



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

Regione Puglia

Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio
Assessorato all'Ambiente e Territorio
Sezione Autorizzazioni Ambientali
servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Ministero della Transizione Ecologica
CRESS@PEC.minambiente.it

RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
rfi-din-dpi.s.pa@pec.rfi.it

Italferr S.p.A.
italferr.ambiente@legalmail.it

Oggetto: *ID 5935 - Procedura di Valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24 - Progetto definitivo del collegamento ferroviario dell'Aeroporto del Salento con la stazione di Brindisi. [AC 357 -21]*

In riferimento alla nota Prot. r_puglia/AOO-089-08/04/2021/5149 di pari oggetto (acquisita in atti al prot. n. 9858 del 08/04/2021) con la quale codesta Sezione Autorizzazioni Ambientali invita le amministrazioni potenzialmente interessate dalla realizzazione delle opere a far conoscere le proprie determinazioni e/o osservazioni, si rappresenta quanto segue.

Con D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., sono state soppresse le Autorità di Bacino di cui alla L. 183/89 e contestualmente istituite le Autorità di Bacino Distrettuali (tra le quali la scrivente, relativa al Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale) che con la pubblicazione del DPCM 04/04/2018 sulla G.U. n. 135 del 13/06/2018 hanno avuto piena operatività.

L'istruttoria delle richieste di parere formulate a questa Autorità di Bacino Distrettuale è condotta con riferimento ai Piani di Gestione Distrettuali per il rischio alluvioni (PGRA)¹ e per le acque (PGA)², nonché ai piani stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI)³, redatti dalle ex-Autorità di Bacino comprese nel Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, vigenti per lo specifico ambito territoriale d'intervento.

¹ Piano di Gestione Rischio Alluvioni, elaborato ai sensi dell'art. 7 della Direttiva 2007/60/CE e dell'art. 7 del D.Lgs. 49/2010 ed adottato, nella fase di primo ciclo (2010-2015), con relativa VAS, ai sensi dell'art. 4 comma 3 del D.Lgs. 219/2010, con Del. n. 2 del Comitato Istituzionale Integrato del 03/03/2016 e DPCM del 27/10/2016 G.U. Serie generale n. 28 del 03/02/2017. Adottato, nella fase di secondo ciclo (2016-2021) dalla Conferenza Istituzionale Permanente il 20/12/2019 con Del. n. 1 del 20/12/2019, di adozione delle mappe di aggiornamento della Pericolosità e del Rischio da Alluvioni, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 98 del 14/04/2020 e sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 53 del 16/04/2020.

² Piano di Gestione Acque, elaborato ai sensi dell'art. 13 della Direttiva 2000/60/CE e dell'art. 117 del D.Lgs. 152/2006. Primo ciclo (2009-2014) con la relativa procedura VAS ai sensi dell'art. 66 del D.Lgs. 152/2006, adottato con Delibera CIP del 24/02/2010 e approvato con DPCM del 10/04/2013 (G.U. n. 160 del 10 luglio 2013); Secondo ciclo (2015-2021) adottato con Delibera CIP del 03/03/2016 e approvato con DPCM del 27/10/2016 (G.U. n. 25 del 31 gennaio 2017); Terzo ciclo (2021-2027) in fase di aggiornamento ai sensi dell'art. 66 c. 7 del D.Lgs 152/2006, con Delibera CIP n. 1 del 27/12/2018 e Delibera CIP n. 3 del 20/12/2019.

³ Territorio dell'UoM Puglia: Piano di Bacino stralcio Assetto Idrogeologico (PAI), approvato con Delibera del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Puglia n. 39 del 30 novembre 2005 e successivi aggiornamenti.



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

Dall'esame della documentazione pubblicata sul portale ministeriale <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7794/11347> si evince che l'intervento in progetto consiste nella realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario a singolo binario tra la stazione di Brindisi (BR) e la futura stazione dell'Aeroporto del Salento.

Il nuovo collegamento (lunghezza totale di 6+208,28 km circa) si svilupperà tendenzialmente in rilevato e sarà collegato alla Linea Bari - Lecce ed alla Linea Taranto - Brindisi mediante n. 2 nuovi raccordi aventi rispettivamente lunghezze 0+770 km circa e 1+064 km circa (nella tratta iniziale, in prossimità dei raccordi, il nuovo collegamento sarà in trincea sempre inferiore ai 3 m circa).

Le principali interferenze con la viabilità (SP 42, SS 16, SS 379, Via Egnazia, SC Torretta, SC 44, SC 105 e SS 697) saranno risolte attraverso la realizzazione di sottovia veicolari (SP 42), cavalcaferrovia (SS 16; SC 105), viadotti ferroviari (SS 379; Via Egnazia), adeguamenti plano-altimetrici e strade di ricucitura.

L'opera ferroviaria in progetto si svilupperà all'interno del bacino idrografico del Canale Cillarese attraversando una serie di corsi d'acqua minori (scoline di campo) ed il Canale Cillarese stesso, sul quale non è prevista la realizzazione di nuove opere (ponti, viadotti), bensì rimarrà in esercizio il ponte esistente.

La rete di drenaggio delle acque della piattaforma ferroviaria, progettata in forma integrata con la rete di smaltimento delle acque stradali, prevederà il collettamento delle acque complessivamente drenate fino ai recapiti finali (previo trattamento, con sistemi di dissabatura e disoleazione, delle acque di prima pioggia provenienti dalla rete di drenaggio della piattaforma stradale); si realizzerà inoltre una vasca di laminazione interrata in c.a. (volume utile di 1.200 m³) necessaria per regolare la portata scaricata nella rete comunale delle acque bianche.

Per la definizione delle portate transitanti lungo la rete di drenaggio (fossi di guardia, canalette, collettori di scarico) è stato assunto un tempo di ritorno di 100 anni; il dimensionamento dei tombini idraulici (utili a garantire la continuità idraulica delle rete di drenaggio) è stato eseguito in riferimento al tempo di ritorno di 200 anni.

Per quanto attiene alla pianificazione di Distretto e di Bacino, si rileva che la rete di drenaggio sopra descritta interferisce parzialmente con alcune aree sottoposte a tutela; in particolare:

- un tratto del nuovo collegamento ferroviario di progetto, in corrispondenza delle progressive km 0+618,60 (linea Aeroporto) e km 0+648,52 (raccordo Bari) interferiscono con corso d'acqua episodico individuato sia nelle mappe del PGRA, sia nella Carta Idrogeomorfologica della Regione Puglia, formalmente recepita dall'Amministrazione Comunale di Brindisi nella Variante di Adeguamento del PRG al PUTT/P (detta variante è stata adottata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 94 del 19/12/2014 e successivamente approvata dalla Regione Puglia con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1885 del 27/10/2015); pertanto, trovano applicazione le disposizioni degli artt. 4, 6 e 10 delle Norme Tecniche di Attuazione del PAI (NTA) per le aree assimilabili ad "Alveo fluviale in modellamento attivo ed aree golenali" e "Fasce di pertinenza fluviale";
- alcuni collettori di scarico recapitano le acque nel reticolo idrografico cartografato come definito al punto precedente, trovando parimenti applicazione le disposizioni degli artt. 4, 6



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

- e 10 delle Norme Tecniche di Attuazione del PAI (NTA) per le aree assimilabili ad “*Alveo fluviale in modellamento attivo ed aree golenali*” e “*Fasce di pertinenza fluviale*”;
- alcuni collettori di scarico recapitano le acque in un'area a pericolosità idraulica cartografata nelle mappe del secondo ciclo del PGRA (2016-2021) adottato dalla Conferenza Istituzionale Permanente con Delibera n. 1 del 20/12/2019; nelle citate aree a pericolosità idraulica trovano applicazione le Misure di Salvaguardia adottate con Decreto del Segretario Generale n. 540 del 13/10/2020, pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 270 del 29/10/2020;
 - il tratto terminale del collettore di scarico IN16 (avente come recapito finale il mare) intercetta, in prossimità della costa, una fascia di territorio perimetrata a “*pericolosità geomorfologica molto elevata - PG3*”, “*pericolosità geomorfologica elevata - PG2*”, “*pericolosità geomorfologica media e moderata - PG1*”(artt. 11, 13, 14, 15 delle NTA del PAI).

In riferimento a tali problematiche, questa Autorità di Bacino Distrettuale, per quanto di propria competenza, ritiene necessari alcuni approfondimenti nei termini di seguito specificati.

Relativamente alle opere di attraversamento del corso d'acqua episodico previste in corrispondenza delle progressive km 0+618,60 (linea Aeroporto) e km 0+648,52 (raccordo Bari), ossia di tombini scatolari 2,0 x 2,0 m, è necessario che le compatibilità degli stessi con le N.T.A. del PAI sia opportunamente attestata da un'analisi idrologica-idraulica che tenga conto dei possibili deflussi che si possono generare nel bacino idrografico sotteso, calcolati per eventi con tempo di ritorno di 200 anni, dimostrando l'esistenza di un adeguato franco rispetto ai predetti deflussi idraulici.

Relativamente ai collettori di scarico che recapitano nei corpi idrici superficiali (Canale Cillarese; compluvi minori), occorre che sia condotto uno studio del regime idraulico dei corpi recettori con riferimento sia ai deflussi ordinari del bacino naturalmente sotteso, sia ai deflussi scaricati, verificando preventivamente l'idoneità dei corpi recettori stessi a recepire le portate aggiuntive e dimostrando che queste non producano un incremento della pericolosità idraulica accertata dalla pianificazione di Distretto e di Bacino.

In aggiunta, si dovrà valutare con attenzione la compatibilità della quota di sbocco degli scarichi rispetto sia al livello della piena ordinaria (al di sopra del quale dovranno attestarsi gli scarichi stessi), sia al livello della piena bicentenaria (in rapporto alla quale andranno indicate le cautele e le soluzioni progettuali da adottarsi).

Infine, dovranno essere illustrate le soluzioni progettuali previste per assicurare la resistenza degli scarichi alle azioni erosive della corrente e per evitare fenomeni di erosione concentrata da parte degli scarichi stessi.

In merito al tratto terminale del collettore di scarico IN16, la progettazione dovrà essere supportata da uno studio di compatibilità geologica e geotecnica che analizzi compiutamente gli effetti dell'intervento sulla stabilità dell'area interessata, dimostrando che sia garantita la sicurezza, non si determinino condizioni di instabilità e non si modifichino negativamente le condizioni ed i



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

www.distrettoappenninomeridionale.it – PEC: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

processi geomorfologici nell'area e nella zona potenzialmente interessata dall'opera e dalle sue pertinenze, individuando altresì ogni misura utile a salvaguardare nel tempo l'incolumità delle persone e delle cose.

Il Dirigente Tecnico
dott. geol. Genaro Capasso

Il Segretario Generale
dott.ssa geol. Vera Corbelli

Sezione Infrastrutture e Valutazioni Ambientali
Responsabile Arch. Alessandro Cantatore
Istruttoria pratica Ing. Sabino Milella