subacquei specializzati con comprovata esperienza e da eseguire con taratura degli strumenti di indagine calibrata su una profondità massima fra i 12 e i 14 metri, in tutte le aree oggetto di intervento (area dei dragaggi e area della colmata):
 1. profilatore di Sedimento (Sub bottom profiler - chirp sonar) estremamente valido nell'identificazione di oggetti sepolti nei fondali, soprattutto oggetti in legno;
 2. sonar a Scansione Laterale (Side scan sonar) in grado di identificare la diversa tipologia dei sedimenti presenti sul fondale, di rilevare gli affioramenti rocciosi e i principali lineamenti morfologici, oltre a permettere l'individuazione oggetti specifici come infrastrutture o relitti;
 - c) eseguire la ricognizione del tratto di mare antistante il villaggio di Punta Le Terrare, per una fascia di circa 100 metri, al fine di valutare l'effettiva quantità e qualità dei materiali di pertinenza del villaggio protostorico dispersi in mare e procedere alla georeferenziazione dei reperti di maggiore interesse ed eventualmente al loro recupero;
 - d) consegnare la documentazione scientifica relativa alle indagini strumentali e alle ricognizioni effettuate;
 - e) eseguire approfondimenti di indagine atti a definire la natura e l'entità delle evidenze riconducibili a depositi e/o stratigrafie archeologiche eventualmente individuate a seguito delle indagini strumentali e delle ispezioni visive sopra citate, e adottare le necessarie misure finalizzate alla salvaguardia e tutela di quanto rinvenuto, incluse le attività di recupero, conservazione e restauro. La competente Soprintendenza potrà prescrivere adeguate varianti progettuali, nel caso in cui i rinvenimenti consistano in *“complessi la cui conservazione non può essere altrimenti assicurata che in forma contestualizzata mediante l'integrale mantenimento in sito”* come previsto dall'articolo 25, comma 9, lettera c) del Codice degli appalti;
 - f) nel caso di rinvenimento di relitti, effettuare lo scavo degli stessi con metodologia stratigrafica, provvedere alla messa in sicurezza di quanto rinvenuto e adottare le misure necessarie alla salvaguardia e conservazione ottimale di quanto recuperato;
 - g) sostenere gli oneri economici occorrenti per tutte le indagini/operazioni sopra indicate da affidare ad archeologi o restauratori (per le operazioni di restauro e messa in sicurezza) professionisti, dotati di adeguata esperienza nel settore.
 - h) con almeno trenta giorni di anticipo, comunicare la data di inizio delle indagini strumentali di cui alle condizioni ambientali 2.b) e 2.c) e il nominativo (con allegato *curriculum*) del personale specializzato archeologico subacqueo incaricato alla competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – 2. Fase di progettazione esecutiva.



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Verifica di ottemperanza: Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.

- 2) L'Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale con almeno trenta giorni di preavviso, deve:
- comunicare la data di inizio dei lavori dei due macro interventi (cassa di colmata e dragaggio con contestuale riempimento della cassa) - comprese le attività di predisposizione delle aree di cantiere e anche qualora gli stessi siano attivati per sub-lotti successivi - alla competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio;
 - consegnare alla competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio il cronoprogramma generale definitivo di esecuzione delle opere, comprese quelle di impianto del cantiere e di realizzazione delle opere di mitigazioni e di inserimento paesaggistico previste dal progetto di cui trattasi e di quelli indicati alle condizioni ambientali 1.a) e 1.b);

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e Paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM - 3. Fase precedente la cantierizzazione

Verifica di ottemperanza: Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.

- 3) L'Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale deve provvedere, una volta conclusa la realizzazione della nuova cassa di colmata e durante i lavori di dragaggio e di refluitamento dei sedimenti nella stessa cassa di colmata, a realizzare gli interventi di ripristino vegetazionale e quelli di riqualificazione paesaggistica compatibili con lo stato di avanzamento dei lavori e secondo il cronoprogramma di cui alla condizione ambientale 1.b), approvato dalla Direzione generale ABAP e dalla competente Soprintendenza ABAP, prevedendo l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi. Dell'avvenuta realizzazione dei suddetti interventi deve essere fornita alla competente Soprintendenza ABAP una adeguata relazione, corredata da altrettanto adeguata documentazione fotografica.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA – 4. Fase di cantiere

Verifica di ottemperanza: Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.

- 4) L'Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale deve provvedere a completare le opere di mitigazione e di inserimento paesaggistico indicate nel "Progetto 2020", non appena i sedimenti dragati, conferiti nella cassa di colmata, saranno consolidati. Le opere a verde dovranno essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi e con l'obbligo di una verifica dell'attecchimento e vigore delle essenze piantate, entro tre anni dall'impianto; le essenze trovate seccate alla predetta verifica saranno sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica triennale

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA – 4. Fase di cantiere

Verifica di ottemperanza: Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.

- 5) In corso d'opera la competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio può impartire ulteriori e maggiori prescrizioni per tutti gli interventi corollari al progetto non dettagliatamente illustrati nella documentazione presentata.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e Paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA – 4. Fase di cantiere

Verifica di ottemperanza: Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.



- 6) L'Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, entro sei mesi dal termine della realizzazione del progetto ovvero di suoi lotti funzionali, deve consegnare alla competente Soprintendenze Archeologia, belle arti e paesaggio una relazione, corredata da adeguati elaborati fotografici, con la quale darà conto del recepimento di tutte le condizioni ambientali indicate dal numero 1) al numero 5).

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e Paesaggio.

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: *POST-OPERAM* – 6. Fase precedente la messa in esercizio.

Verifica di ottemperanza: Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.

Il Responsabile del Procedimento
UOTT n. 5 – Arch. Carmela Iannotti
(tel. 06/67234566 - carmela.iannotti@beniculturali.it)



Il Dirigente del Servizio
Arch. Rocco Rosario Tramutola



IL DIRETTORE GENERALE
(Arch. Federica GALLONI)

