

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



DIRETTRICE FERROVIARIA BARI-BRINDISI

S.O. AMBIENTE

PROGETTO DEFINITIVO

COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS –
nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP
5935]

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA Progr. REV.

I A 7 K 0 0 D 2 2 R G M D 0 0 0 0 0 0 1 A

| Rev. | Descrizione | Redatto | Data | Verificato | Data | Approvato | Data | Autorizzato Data |
|------|---------------------|------------------------|--------------|---|--------------|--------------------------------------|-----------|--|
| A | Emissione Esecutiva | U.O. Specialistiche | Mag. 2022 | U.O. Specialistiche <i>G. Dajelli</i> | Mag. 2022 | F. Caratozzolo <i>[Signature]</i> | Mag. 2022 | <i>[Signature]</i> C. E. S. p. A. ITALFERR Dott. S. S. p. A. Ercolani Ordine Agronomi e Architetti Laureati di Roma, Ric. Viterbo n. 445 |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

File: IA7K00D22RGMD0000001A

n. Elab.:

SOMMARIO

| | |
|---|----|
| PREMESSA | 3 |
| ANALISI DELLE INTEGRAZIONI DI PROGETTO MITE | 5 |
| 1. CARENZA CON VINCOLI E TUTELE | 5 |
| 2. STUDIO DELLE ALTERNATIVE | 12 |
| 3. ASPETTI PROGETTUALI | 29 |
| 4. PIANO DI CANTIERIZZAZIONE | 37 |
| 5. OPERE. A VERDE | 45 |
| 6. FAUNA | 49 |
| 7. GEOLOGIA E ACQUE SOTTERRANEE | 51 |
| 8. ACQUE SUPERFICIALI | 52 |
| 9. CLIMA, QUALITÀ DELL'ARIA | 60 |
| 10. RUMORE | 73 |
| 11. VIBRAZIONI | 76 |
| 12. SALUTE | 77 |
| 13. PAESAGGIO | 80 |
| 14. PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE | 83 |
| 15. VARIE | 87 |
| 16. PIANO PRELIMINARE UTILIZZO TERRE E ROCCE DA SCAVO | 94 |

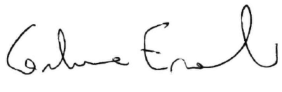



PREMESSA

Con riferimento all'intervento di Collegamento ferroviario dell'aeroporto del Salento con la stazione di Brindisi, con nota prot. RFI-DIN-DIS.AD\PEC\P\2021\0000100 del 08/03/2021, è stata presentata istanza - sulla base del relativo Progetto Definitivo - per l'avvio, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale [ID: 5935] e con la verifica del Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017.

La Commissione Tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, con nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022, a seguito dell'effettuazione delle attività di analisi e valutazione della documentazione tecnica, ha ritenuto necessario richiedere integrazioni ai fini del completamento dell'istruttoria, come previsto dall'art. 24 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.


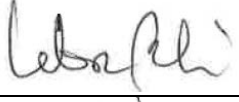

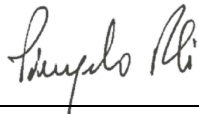
Il presente documento è stato quindi prodotto, al fine di riscontrare le richieste di integrazioni avanzate dalla Commissione Tecnica VIA e VAS con la succitata nota, riportandone gli esiti nel successivo capitolo "ANALISI DELLE INTEGRAZIONI DI PROGETTO MITE".


Le integrazioni richieste riguardano diversi aspetti della progettazione, pertanto i rispettivi riscontri sono frutto di analisi condotte con il contributo delle rispettive strutture specialistiche competenti secondo la matrice delle responsabilità che segue.

| Richieste di integrazioni (MITE) | Progettista e/o responsabile | FIRME |
|--|------------------------------|---|
| 1.1, 3.8, 5.1, 5.2, 5.3, 5.5, 6.1, 6.2, 9.1, 9.2, 9.3, 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 11.1, 11.2, 11.3, 12.1, 12.2, 12.3, 13.1, 13.2, 13.3, 13.4, 13.5, 13.6, 14.1, 14.2, 14.3, 14.4, 14.5, 14.6, 14.7, 14.8, 14.9, 14.10, 15.1 | Dott.ssa Ercolani |  |
| 4.1, 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 10.2, 15.1, 16.1, 16.2, 16.3, 16.4, 16.5, 16.6, 16.7, 16.8, 16.8, 16.9, 16.10, 16.11, 16.12 | Ing. S. Padulosi |  |
| 2.3, 7.1, 8.9, 15.1 | Dott. M. Comedini |  |
| 3.6 | Ing. S. Maccari |  |

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO
UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935]

| COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
|----------|-------|----------|--------------|------|----------|
| IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 4 di 107 |

| | | |
|---|------------------|---|
| 2.3, 3.1, 3.3, 3.5, 3.6, 3.7, 15.1 | Ing. G. Ingrosso |  |
| 2.3, 3.6, 5.4, 8.5, 8.6, 8.7 8.8, 8.9, 15.1 | Ing. L Berardi |  |
| 3.3, 3.5, 3.7 | Ing. V. Conforti |  |
| 2.1, 2.2, 3.1, 3.4 | Ing. P. Rivoli |  |
| 15.1 | Ing. R. Ferro | |
| 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2 | Ing. D. Tiberti | |

| | | | | | | |
|---|--|------------------|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A |

ANALISI DELLE INTEGRAZIONI DI PROGETTO MITE

1. CARENZA CON VINCOLI E TUTELE

1.1

Approfondire il rapporto dell'opera con gli strumenti di pianificazione territoriale in essere sia a livello regionale (Piano Attuativo 15-19 del PRT) e sia a livello provinciale e comunale (PTCP e PRG)

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

La disamina degli strumenti pianificatori e programmatici vigenti nell'ambito territoriale di studio è stata effettuata con riferimento alle indicazioni fornite dalla disciplina urbanistica e territoriale della regione Puglia, la quale è coordinata secondo tre leggi:

- la LR n. 56 del 31 maggio 1980 "Tutela ed uso del territorio" e smi;
- la LR n. 20 del 27 luglio 2001 "Norme generali di governo e uso del Territorio" e smi;
- la LR n. 20 del 7 ottobre 2009 "Norme per la pianificazione paesaggistica" e smi.

Secondo quanto riportato all'art. 1 della LR n. 56/1980 «La legge sulla tutela ed uso del territorio della Regione Puglia individua e disciplina, in riferimento ai livelli di governo del territorio, gli strumenti della pianificazione urbanistica, le forme del controllo sostitutivo, nonché l'esercizio delle relative funzioni amministrative». Tali strumenti di pianificazione territoriale sono:

- Piano Urbanistico Territoriale regionale e sue articolazioni (PUT);
- Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/P);
- piano regolatore comunale e/o intercomunale (PRG).

Con l'approvazione del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PTPR) il PUTT/P viene sostituito a causa di limiti di attuazione.

A seguire si riporta una disamina della pianificazione vigente di riferimento, come richiesto nell'integrazione, e la coerenza degli interventi rispetto agli obiettivi di Piano.

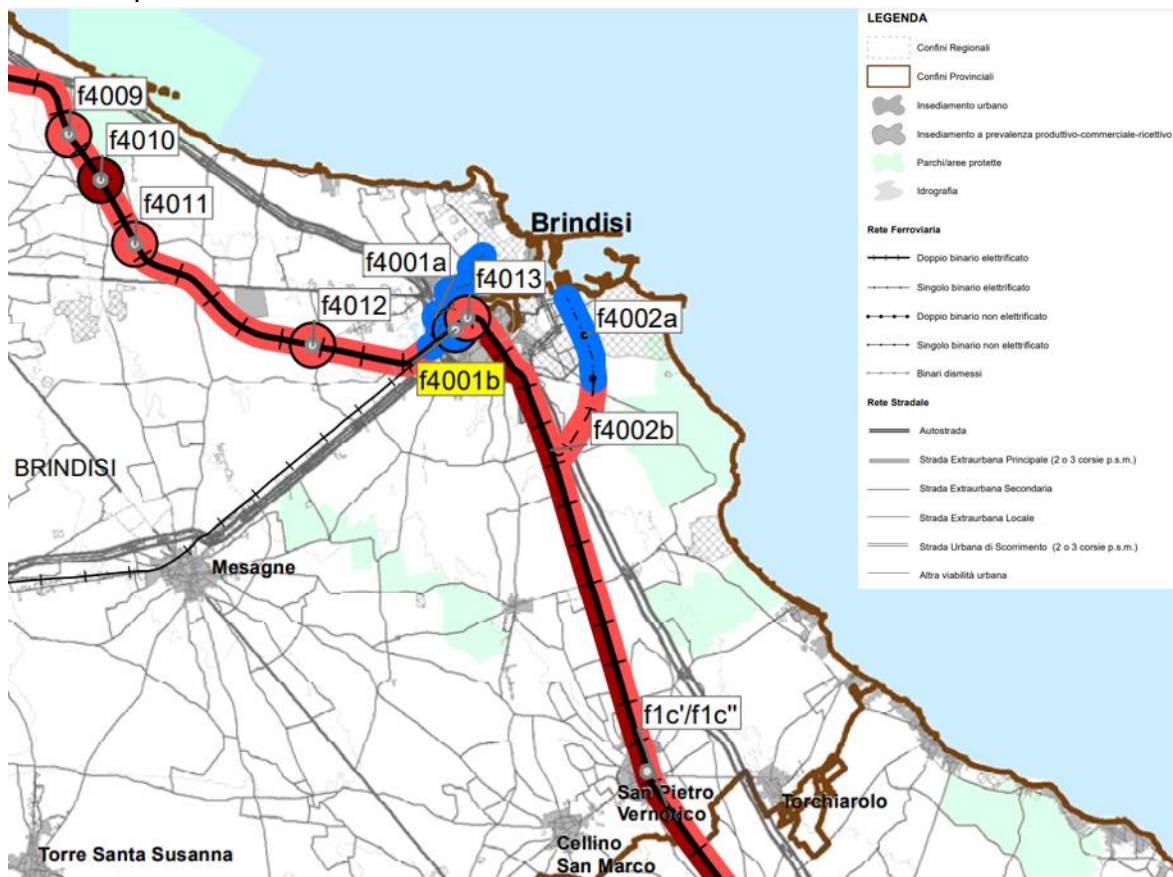
Piano Regionale dei Trasporti (PRT) Puglia

La Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati tra cui, in particolare:


- il Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti che individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT approvato dal Consiglio Regionale il 23/06/2008 con L.R. n.16 e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento;
- il Piano Triennale dei Servizi (PTS), inteso come Piano attuativo del PRT, che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico Regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie.

La Legge Regionale n.16 del 2008 all'art.3 comma 3 prevede che il piano attuativo del PRT venga elaborato tenendo conto dei piani territoriali di coordinamento provinciale (PTCP), di piani

provinciali di bacino e dei piani del traffico per la viabilità extraurbana. Le politiche provinciali della mobilità considerano come aspetto fondamentale la valorizzazione ed il riordino del sistema viario presente, cercando di affiancare a questo le più opportune modifiche ed integrazioni al fine di costituire un sistema completo di interscambio negli spostamenti dove il trasporto su gomma si interfaccia con il trasporto su rotaie e con una rete di piste ciclabili. Obiettivo finale è quello di rendere minutamente disponibile l'accesso a tutto il territorio mantenendo sempre costanti i livelli di sicurezza e rispondendo alle esigenze di spostamento dettate dalle diverse economie del Salento. Il Piano Attuativo 2015-2019 del PRT della Regione Puglia approvato con Delibera di Giunta n. 598 del 26.04.2016, è redatto in conformità all'art. 7 della L.R. 18/2002, come modificato dalla LR 32/2007, e sulla base dei contenuti della L.R. 16 del 23 giugno 2008 riguardante i "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti". Gli interventi proposti nel Piano Attuativo 2015 - 2019 rispecchiano gli obiettivi inseriti nel PTCP vigente. Il piano attuativo prevede interventi finalizzati a migliorare l'interscambio tra i servizi ferroviari di lunga percorrenza ed il trasporto regionale in modo da migliorare l'accessibilità alla grande rete da parte dei territori di riferimento. Le strategie proposte sono riconducibili a tre parole chiave: completamento, efficienza e innovazione, nel massimo rispetto di tutte le componenti ambientali interessate. Il Piano Attuativo individua tutti gli interventi infrastrutturali per le modalità stradale, inclusa la componente della mobilità ciclistica, ferroviaria, marittima e aerea, e delle relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione, suddividendo gli interventi in 5 tavole, una per ciascuna delle modalità di trasporto citate. Date le caratteristiche dell'intervento in oggetto si riporta stralcio dell'elaborato relativo al trasporto ferroviario.



PRT - Piano Attuativo 2015-2019. Trasporto ferroviario

| | | | | | | |
|--|--|-------------------------|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|
|  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A |

| | Interventi contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013 | Interventi NON contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013 | Interventi finanziati/in corso di realizzazione - completamento previsto entro il 2020 | Interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/ progettazione - attuazione prevista entro il 2020 | Interventi in corso di progettazione/ realizzazione - completamento previsto oltre il 2020 | Interventi da assoggettare a Studio di fattibilità/ progettazione preliminare - attuazione prevista oltre il 2020 |
|---|--|---|--|--|--|---|
|  | X | | X | | | |
| LIVELLO DI MATURITÀ/ PRIORITÀ | CODICE INTERVENTO PA_2015-2019 (Evidenziati in giallo gli interventi sui nodi di scambio intermodale) | DENOMINAZIONE | | | | Soggetto attuatore |
|  | 14001a | Collegamento mediante tecnologia BRT Aeroporto di Brindisi - rete RFI presso la nuova fermata Perrino sulle linee Brindisi-Taranto e Bari-Lecce | | | | Comune di Brindisi |

Piano attuativo 2015-2019. Classificazione interventi e livello di priorità

Come si evince dalla figura e tabella precedente l'intervento è presente all'interno delle previsioni del PTR. Inoltre, secondo la Legge Regionale n.16 del 2008 all'art. 3 - Rapporti del piano con altri strumenti di pianificazione regionali e sottordinati, al comma 2 stabilisce che "Il PRT si raccorda con i documenti di programmazione degli altri settori dell'amministrazione regionale assicurando la coerenza complessiva delle previsioni attinenti al sistema dei trasporti". In particolare, il PRT si relaziona con il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) approvato definitivamente con Deliberazione di Giunta Regionale n.176 del 16/02/2015 e con il PTCP della provincia di Brindisi vigente.

Con DD n. 149 del 28.10.2021, la Sezione Infrastrutture per la Mobilità ha dato avvio alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione di Incidenza, del Piano Attuativo 2021-2027 del Piano Regionale dei Trasporti.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) Brindisi

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Brindisi è stato adottato ai sensi e per gli effetti della L.R. 20/01 art. 7 comma 6 con deliberazione del Commissario Straordinario con poteri del Consiglio n. 2 del 06/02/2013.

L'efficacia del PTCP si esplica, come da art. 3 delle NTA, con l'articolazione delle norme in:

- a. misure "indirette", laddove i contenuti progettuali debbono transitare attraverso ulteriori strumenti di pianificazione e quindi siano prevalentemente rivolti a orientare, con un differente grado di intensità, l'azione di altri soggetti; tali misure possono prevedere dispositivi e regole di carattere normativo e gestionale, che ne consentono, facilitano e incentivano l'attuazione (salvaguardie, mitigazioni, incentivi, compensazioni, norme condizionali e prestazionali);
- b. misure "dirette", relative alla disciplina e alle azioni nell'ambito delle competenze dirette

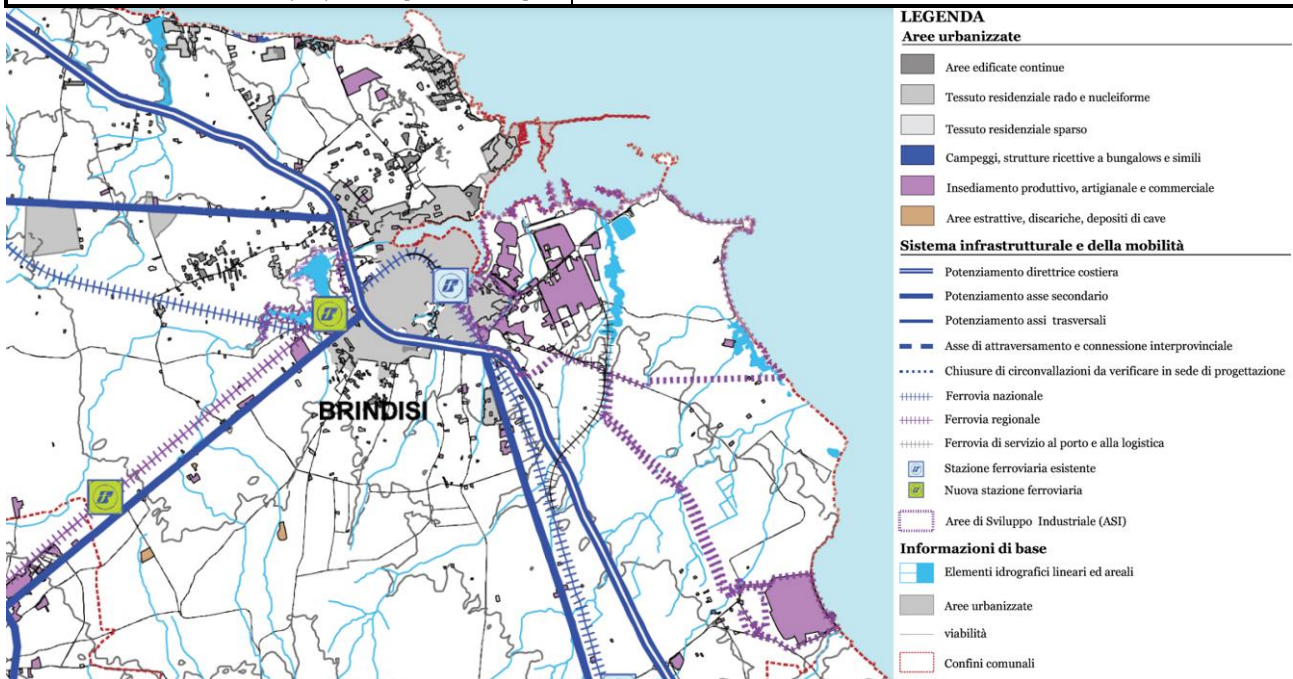
| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|--------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 8 di 102 |

della Provincia:

- a. le prescrizioni, riguardando gli oggetti e i beni la cui competenza è provinciale e sono disposizioni che incidono direttamente sul regime giuridico dei beni disciplinati, regolando gli usi ammissibili e le trasformazioni consentite. Le prescrizioni devono trovare piena e immediata osservanza ed attuazione da parte di tutti i soggetti pubblici e privati, secondo le modalità previste dal piano, e prevalgono sulle disposizioni incompatibili contenute nei vigenti strumenti di pianificazione e negli atti amministrativi attuativi;
- b. gli interventi, ovvero azioni la cui attuazione è esercitata nell'ambito delle competenze dirette della Provincia (viabilità provinciale, edilizia scolastica, aree protette, valorizzazione beni culturali); per essi il PTCP deve individuare le priorità e le condizioni per la loro realizzazione, nonché il raccordo con i programmi della amministrazione provinciale nel breve e medio periodo, con esplicito riferimento ai bilanci pluriennali provinciali

In relazione al Sistema infrastrutturale e della mobilità di interesse sovracomunale, ossia quello di interesse in merito al progetto analizzato, l'organizzazione della mobilità provinciale persegue i seguenti obiettivi:

- maggiore apertura alle relazioni regionali ed europee;
- comune finalizzazione tra politiche provinciali per la mobilità e politiche per il riordino e sostegno del sistema insediativo e per l'integrazione delle sedi (poli) delle funzioni centrali e produttive provinciali;
- maggiore specializzazione delle reti e dei servizi del trasporto per funzioni (urbane, turistiche e produttive) e per livelli di bacino (interprovinciale, provinciale, locale);
- integrazione tra le diverse modalità di trasporto;
- recupero di competitività del trasporto pubblico con l'introduzione di innovazioni organizzative e tecniche, indirizzando parte della domanda dalla modalità individuale su strada alla modalità di trasporto collettivo in sede propria (ferrovia);
- riduzione e mitigazione degli impatti delle infrastrutture sull'ambiente e sulla qualità insediativa.



PTCP Brindisi - Tavola n.4P Sistema Insediativo infrastrutturale

Come si evince dagli obiettivi circa la mobilità pubblica l'opera in progetto risulta pienamente coerente con gli obiettivi di piano, in quanto finalizzato a potenziare l'infrastruttura su ferro al fine di potenziare il collegamento con l'aeroporto attraverso una modalità di trasporto pubblico.

Piano Regolatore Generale (PRG) Comune di Brindisi

Il Comune di Brindisi è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con DGR n. 7008 del 22/07/85, n. DGR 05558 del 7/06/88 e DGR n. 10929 del 28/12/88 (resa esecutiva dal Commissario di Governo con decisione n. 1986 del 23/02/89) e successivi aggiornamenti, che suddivide il proprio territorio comunale nelle zone omogenee A, B, C, D, E ed F così come definite dall'art. 2 del DM 1444/1968.

Il Comune di Brindisi ha avviato la redazione del Piano Urbanistico Generale (PUG) ai sensi della LR Puglia 20/2001 approvando con DCC n. 61 del 25/08/2011 il Documento Programmatico Preliminare (DPP) contenente gli obiettivi e i criteri di impostazione del PUG non dando però seguito all'avvio di progettazione ed approvazione. Con Delibera di Giunta Comunale n. 470 del 31/12/2020, è stato approvato il documento contenente gli indirizzi per la formazione e l'approvazione definitiva del nuovo Piano Urbanistico Generale.

Rimane tuttavia vigente il PRG approvato con DGR n. 7008 del 22/07/85 e successivi aggiornamenti, di cui si riporta in tabella l'elenco delle zone omogenee interessate dalle opere di progetto.

Zone omogenee di PRG interessate dalle opere di linea

| Opera di linea | Progressive | Zone omogenee da PRG |
|--|---------------|---|
| Collegamento ferroviario Aeroporto del | 0+000 - 0+100 | Zona F4 Parchi urbani e rispetto assoluto |

| Opera di linea | Progressive | Zone omogenee da PRG |
|------------------|---------------|---|
| Salento | 0+100 - 2+650 | Zona E Agricola |
| | 2+650 - 2+925 | Zona F4 Parchi urbani e rispetto assoluto |
| | 2+925 - 4+300 | Zona E Agricola |
| | 4+300 - 4+400 | Zona F2 Attrezzature di quartiere |
| | 4+400 - 6+208 | Zona E Agricola |
| Raccordo Bari | 0+000 - 0+768 | Zona E Agricola |
| Raccordo Taranto | 0+000 - 0+625 | Zona E Agricola |
| | 0+625 - 1+064 | Zona F4 Parchi urbani e rispetto assoluto |

Nella tabella che segue sono riportate le zone omogenee di PRG interessate dalle opere viarie connesse.

Zone omogenee di PRG interessate dalle opere viarie connesse

| Opera viaria connessa | | Zone omogenee da PRG |
|-----------------------|---|---|
| NV01 | Ricucitura SP42 | Zona E Agricola |
| NV02 | Viabilità adeguamento SS16 | Rispetto stradale e ferroviario |
| NV03 | Adeguamento controstrada SS 379 | Rispetto stradale e ferroviario |
| NV04 | Viabilità adeguamento SC della Torretta | Zona E Agricola |
| | | Fona F3 Verde di quartiere |
| NV05 | Viabilità di adeguamento SC 105 | Zona E Agricola |
| NV06 | Viabilità di ricucitura | Zona E Agricola |
| NV07 | Nuova rotonda su SC 105 | Zona E Agricola |
| NV08 | Viabilità di adeguamento SS 697 | Zona E Agricola |
| NV09 | Viabilità di ricucitura | Zona E Agricola |
| NV10 | Collegamento fabbricato tecnologico | Zona F4 Parchi urbani e rispetto assoluto |
| NV11 | Adeguamento controstrade SS16 | Rispetto stradale e ferroviario |
| NV12 | Nuova rotonda su SC della Torretta | Zona E Agricola |

Infine, si riporta la tabella con l'elenco dei cantieri e l'indicazione delle zone omogenee di PRG all'interno delle quali ricadono.

Rapporto tra aree di cantiere fisso e zone omogenee di PRG

| Cantiere | Zone omogenee di PRG | Cantiere | Zone omogenee di PRG |
|----------|----------------------------|----------|---------------------------------|
| C.B.01 | Zona E Agricola | D.T.01 | Zona E Agricola |
| | Fona F3 Verde di quartiere | | Fona F3 Verde di quartiere |
| C.A.01 | Zona E Agricola | A.T.01 | Zona E Agricola |
| C.O.01 | Zona E Agricola | A.T.02 | Rispetto stradale e ferroviario |

| Cantiere | Zone omogenee di PRG | Cantiere | Zone omogenee di PRG |
|----------|---|----------|---|
| A.S.01 | Zona E Agricola | A.T.03 | Rispetto stradale e ferroviario |
| A.S.02 | Zona E Agricola | A.T.04 | Zona E Agricola |
| A.S.03 | Zona E Agricola | A.T.05 | Rispetto stradale e ferroviario |
| A.S.04 | Zona E Agricola | A.T.06 | Zona E Agricola |
| A.S.05 | Zona E Agricola | A.T.07 | Zona E Agricola |
| A.S.06 | Zona E Agricola | A.T.08 | Zona E Agricola |
| A.S.07 | Zona F4 Parchi urbani e rispetto assoluto | A.T.09 | Zona E Agricola |
| A.S.08 | Zona E Agricola | A.T.10 | Zona F4 Parchi urbani e rispetto assoluto |
| A.S.09 | Zona D1 Produttiva Insediamento IAM | A.T.11 | Zona E Agricola |

Con riferimento agli esiti della analisi contenuti nelle tabelle precedenti, le tipologie di zone omogenee definite dal PRG interessate dalle opere in progetto e relativi cantieri sono pertanto le seguenti e per le quali si riportano i riferimenti alle norme di Piano:

- Zona D1 Produttiva Insediamento IAM (Art. 47 co. 5)

Gli interventi edilizi nelle aree industriali comprese nel perimetro dell'ASI e nel perimetro I.A.M. sono regolati dalla vigente normativa del Piano Regolatore Consortile; la loro attuazione nel tempo è regolata dai Programmi Pluriennali di Attuazione di cui agli artt. 14-16 delle norme. Per quanto attiene le aree I.A.M. valgono le norme di cui alla variante approvata con D.R. n.1475 del 13/9/73.

- Zona E Agricola (Art. 48)

La zona E comprende le parti del territorio attualmente destinate ad usi agricoli, per le quali il piano si propone l'obiettivo della tutela e conservazione delle caratteristiche naturali e paesaggistiche, da attuarsi mediante il mantenimento e la ricostruzione di attività agricole compatibili con l'obiettivo medesimo. In tali aree sono ammesse costruzioni di manufatti connesse con l'agricoltura ed attività industriali connesse con l'agricoltura, l'allevamento del bestiame e con le attività estrattive. Per tali zone le norme di PRG regolano l'edificabilità.


- Zona F2 Attrezzature di quartiere (Art. 49)

Le zone F2 comprendono le aree destinate alla istruzione a livello urbano alle attrezzature di uso collettivo a livello urbano e parcheggi. Per tali zone le norme di PRG regolano l'edificabilità.

- Zona F3 Verde di quartiere

Le zone F3 comprendono le aree destinate a verde di quartiere. Le aree per il verde pubblico di quartiere sono destinate alla conservazione ed alla creazione di parchi pubblici di quartiere. In tali aree è vietata qualsiasi costruzione stabile: sono ammesse solo costruzioni di carattere temporaneo o precario. Le aree libere da attrezzature devono essere sistemate a verde.

- Zona F4 Parchi urbani e rispetto assoluto

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 12 di 102 |

Le zone F4 comprendono tutte le aree pubbliche o private destinate alla tutela ecologica, alla formazione di parchi urbani e di zone di rispetto. Nella zona F4 sono ammesse attrezzature sportive di tutti i tipi, costruzioni ad uso collettivo quali ristoranti, bar, attrezzature di servizio per campeggi ecc., nel rispetto dei parametri stabiliti e purché una parte dell'area sia destinata a parcheggio pubblico sempre secondo le prescrizioni del piano particolareggiato che sarà redatto allo scopo di salvaguardare le caratteristiche ambientali esistenti e di determinare i vincoli per le proprietà private connesse all'uso pubblico. Nessuna edificazione o impianto è perciò ammessa nelle zone in cui il piano particolareggiato impedisca qualsiasi edificazione.

In esito a detta analisi è emerso che, fatti salvi i tratti in cui l'opera in progetto ricade all'interno di aree ferroviarie, per la restante parte dei casi le zone territoriali omogenee interessate sono rappresentate prevalentemente dalla zona E Agricola, definite a termini del citato decreto come «parti del territorio destinate ad usi agricoli», secondariamente dalle zone D, definite come «le parti del territorio destinate a nuovi insediamenti per impianti industriali o ad essi assimilati» e dalle zone F «le parti del territorio destinate ad attrezzature ed impianti di interesse generale».

2. STUDIO DELLE ALTERNATIVE

2.1

Integrare lo studio delle alternative con il riferimento all'opzione zero - non realizzazione dell'intervento - e alla verifica della raggiungibilità dell'obiettivo in tutto o in parte (il collegamento aeroporto - stazione) con altre modalità quali ad esempio servizi automobilistici dedicati o sistemi di trasporto specializzato (people mover).

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Opzione Zero

Con riferimento alla richiesta di integrazioni dell'analisi delle alternative di intervento considerando anche la cosiddetta "Opzione zero", ossia l'ipotesi di non intervento, si rappresenta quanto segue. Attualmente l'aeroporto di Brindisi non è collegato alla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale in concessione a RFI.

Il Codice dei contratti vigente (d.lgs. n.50 del 2016), nel disciplinare il superamento della cd. "Legge Obiettivo", ha posto le premesse per il disegno di un nuovo processo di pianificazione e programmazione delle infrastrutture. In particolare, agli artt. 200 e ss. è descritto lo schema programmatico per l'identificazione delle infrastrutture (e insediamenti prioritari), mentre gli artt. 23 e ss. descrivono i nuovi livelli e la relativa gerarchia dei documenti progettuali connessi alle singole fasi.

A partire dall'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2017 – "Connettere l'Italia" la programmazione nazionale alla base del processo di infrastrutturazione del Paese è stata ridefinita.

Tale processo programmatico è illustrato nella seguente figura.

| | | | | | | |
|---|--|----------|---------|--------------|-----------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. |
| | IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 13 di 102 |

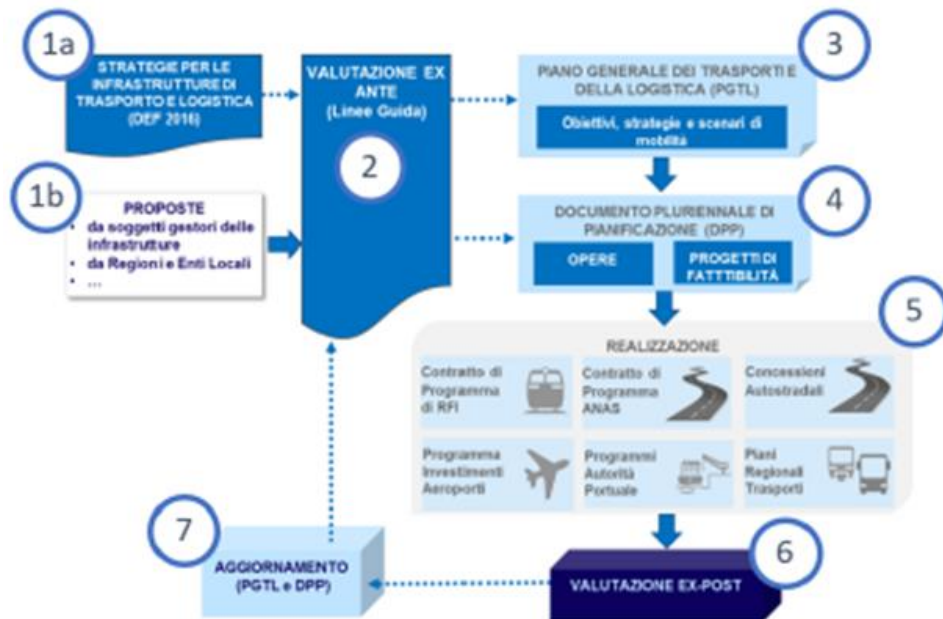


Figura 1 Processo di pianificazione e programmazione delle infrastrutture

Il processo inizia con ricognizione degli interventi strategici attraverso l'analisi di quei progetti già contenuti in precedenti documenti di programmazione (punto 1a dello schema), ovvero attraverso le proposte che provengono (1b) dai diversi soggetti proponenti (Amministrazioni Centrali, Regioni, Enti Locali, ecc.) e gestori di infrastrutture (RFI, Anas, ecc.). Inoltre, l'art. 200, comma 3, del Codice, in sede di individuazione delle infrastrutture, attribuisce al Ministero il compito di esercitare una funzione di indirizzo strategico.


Il Ministero produce una serie di valutazioni di natura ex-ante sulle singole opere (punto 2 dello schema). Queste analisi sono condotte basandosi sui set informativi e documentali presentati dai soggetti proponenti in coerenza con le Linee Guida sulla Valutazione delle Opere Pubbliche (DI 228/2011) del 2017.

In pendenza dell'emanazione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) la programmazione nazionale trova riferimento nell'Allegato Infrastrutture al DEF.

In proposito si riporta uno stralcio della premessa dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021:

“L'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) illustra la politica del Governo in materia di infrastrutture e trasporti e rappresenta il documento programmatico sulla cui base il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) intende effettuare le scelte relative alle politiche per le infrastrutture e la mobilità del Paese, anticipando alcune decisioni strategiche che saranno oggetto di approfondimento del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL). Coerentemente con quanto fatto negli scorsi anni, l'Allegato riporta il quadro generale della programmazione delle infrastrutture di trasporto aggiornando quanto approvato dal Consiglio dei Ministri il 13 novembre 2015 e sottoposto a valutazione ambientale e strategica e che, secondo l'Art. 216, comma 2 del Codice dei Contratti pubblici (D.lgs. N. 50/2016), che rappresenta la programmazione nazionale sino all'approvazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL).

Nelle more della redazione del Documento Pluriennale di Pianificazione – DPP il documento,

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|--------------|------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS – nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 14 di 102 |

tenuto conto anche dei Piani operativi per ciascuna area tematica, definisce le infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese, ivi compresi gli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con le linee programmatiche definite.

Il MIMS sta inoltre lavorando per realizzare una visione sempre più unitaria e integrata della programmazione, finanziamento e realizzazione di tutte le reti infrastrutturali di interesse nazionale e delle altre opere pubbliche di propria competenza. Parallelamente è in corso, e verrà ulteriormente intensificata in futuro, la collaborazione con gli altri Ministeri che programmano, finanziano e gestiscono reti e opere complementari a quelle del MIMS come, ad esempio, quelle riguardanti i settori dell'energia, dell'ambiente, delle tecnologie ecc., così da perseguire in una visione complessiva una politica unitaria nel processo di infrastrutturazione del Paese.

L'implementazione delle azioni coerenti con la fase realizzativa (punto 5) differisce per settori e ambiti di intervento dei progetti. I Contratti di Programma sono lo strumento realizzativo per le opere nei settori ferroviari e stradale (eccetto le autostrade sottoposte a rapporto concessorio), mentre programmi di investimento specifici sono previsti per gli altri ambiti (aeroporti, porti, idrico, TPL, ecc.).”


Alla base della programmazione nazionale c'è l'Elenco dei fabbisogni infrastrutturali come risultato delle analisi e delle informazioni della fase ascendente (indicazione delle priorità provenienti dai vari livelli di governo e dai principali soggetti promotori) e di quella discendente (linee di indirizzo del livello centrale desumibile dal PGTL e dalle strategie nazionali ed europee).

Si sottolinea che l'investimento relativo al nuovo collegamento ferroviario con l'aeroporto di Brindisi è previsto nel vigente Aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma tra il MIMS e RFI.

Ma esaminiamo quali sono le **motivazioni strategiche** alla base delle scelte di sviluppo della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale in tema di collegamenti con gli aeroporti.

a. La rete aeroportuale in Italia (Fonte: Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria)

La presenza di una rete di scali aeroportuali efficiente rappresenta un fattore cruciale per il sistema economico nazionale, non soltanto in ragione della domanda di mobilità soddisfatta (nel 2019 la quota di traffico passeggeri aereo in Italia era pari al 2,3% superando i 190 milioni di unità^[1]), ma soprattutto per l'elevato impatto economico connesso alla presenza di infrastrutture aeroportuali e per il ruolo che il vettore aereo svolge nel garantire un adeguato livello di connettività tra i territori. Il contributo complessivo del sistema aeroportuale all'economia italiana è stimato pari al 3,6% del PIL^[2] grazie sia all'impatto diretto, indiretto e indotto degli scali, sia ai benefici che connessioni aeroportuali efficienti producono su settori come quello turistico e sulle attività del terziario che richiedono un'adeguata connettività per il traffico business.

| | | | | | | |
|---|--|------------------|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A |

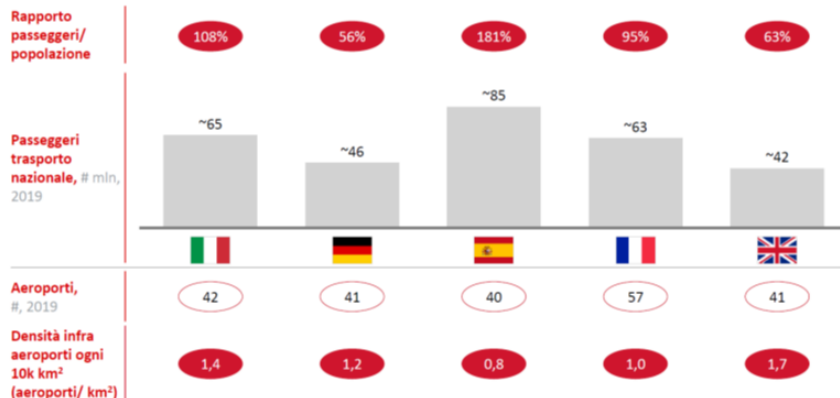


Figura 2 KPI aeroporti

Attualmente, in Italia ci sono 42 aeroporti attivi al servizio di circa 65 milioni di passeggeri (domestici), con un tasso di utilizzo dell'aereo e una densità infrastrutturale tra le maggiori in Europa (al netto del Regno Unito, un'isola)^[3]. Ciò che contraddistingue il caso italiano rispetto agli altri Paesi europei è l'elevata presenza, accanto ai due hub di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, di infrastrutture di medie dimensioni, ovvero di aeroporti che gestiscono flussi di traffico compresi tra 1 e 5 milioni di passeggeri per anno. In altri Paesi europei, come Francia e Regno Unito, il traffico è concentrato nei grandi hub e i collegamenti con il territorio sono garantiti sia da piccoli scali (che gestiscono meno di un milione di passeggeri anno) sia, soprattutto, da un sistema più capillare ed efficiente di infrastrutture terrestri^[4].

La presenza di un numero elevato di aeroporti di medie dimensioni in Italia è in gran parte riconducibile ai forti squilibri territoriali che caratterizzano la distribuzione delle infrastrutture viarie e ferroviarie nel nostro Paese e alla necessità di garantire un'adeguata continuità territoriale con le isole. I livelli di intermodalità, inoltre, risultano complessivamente inadeguati e molto distanti dagli standard europei: infatti, la metà dei passeggeri aeroportuali non è servita dalla rete ferroviaria e, anche nei casi in cui il collegamento ferroviario sia attivo, i tempi di percorrenza, le frequenze, e le caratteristiche dei treni, scoraggiano l'utenza e non rendono sempre competitivo il collegamento ferroviario rispetto alla gomma^[5].


[1] ENAC, Dati di traffico 2020; CNIT 2019

[2] Cassa Depositi e Prestiti, Il sistema aeroportuale italiano 2016

[3] Eurostat, Minister of Environmental Transition (SDES), Conto Nazionale Infrastrutture e Trasporti, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

[4] Eurostat 2019

[5] Eurostat 2019, International Air Transport Association (IATA), Eurostat

| | | | | | | |
|---|---|------------------|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. C.TVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A |

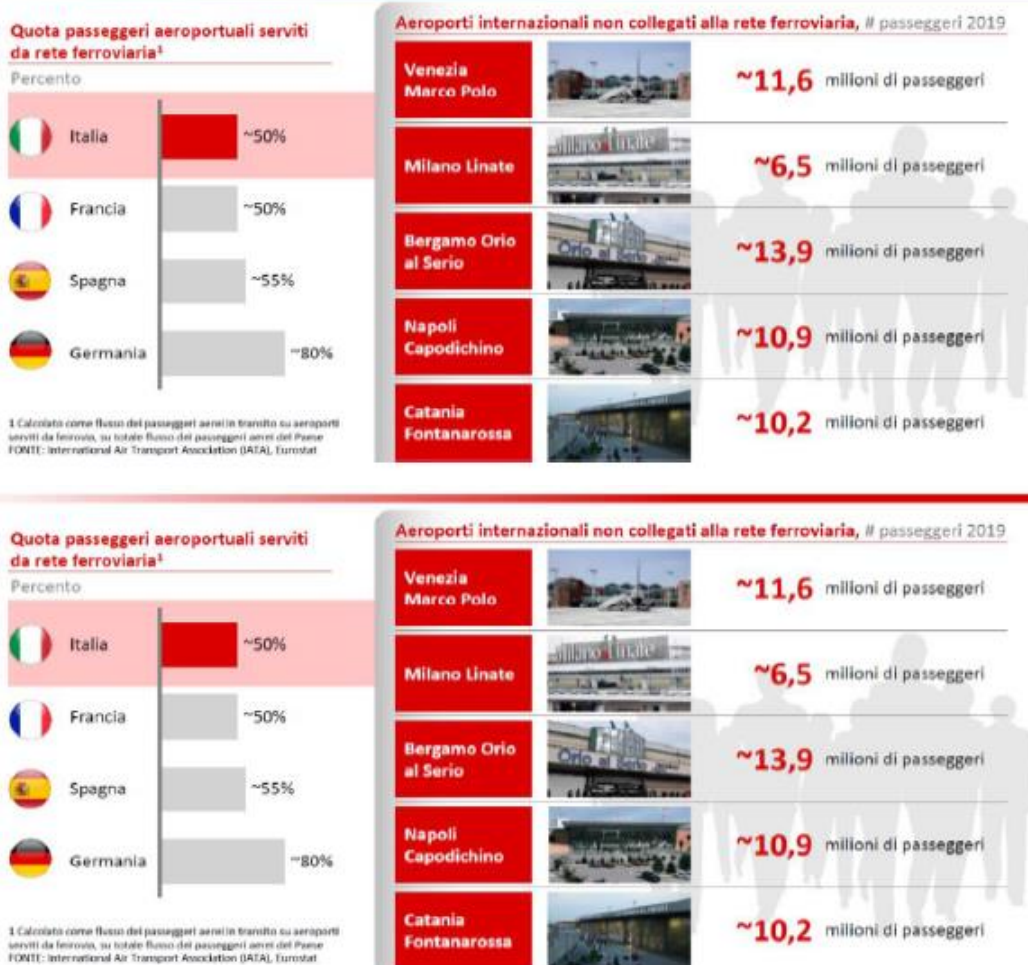



Figura 3 Passeggeri aeroportuali serviti da rete ferroviaria in Europa (%)

b. Il piano nazionale degli aeroporti (Fonte: Allegato DEF 2021)

Il Piano Nazionale degli Aeroporti definisce le scelte strategiche che sono in grado di orientare gli investimenti nel settore aeroportuale; esso mira a evidenziare le opportunità sinergiche che permettono di superare le criticità esistenti e di soddisfare le necessità emergenti, attraverso la definizione di criteri utili a individuare le diverse soluzioni possibili e le loro modalità di risposta. Ne risulta un'architettura rigorosa della rete aeroportuale complessiva e la definizione del ruolo dei singoli scali, che possano creare al contempo le condizioni per una maggiore intermodalità dei trasporti, in linea con gli standard europei.

Il Piano si fonda su alcune strategie, quali la classificazione degli aeroporti integrata con la struttura della rete europea TEN-T, l'aumento della capacità aeroportuale negli scali esistenti, la salvaguardia delle aree limitrofe agli aeroporti per consentire la necessaria espansione degli stessi, la pianificazione integrata con il territorio, anche a stimolo dello sviluppo di sinergie con i soggetti pubblici e privati che operano in prossimità degli aeroporti, la sostenibilità ambientale di lungo periodo degli aeroporti quale contributo alle politiche nazionali ed europee, e il forte indirizzo alla realizzazione di opere e connessioni ferroviarie per raggiungere livelli di intermodalità, oggi deficitari, anche a sostegno delle politiche ambientali.

Il Piano, dunque, indica le strategie di intervento per lo sviluppo della rete nazionale, le opere

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS – nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 17 di 102 |

prioritarie e gli interventi necessari di potenziamento e miglioramento dei servizi, definendo le condizioni per indirizzare le risorse in modo efficace sul territorio.

Particolare attenzione è inoltre posta al **tema dell'accessibilità agli aeroporti** e alle **connessioni intermodali**, affinché i territori possano trarre i maggiori benefici dallo sviluppo degli scali.

c. Il potenziamento dei collegamenti ferroviari con gli aeroporti (Fonte: Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria, Allegato DEF 2021, Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza)


La nuova mobilità deve vedere la cooperazione tra le varie infrastrutture. Si prospettano radicali fenomeni di innovazione tecnologica che genereranno **nuove esigenze di mobilità** e renderanno fondamentale la cooperazione nell'ottica di una **mobilità integrata e sostenibile**. Un aeroporto sostenibile che ambisca a caratterizzarsi per lo standard di qualità offerta e dunque si candidi a svolgere un ruolo di leadership nel proprio mercato, non può al giorno d'oggi non disporre di un **efficiente sistema di trasporto pubblico locale che permetta un collegamento con il proprio bacino territoriale di riferimento**.

Le opportunità generate dalla possibilità di raggiungere l'aeroporto anche attraverso il trasporto pubblico, da affiancare alla tradizionale accessibilità rappresentata dai collegamenti autostradali, garantiscono ulteriori vantaggi per la collettività con ripercussioni positive sull'ambiente. I collegamenti ferroviari tra gli aeroporti e le città permettono di decongestionare il traffico stradale e di migliorare la qualità dell'aria attorno agli aeroporti. Inoltre, l'accessibilità ferroviaria, oltre a permettere un collegamento alternativo e complementare all'accessibilità stradale, è garanzia di affidabilità e regolarità, consentendo di esercitare un forte appeal sia per l'utenza aeroportuale di "gravitazione naturale" sia per l'utenza maggiormente distante dall'aeroporto. Ad esempio, se ci si pone dal punto di vista del passeggero "incoming", soprattutto quello proveniente dall'estero, la disponibilità di un efficiente collegamento ferroviario in aeroporto diventa spesso motivo decisionale nella scelta dell'aeroporto di destinazione, in considerazione delle potenzialità che il collegamento su ferro dischiude quando direttamente connesso ad una rete sovra-regionale o nazionale e non si limiti a svolgere la funzione di semplice raccordo - seppure di qualità - tra l'aeroporto e il centro della città di riferimento.

In tale prospettiva, **l'accessibilità aeroportuale su ferro può essere migliorata** facendo leva su diversi fattori che influenzano il contesto:

- **favorire lo shift modale a favore di modalità di trasporto di massa sostenibile;**
- **ridurre il gap di connettività tra modalità aerea e ferroviaria** che limita l'integrazione tra i diversi sistemi di mobilità;
- **garantire la coerenza delle politiche a servizio degli aeroporti rispetto agli obiettivi europei e nazionali** che puntano ad una mobilità più sostenibile.

Nell'Allegato al DEF 2021 "Dieci anni per trasformare l'Italia, Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti", il **programma di accessibilità su ferro** si pone l'obiettivo di **umentare gli standard di accessibilità mediante mezzo pubblico agli aeroporti ed in particolare mediante accesso ferroviario**. Nel Piano di lungo periodo almeno tutti gli aeroporti inclusi nella rete SNIT di 1° livello saranno oggetto di progetti di fattibilità rispetto al miglioramento del livello di accessibilità ferroviaria. (...omissis...). In particolare, grandi interventi riguardano la connessione ferroviaria all'aeroporto di Fiumicino, Venezia, Bergamo, **Brindisi** e Catania, mentre interventi di prolungamento della linea metropolitana riguardano Milano Linate, Firenze (tramvia recentemente ultimata) e Napoli Capodichino. Nell'ambito delle progettualità inserite nel PNRR,

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 18 di 102 |

ulteriori sviluppi riguardano il collegamento ferroviario dell'aeroporto di Olbia, interventi per l'intermodalità e accessibilità di Trapani Birgi e il completamento del collegamento Salerno Arechi – Aeroporto Pontecagnano.

Nel **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**, nell'ambito della Missione 3 Componente 1 "Investimenti sulla rete ferroviaria" è presente la linea di investimento 1.7: **Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud.**

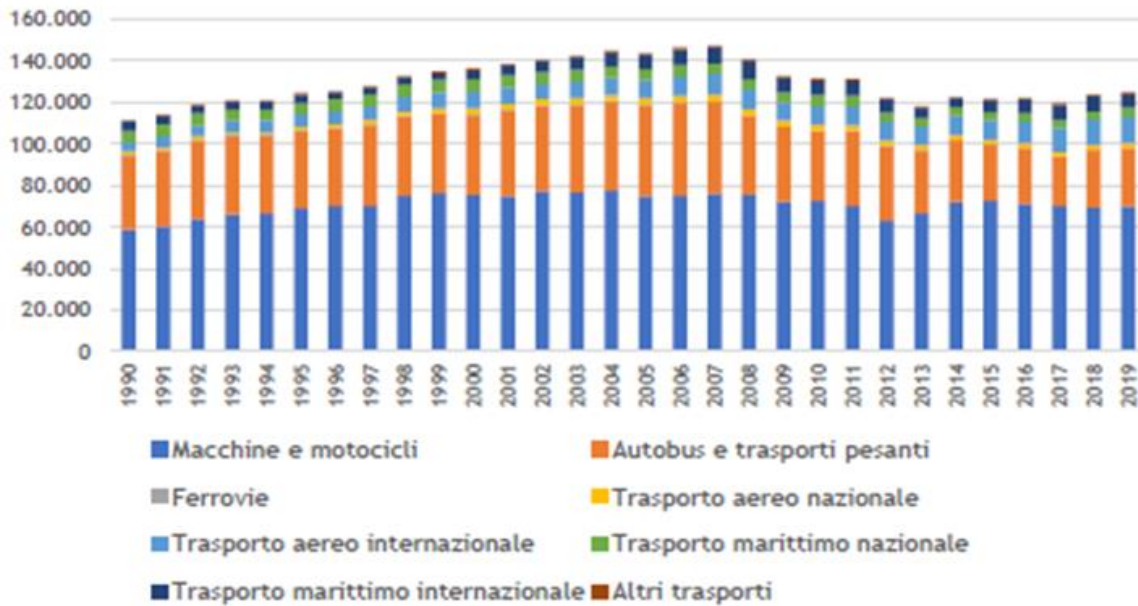
Diverse linee ferroviarie nel Sud Italia presentano colli di bottiglia nel loro collegamento con il resto della rete ferroviaria e nei nodi chiave del traffico e conseguentemente hanno bisogno di essere elettrificate e modernizzate in termini di qualità del servizio.

In tal senso, si prevedono interventi specifici per potenziare la rete ferroviaria in diversi punti critici del Sud Italia (ad esempio in Molise, Basilicata ecc.), per realizzare gli **interventi di ultimo miglio ferroviario** per la connessione di porti (Taranto e Augusta) e **aeroporti** (Salerno, Olbia, Alghero, Trapani e **Brindisi**), per aumentare la competitività e la connettività del sistema logistico intermodale e per migliorare l'accessibilità ferroviaria di diverse aree urbane del Mezzogiorno.

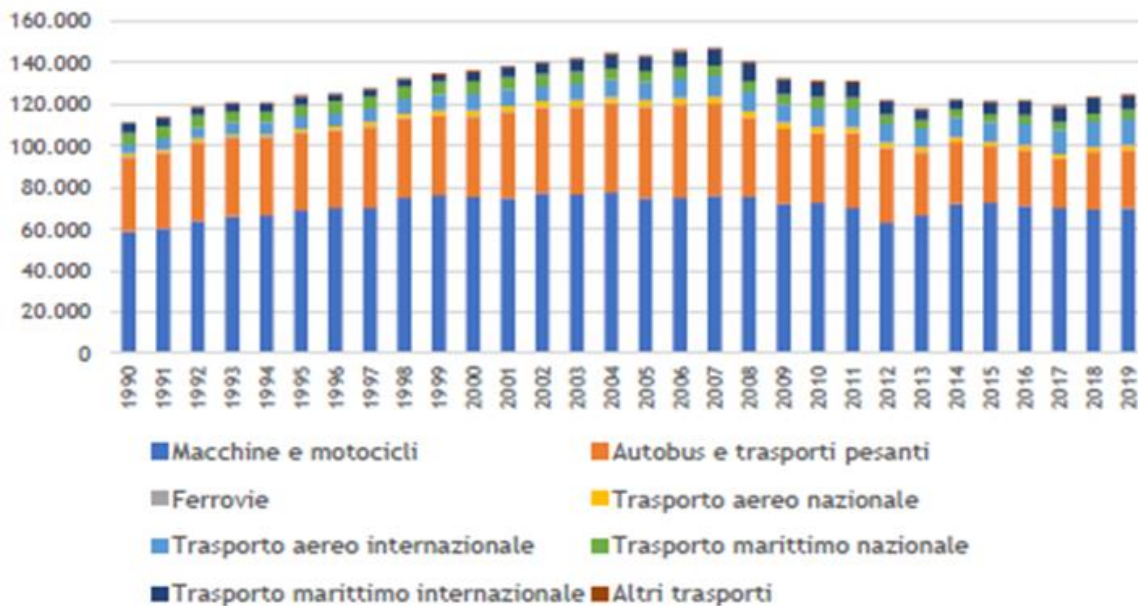
d. Politiche di decarbonizzazione (Allegato Infrastrutture al DEF 2021)

Attualmente, il 90% del traffico di passeggeri in Italia avviene su strada (860 miliardi di passeggeri/km all'anno), mentre sulle ferrovie viaggia solo il 6% dei passeggeri (rispetto al 7,9% in Europa), con la conseguenza che il settore del trasporto risulta tra quelli maggiormente responsabili delle emissioni climalteranti, con un contributo pari al 23,3% delle emissioni totali di gas serra (pur essendo diminuite del 2,7% nel periodo 1990-2017, fonte Annuario ISPRA, 2020).

Come riportato nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021: "In Italia, nel 2019, i trasporti erano responsabili di circa il 26% del totale delle emissioni (stessa media EU27), con un peso che è stato crescente negli ultimi anni a fronte di una riduzione complessiva delle emissioni a livello Paese (-26,9% nel 2019 rispetto ai valori del 1990, a fronte di una media EU27 di -28,9%) e una crescita nel comparto dei trasporti (3,2% nel settore con esclusione del trasporto aereo e marittimo internazionale e 12,2% considerando anche questi due segmenti). All'interno dei trasporti, il trasporto privato (macchine e motocicli) è responsabile per circa il 56% delle emissioni del settore³ (con un peso relativo che è aumentato di 3,4 punti percentuali dal 1990 al 2019) mentre il 22% è attribuibile agli autobus e ai trasporti pesanti (-9,6 punti percentuali di calo nel peso relativo). Le ferrovie contribuiscono in maniera marginale (0,1%), con un peso relativo che dal 1990 si è anche ridotto di circa 0,5 punti percentuali (Figura seguente).



Fonte: Elaborazioni su dati Eurostat.



Fonte: Elaborazioni su dati Eurostat.

Figura 4 Emissioni di GHG nei trasporti, Italia, 1990-2019 (MLN di tonnellate CO2 Eq.)

Per quanto riguarda i trasporti, l'Italia ha il numero di autovetture ogni mille abitanti più alto tra i principali Paesi europei e una delle flotte di autoveicoli più vecchie dell'Europa occidentale. Nel 2018 i veicoli altamente inquinanti erano pari al 45 per cento della flotta totale e al 59 per cento del trasporto pubblico.

Tutte le politiche dei trasporti comunitarie e nazionali, consapevoli del vantaggio competitivo delle ferrovie in termini di minori emissioni climalteranti ^[6], mirano al riequilibrio modale incentivando lo spostamento del traffico dalla modalità stradale privata a quella ferroviaria pubblica.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|--------------|------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS – nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 20 di 102 |

Il Green Deal Europeo ha avviato una nuova strategia per trasformare l'UE in un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse, competitiva e climaticamente neutrale al 2050. Per il settore dei trasporti gli obiettivi comunitari indicano una riduzione delle emissioni prodotte del 90 % entro il 2050 (vs 1990).

L'aumento dell'uso della ferrovia per gli spostamenti viaggiatori e merci, oltre che una maggiore integrazione dei diversi modi di trasporto, possono contribuire al raggiungimento degli importanti obiettivi che ci ha indicato la Commissione Europea in tema di decarbonizzazione.

e. Opzioni Strategiche

*Dal punto di vista **strategico**, il progetto di investimenti per il collegamento dell'aeroporto con l'Infrastruttura Ferroviaria Nazione risponde ad obiettivi di infrastrutturazione del meridione, sviluppo dell'intermodalità, sostenibilità ambientale e sociale.*

L'attuale sistema delle infrastrutture del trasporto in Italia sconta carenze e ritardi che hanno effetti significativi sul potenziale di crescita e sulla competitività del Paese. Tale debolezza è acuita dal permanere di forti divari territoriali, che travalicano l'usuale differenza fra Nord e Sud, che rappresentano un forte ostacolo alla convergenza economica e sociale e determinano livelli di qualità dei servizi di trasporto molto difforni sul territorio che limitano di fatto le possibilità di movimento delle persone e rappresentano un forte ostacolo alla convergenza economica.

Per queste motivazioni l'opzione zero di non realizzare il collegamento ferroviario non è stata esplorata.

Inoltre, gli indirizzi strategici nazionali in tema di riduzione dell'emissioni di gas climalteranti escludono l'opzione strategica di servizi automobilistici dedicati.

f. Opzioni tecniche

Ad una scala territoriale più bassa (secondo livello) le valutazioni hanno riguardato le soluzioni progettuali relative al collegamento ferroviario dell'Aeroporto di Brindisi alla rete ferroviaria nazionale.

L'iniziativa progettuale riguarda sia il collegamento ferroviario tra l'Aeroporto del Salento e la stazione di Brindisi, sia il collegamento dell'aeroporto con i territori gravitanti lungo le connessioni ferroviarie dirette verso Taranto, Lecce e Bari. Alla base del fabbisogno infrastrutturale c'è la crescente dinamica dei flussi turistici, nazionali ed internazionali, che nel corso degli ultimi anni hanno interessato la regione Puglia e nel conseguente ruolo strategico in tale prospettiva acquisito dallo scalo brindisino.

La scelta della soluzione progettuale attraverso la quale realizzare l'iniziativa in questione è stata operata nell'ambito del Progetto di fattibilità economica di prima fase. In tale sede sono state poste a confronto tre alternative, denominate Rossa, Blu e Magenta, le quali, sotto il profilo tecnico, differiscono in modo sostanziale per quanto riguarda il tracciato e le tipologie infrastrutturali richieste dalle caratteristiche del contesto territoriale interessato da ciascuna di dette alternative.

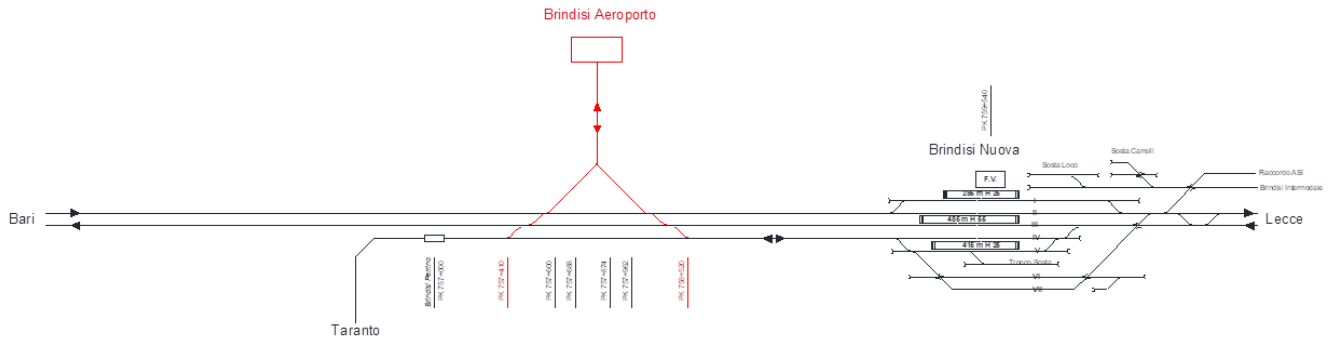


Figura 5 Schema Funzionale Soluzione Magenta e Soluzione Blu

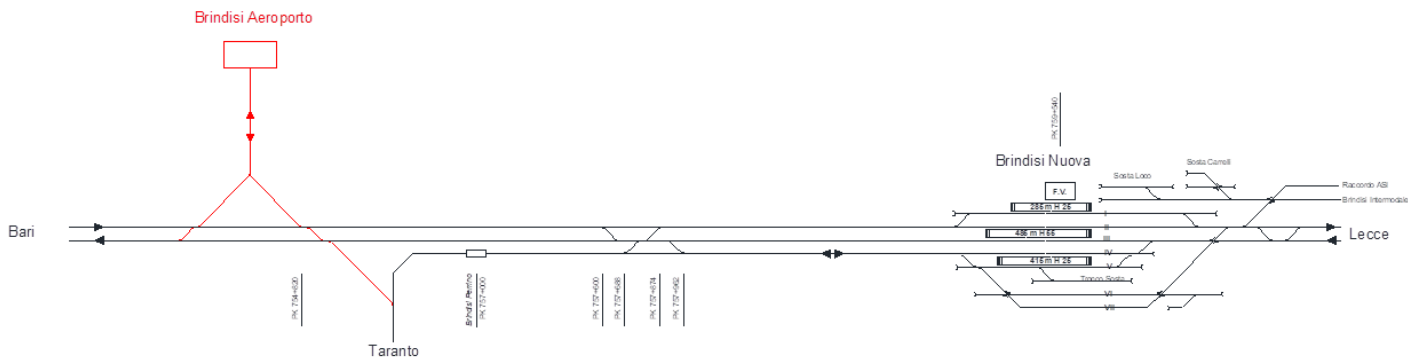


Figura 6 Schema Funzionale Soluzione Rossa

Le alternative progettuali considerate, essendo tutte ferroviarie, comportano l'assenza della rottura di carico rispetto all'opzione zero di un ipotetico servizio navetta o shuttle (per alcuni servizi). Considerando la totalità dei giorni di servizio l'anno e il totale dei passeggeri che ne usufruiranno, si potrà avere un beneficio per la collettività in termini di risparmio di tempo, dovuto all'assenza di trasbordo. Allo stesso tempo la soluzione progettuale ferroviaria non sarà soggetta ad eventuali maggiori tempi di percorrenza dovuti al traffico giornaliero rispetto alla soluzione bus.

La soluzione progettuale sviluppata nel Progetto definitivo al quale è riferito il presente Studio di impatto ambientale, scaturisce dall'esito dell'analisi multicriteria condotta, nell'ambito del Progetto di fattibilità tecnico economica di prima fase, con riferimento alle tre seguenti alternative di tracciato:

- *Alternativa 1 (rossa)*
- *Alternativa 2 (blu)*
- *Alternativa 3 (magenta)*

Come si evince dalla figura seguente, le tre soluzioni alternative, a fronte di una parte comune, presentano sostanziali differenze in ordine allo sviluppo del tracciato ed alle tipologie infrastrutturali.



Figura 7 Alternative di tracciato

In breve, per quanto concerne gli aspetti in comune per le tre alternative, questi sono rappresentati – in primo luogo - dalla tratta di avvicinamento alla Stazione di Brindisi Aeroporto, ed in particolare nel punto di attestamento della linea in progetto e che nelle tre soluzioni è stata localizzata in corrispondenza della rotonda di accesso alla viabilità di distribuzione interna all'area aeroportuale, ossia alla confluenza tra la strada statale SS697 e Via Contrada Baroncino.

Il secondo aspetto comune alle tre alternative è costituito dall'affiancamento stretto alla citata statale SS697, nel tratto compreso tra la rotonda di cui sopra e l'intersezione con la strada comunale 105.

Per quanto invece concerne gli aspetti di diversità, un primo ed evidente elemento è costituito dalla porzione territoriale interessata, aspetto quest'ultimo che, pur nella limitatezza dell'estensione lineare dell'opera in progetto, consente di identificare due distinti corridoi.

Assumendo come riferimento la direttrice infrastrutturale costituita dalla SS16, l'Alternativa 1 (rossa) è posta ad ovest di detta direttrice, definendo con ciò un proprio corridoio localizzativo, mentre le restanti due alternative: 2 (blu) e 3 (magenta), localizzate ad Est della SS16, configurano un secondo corridoio. In tal senso, l'Alternativa 2 (blu) e l'Alternativa 3 (magenta) possono essere lette come varianti di tracciato all'interno di un unico corridoio, tra loro distinguibili in ragione dello svilupparsi a destra ed a sinistra del quartiere di Brindisi Paradiso. Se, difatti, il punto di origine di entrambe dette ultime alternative, posto in corrispondenza del fascio binari smistamento, risulta comune, subito dopo i due tracciati divergono, ponendosi in affiancamento alle strade statali SS16 e SS379, per quanto concerne l'Alternativa 2 (blu), ed al prolungamento della Strada della Torretta, nel caso dell'Alternativa 3 (magenta).

I due corridoi (Alternativa 1-rossa) e (alternativa 2-blu e 3-magenta) risultano essere tra loro profondamente differenti in ragione della diversa consistenza delle aree urbanizzate.

In breve, nel caso dell'Alternativa 1 (rossa), la porzione territoriale da questa interessata è contraddistinta dalla prevalenza di aree coltivate e dalla sporadica presenza di un edificato che, seppur a carattere diffuso, è di fatto concentrato lungo la Sp42; la densità abitativa di tale tessuto residenziale può essere ragionevolmente ritenuta bassa, essendo costituito da un edificato minuto,

con altezza prevalente a due piani.

All'opposto, le altre due alternative, pur nelle differenze che connotano i due tracciati, in entrambi i casi lambiscono aree edificate a prevalente uso residenziale, connotate da tipi edilizi con elevazione compresa tra i due ed i cinque piani e, soprattutto, da una ben superiore densità edilizia.

Oltre al tracciato, come premesso un altro elemento di differenza tra le tre soluzioni alternative è rappresentato dalle tipologie infrastrutturali conseguentemente adottate.

Procedendo per estrema semplificazione è possibile affermare che l'Alternativa 1 (rossa) è connotata dalla prevalenza di rilevati.



Figura 8 Alternativa 1

L'alternativa 2 (blu) si distingue rispetto alle altre per lo sviluppo dei viadotti che, in termini percentuali, rappresentano più del 10% dell'estesa dell'intero tracciato, e di una galleria artificiale, localizzata in corrispondenza dell'attraversamento della strada per Minnuta.



Figura 9 Alternativa 2

L'elemento caratterizzante l'alternativa 3 (magenta) sotto il profilo delle tipologie infrastrutturali è costituito dalla presenza di un'estesa galleria di sottoattraversamento del quartiere Casale, di lunghezza pari ad oltre 800 metri, e di un lungo viadotto che ha inizio poco prima dell'attraversamento del canale Cillarese e termine all'incirca in corrispondenza del Comando provinciale dei Vigili del Fuoco. L'incidenza di dette due tipologie è superiore al 20%, per quanto riguarda le gallerie, ed al 10%, nel caso del viadotto.



Figura 10 Alternativa 3

Di seguito si riportano i risultati dell'Analisi Multicriteria redatta in sede di Progetto di Fattibilità Tecnico Economica che evidenzia la preferenza registrata per l'alternativa 1 (rossa) e le componenti che hanno contribuito a questo risultato.

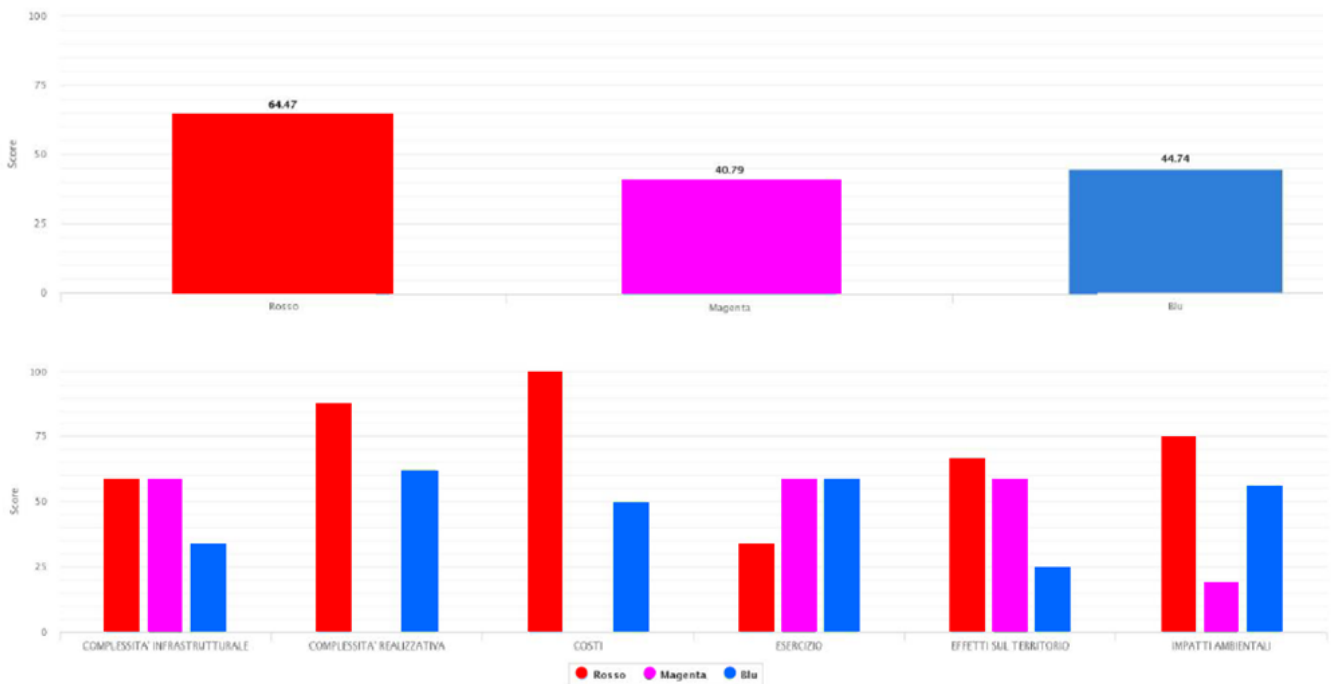


Figura 11 Alternativa a confronto


Per quanto riguarda lo strumento di selezione delle alternative, il confronto è stato sviluppato attraverso l'applicazione dell'“Analisi Multicriteria” (AMC) e, nello specifico, tra i diversi metodi presenti in letteratura mediante quello PROMETHEE (Brans e Vincke, 1985), metodo più complesso, ma più efficace, riconosciuto dalla comunità scientifica internazionale. Nello specifico, il confronto è stato impostato su sei categorie (Complessità infrastrutturale; Complessità realizzativa; Esercizio ferroviario; Effetti sul territorio; Impatti ambientali e paesaggistici; Costi) e su un set di criteri ed indicatori ad esse associate, per un totale di 21 indicatori.

Lo studio condotto, suffragato anche dall'analisi di sensitività, ha evidenziato una sostanziale differenza tra le Alternative considerate, a vantaggio della soluzione Rossa che, rispetto alla pressoché totalità delle categorie di analisi ed anche a prescindere dal peso ad esse assegnato, è risultata essere sempre quella vincente.

In forza di tali risultati, l'Alternativa Rossa è stata assunta come soluzione di progetto e sviluppata nel successivo Progetto di fattibilità tecnico economica di seconda fase e nel Progetto definitivo al quale è riferito lo SIA.

2.2

Tra le categorie utilizzate per la valutazione delle alternative non è presente, oltre alla valutazione degli impatti, anche una valutazione degli eventuali benefici rivenienti della presenza di una infrastruttura ferroviaria, in termini di potenziale offerta di trasporto e mobilità, come avrebbe potuto scaturire, ad esempio, dalla realizzazione di una fermata a servizio del Quartiere Paradiso. In tal

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 26 di 102 |

senso la scelta operata, se è preferibile sul piano dell'efficienza (minimizzazione del livello di interferenza con il sistema territoriale e dei costi complessivi), risulta tuttavia quantomeno indeterminata sul piano dell'efficacia in quanto, pur assolvendo al compito primario del collegamento tra stazione ed aeroporto, l'opera non contribuisce alla diversificazione dell'offerta complessiva di mobilità nell'area urbana. Inoltre, non vi è alcun cenno all'integrazione con il progetto in corso di realizzazione di un sistema shuttle di collegamento Aeroporto di Brindisi - Rete ferroviaria [CIO 582448336C]. Approfondire tali aspetti.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Fermata a servizio del Quartiere Paradiso

Occorre premettere che la configurazione di progetto potrà nel tempo subire delle modifiche ed integrazioni in relazione allo sviluppo della domanda e dell'offerta di trasporto, non potendo escludere che il modello dei servizi della Regione possa richiedere l'implementazione di nuovi punti di accesso al sistema ferroviario.

Al momento, si deve considerare che l'obiettivo principale del nuovo collegamento ferroviario è servire l'infrastruttura aeroportuale in quanto origine/destinazione prevalente in termini di volumi di spostamenti, non confrontabile con gli spostamenti che possono essere generati da un insediamento abitativo, ancorché intensivo.

A questa considerazione deve aggiungersi una doverosa riflessione sul limitato sviluppo del collegamento, pari a 6,2 km circa. Un sistema ferroviario, in ragione delle caratteristiche dimensionali dei mezzi e della loro inerzia in partenza e arresto, non può prevedere punti di accesso a distanze dell'ordine di km; pena una perdita dell'efficienza del sistema di trasporto. Distanze di questo ordine di grandezza sono più propriamente riferibili a sistemi leggeri di trasporto (es. tramvie).

Nel caso specifico, le simulazioni di marcia dei convogli indicano che la relazione tra la stazione di Brindisi e l'aeroporto viene coperta con un tempo di percorrenza di circa 5 min. e 20 sec., con una velocità media di circa 71 km/h. L'introduzione di una fermata intermedia determinerebbe un allungamento di percorrenza valutabile in prima battuta in almeno 3 min. con un incremento del 56%, che potrebbe avere significativi impatti sulla percezione del servizio da parte degli utenti da/per l'aeroporto. Si ricorda che in tutti i principali collegamenti ferroviari da e verso gli aeroporti si privilegiano servizi "non stop" in ragione delle caratteristiche dell'utenza.

Sistema Shuttle

Per quanto attiene al sistema shuttle del tipo Automated People Mover (APM), intervento a committenza del Comune di Brindisi già appaltato ed in fase di progettazione esecutiva, si rappresenta che si tratta di un sistema che mette in collegamento l'aeroporto con la prevista nuova fermata a servizio dell'Ospedale Perrino sulla confluenza della linea ferroviaria Adriatica e la linea Brindisi-Taranto. Il progetto shuttle risponde all'esigenza di un collegamento diretto di una zona che è esterna alla nuova linea ferroviaria che dalla stazione porta all'aeroporto. In assenza del progetto shuttle, gli utenti dell'Ospedale che volessero raggiungere l'aeroporto dovrebbero preventivamente arrivare alla stazione, cambiare convoglio (rottura di carico) e successivamente arrivare all'aeroporto tramite la nuova infrastruttura ferroviaria. Quindi l'intervento è nativamente integrato con la costruzione del nuovo collegamento ferroviario tra la stazione e l'aeroporto.

Peraltro, nella recente Conferenza di Servizi del 3/04/2020 sono state richieste modifiche non sostanziali al progetto shuttle di competenza comunale per renderlo compatibile con il nuovo collegamento ferroviario di competenza RFI.

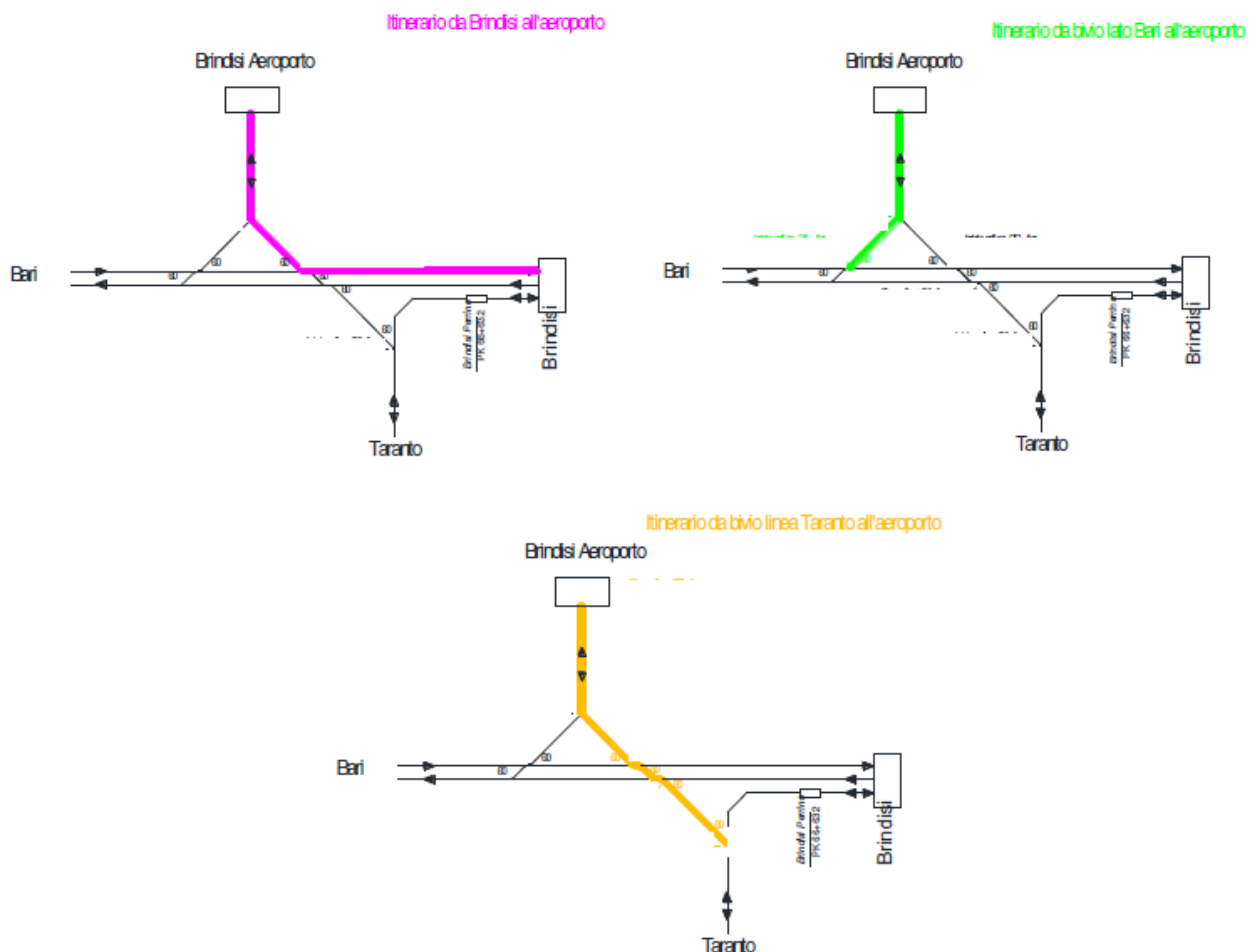
A supporto di quanto su esposto si riportano di seguito i riferimenti:


- Nota della regione Puglia, sezione infrastrutture per la mobilità, AOO_148/PROT/02092019/1756 con la quale si prende atto delle risultanze di un incontro ministeriale del 03/07/2019 e si concorda nell'esigenza di rimodulare l'intervento shuttle;
- Deliberazione Giunta Comunale Brindisi n. 402 del 15/11/2019 con la quale, tra l'altro, si deliberava di ridefinire il perimetro dell'opera già appaltata shuttle per il sopravvenuto finanziamento CIPE.

Bacino di utenza

La nuova infrastruttura ferroviaria non ambisce ad assolvere al solo collegamento della stazione ferroviaria di Brindisi con l'aerostazione. In questa ottica parrebbe esserci una potenziale sovrapposizione con il sistema shuttle che ha una connotazione trasportistica prevalentemente rivolta ad una domanda di trasporto a carattere comunale, locale.

Il nuovo collegamento ferroviario si caratterizza per una configurazione infrastrutturale estremamente flessibile che consente lo svolgimento di servizi diretti per l'aeroporto secondo diversi itinerari che hanno una connotazione molto più ampia di quella comunale. Come si evidenzia nello schema sottostante, è possibile raggiungere l'aeroporto non solo dalla stazione di Brindisi ma anche dalle direttrici da/per Bari e da/per Taranto.



| | | | | | | |
|---|--|----------|---------|--------------|-----------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. |
| | IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 28 di 102 |

Si tratta di un intervento che ha una scala territoriale di riferimento che può essere definita regionale ed in questo si differenzia e si integra con il sistema shuttle. L'esigenza di trasporto alla base di un bacino di domanda così ampio è prevalentemente riferibile alla natura del trasporto aereo che si caratterizza per una "catchment area" particolarmente estesa in ragione dell'attrattività dei servizi offerti. Secondariamente occorre considerare che, seppure nella Regione siano presenti altri aeroporti, le politiche commerciali e le relazioni servite si differenziano da aeroporto ad aeroporto e questo può giustificare una esigenza di spostamento su scala regionale.

2.3

Nell'ambito della soluzione individuata, non sono state illustrate le eventuali possibili alternative, di secondo livello, relative alla risoluzione delle interferenze con il sistema viario attraverso un diverso assetto planoaltimetrico, ad esempio attraverso il ricorso a un tracciato altimetricamente più basso rispetto alla quota di campagna (trincea). Una eventuale soluzione in tal senso, ove compatibile con le caratteristiche idrogeomorfologiche delle aree, anche limitatamente alla realizzazione di soli alcuni tratti del tracciato avrebbe consentito infatti di formulare ipotesi di soluzione delle interferenze con la viabilità di altro tipo con impatti sul contesto paesaggistico del tutto differenti. Si richiede di integrare con valutazioni in tal senso ancorché non siano state indagate preliminarmente

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

La soluzione di progetto, come precedentemente descritto, rappresenta quella preferibile tra le alternative confrontate. La soluzione di progetto inoltre è il risultato di ulteriori studi che nell'ambito dell'alternativa vincente hanno determinato la scelta plano-altimetrica finale. In particolare, la risoluzione delle interferenze con il tessuto viario esistente ha fortemente condizionato la scelta in termini altimetrici. L'alternativa di realizzare la linea ferroviaria in parte in trincea e in parte in galleria artificiale, in corrispondenza delle interferenze varie, è stata oggetto di analisi e studi nel corso della redazione del Progetto di fattibilità tecnico economica di II fase. La vicinanza tra le principali viabilità interferite lungo il tracciato ferroviario, avrebbe comportato la realizzazione della linea ferroviaria in trincea profonda per la quasi totalità dello sviluppo dell'intervento, compresa la realizzazione della stazione ferroviaria. Diversamente la scelta di sottopassare solo alcune delle viabilità in galleria artificiale e quindi l'alternanza di tratti in scavo e in rilevato avrebbe comportato la presenza di corde molli sul tracciato ferroviario con relativi impianti di sollevamento, soluzione non preferita dal gestore dell'infrastruttura.

Quindi nel confronto sono state analizzate la soluzione di progetto in rilevato/viadotto e la soluzione quasi completamente in trincea/galleria artificiale dal punto di vista ambientale, idrologico, idraulico, realizzativo, della sicurezza ed economico, che hanno condotto alla scelta della soluzione progettuale.

Inoltre, il ricorso a un tracciato altimetricamente più basso (al di sotto del piano di campagna) avrebbe comportato la necessità di prevedere un oneroso sistema di canali di gronda e canali di attraversamento per la regimazione delle acque superficiali, conseguendo un livello di sicurezza idraulica della infrastruttura certamente inferiore. Stante la presenza della falda a quote prossime al piano di campagna per diverse porzioni del tracciato, le opere in trincea avrebbero necessitato di interventi di impermeabilizzazione (sia nella fase provvisoria di scavo, sia nella configurazione definitiva), con significativi incrementi di costi e il superamento del finanziamento previsto.

| | | | | | | |
|---|--|----------|---------|--------------|-----------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. |
| | IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 29 di 102 |

3. ASPETTI PROGETTUALI

Approfondire gli argomenti di seguito indicati:

3.1

Il complessivo percorso analitico e tecnico-decisionale attraverso il quale si è giunti alla soluzione progettuale individuata e sviluppata a livello di progetto definitivo, con specifico riferimento all'analisi costi/benefici dell'infrastruttura ferroviaria, all'analisi della domanda di mobilità e dei flussi di traffico e al modello di esercizio relativamente alla presenza di eventuali rotture di carico;

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Il Progetto Definitivo del nuovo collegamento con l'aeroporto di Brindisi costituisce un approfondimento progettuale del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica già sviluppato nel 2019. Il nuovo codice degli appalti e la successiva normativa hanno ridefinito i livelli di approfondimento progettuale eliminando il progetto preliminare ed introducendo il progetto di fattibilità tecnico economica (PFTE). Il PFTE ha lo scopo di verificare la fattibilità tecnica dell'opera ed individuare, tra più soluzioni, quella che preferibile, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire.

La valutazione ex-ante di un intervento o di una singola opera, condotta attraverso il progetto di fattibilità, avviene in due fasi. Una prima fase, in cui viene effettuata l'analisi di fattibilità delle alternative progettuali (Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali - DOCFAP), in cui il Codice incorpora le analisi che precedentemente erano previste nello Studio di Fattibilità, vale a dire:

- *le analisi delle alternative di progetto e la relativa fattibilità tecnica;*
- *la sostenibilità finanziaria e la convenienza economico-sociale;*
- *la compatibilità ambientale e la verifica procedurale;*
- *l'analisi del rischio e di sensibilità.*

Tale analisi ha il compito di individuare la migliore alternativa progettuale da approfondire in una seconda fase, con elaborati progettuali di maggiore dettaglio, indagini geognostiche e studi necessari per la progettazione architettonica e tecnico funzionale dell'opera, la conformità alle norme ambientali, urbanistiche e paesaggistiche, nonché il rispetto di quanto previsto dalla normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza.

La soluzione oggetto del Progetto Definitivo rappresenta la migliore alternativa progettuale risultante da un'analisi multicriteria realizzata all'interno del PFTE di prima fase redatto nel marzo 2019 e successivamente sviluppata con il PFTE di seconda fase del luglio 2019.

Con riferimento allo sviluppo di analisi costi/benefici dell'investimento si rappresenta quanto segue. In accordo con le indicazioni del nuovo Codice degli Appalti, le diverse alternative devono essere sempre prese in considerazione e valutate in modo da verificare se ci sono modalità più efficienti e/o efficaci per rispondere a quell'esigenza specifica in esame.

Per gli investimenti superiori alla soglia dei 10 mln o per quelli che prevedono una tariffazione del servizio, le "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" (D. Lgs. 228/2011) del giugno 2017 hanno individuato lo strumento dell'Analisi Costi Benefici per l'analisi delle alternative.

Le Linee Guida precisano che il progetto di fattibilità dovrà sviluppare un'attenta analisi delle alternative finalizzata a fornire riscontro sui seguenti aspetti:

- le alternative di tracciato plano-altimetrico dell'opera in esame;
- le alternative modali che potrebbero rispondere al fabbisogno rilevato;
- le opzioni di potenziamento dei servizi;
- le diverse soluzioni tecnologiche e di processo costruttivo;
- le possibili soluzioni gestionali.

Con riferimento al Progetto del nuovo collegamento ferroviario tra la stazione e l'aeroporto di Brindisi occorre rilevare che, per le ragioni riferibili alla programmazione strategica nazionale, la scelta della modalità di trasporto ferroviaria è stata effettuata a priori, rendendo non più percorribili molte delle opzioni suggerite dalle citate Linee Guida nazionali.

Per quanto attiene alle alternative di tracciato plano-altimetriche si deve registrare che il modesto sviluppo lineare dell'opera non consente l'applicazione delle consuete metodologie di analisi dei benefici di carattere trasportistico che sono alla base delle valutazioni economico-sociali.

L'Analisi Costi Benefici di investimenti del settore trasporto deve essere redatta in conformità alle "Linee Guida all'analisi costi-benefici dei progetti d'investimento" della Commissione Europea - Direzione generale della Politica regionale e urbana – del 2014, che prevede le seguenti tipologie di benefici.

Table 3.3 Typical economic benefits (costs) of transport project

| Effect | Valuation method |
|---------------------------------|---|
| Travel time savings | - Stated preferences - Revealed preferences (multi-purpose household/business surveys) - Cost saving approach |
| Vehicle Operating Costs savings | - Market value |
| Operating costs of carriers | - Market value |
| Accidents savings | - Stated preferences - Revealed preferences (hedonic wage method) - Human capital approach |
| Variation in noise emissions | - WTP/WTA compensation - Hedonic price method |
| Variation in air pollution | - Shadow price of air pollutants |
| Variation in GHG emissions | - Shadow price of GHG emissions |

Source: Authors

Secondo le indicazioni della commissione europea l'Analisi Costi Benefici è uno strumento analitico utilizzato per stimare i vantaggi o gli svantaggi generati da un investimento, valutandone i costi e i benefici come misura dell'impatto sul benessere sociale, che deve essere improntato ad un approccio microeconomico. Tramite il calcolo degli indicatori di performance economici, l'ACB consente di valutare l'impatto del progetto sulla società nel suo complesso, fornendo quindi una valutazione dei cambiamenti attesi sul benessere sociale.

Alla base della valutazione economico-sociale ci deve essere uno Studio di Traffico.

Lo Studio di Traffico parte dalla migliore riproduzione della situazione attuale degli spostamenti di tutte le modalità in una determinata area di studio sulla base di una molteplicità di elementi informativi connessi alle Origini/Destinazioni, ai flussi di traffico rilevati, alle categorie di utenti, ai motivi di spostamento. Si tratta di una serie di modelli che, negli studi di traffico più completi

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS – nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 31 di 102 |

prevedono:

- Il sottomodello di generazione che esprime la domanda di mobilità come frazione degli individui di una determinata categoria che, trovandosi nella zona di origine, effettuano un certo numero di spostamenti per un certo motivo;
- Il sottomodello di distribuzione che fornisce la frazione di individui di una determinata categoria che, spostandosi dalla zona origine per un certo motivo, sono diretti alla zona di destinazione;
- Il sottomodello di ripartizione modale (o scelta modale) che fornisce la frazione di utenti di una determinata categoria che, spostandosi tra la zona origine e la zona destinazione per un certo motivo, usano uno specifico modo di trasporto;
- Il sottomodello scelta del percorso che fornisce la frazione di utenti di una determinata categoria che, spostandosi tra l'origine e la destinazione per un certo motivo usano uno specifico modo di trasporto, seguendo uno specifico percorso.

In termini più semplici, lo Studio di Traffico ha l'ambizione di stimare la domanda di trasporto riproducendo il comportamento di scelta degli utenti. Per essere più precisi, lo Studio di Traffico tenta di riprodurre non tanto il meccanismo che conduce a una particolare decisione, quanto il risultato di quella decisione.

Successivamente, una volta calibrato l'insieme dei modelli di traffico sulla situazione effettivamente registrata su scala multimodale, viene effettuata una proiezione in scenari futuri che comprendono (Situazione di progetto) o non comprendono (situazione di riferimento) l'investimento infrastrutturale. Questo complesso strumento consente di mettere a confronto le diverse modalità di trasporto ed effettuare una previsione quantitativa dell'effetto sulla competitività di un sistema di trasporto per effetto del suo potenziamento. In coerenza con il criterio incrementale della valutazione degli investimenti, gli indicatori trasportistici vengono calcolati sulla base della differenza delle previsioni tra questi due scenari futuri.


Nel caso del nuovo collegamento ferroviario con l'aeroporto di Brindisi le soluzioni plano-altimetrico delle alternative di tracciato generavano degli itinerari che differivano di poco e le capacità di rilevazione di questa serie di modelli di simulazione del comportamento dei viaggiatori non avrebbe consentito di apprezzare in maniera significativa i punti di forza e di debolezza delle diverse soluzioni progettuali.

Per tale motivo si è preferito confrontare le soluzioni di tracciato con uno strumento più flessibile, costituito dall'Analisi Multicriteri.

Tale approccio trova il suo riconoscimento metodologico nelle "Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC (Art. 48, comma 7, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108)" emesse dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel luglio 2021, che, pur riconoscendo che l'analisi costi benefici è il principale strumento metodologico a supporto della scelta tra alternative progettuali, ammette strumenti metodologici più speditivi (quali l'analisi multicriteri e l'analisi costi-efficacia) laddove ne ricorrano le condizioni, alla luce della oggettiva semplicità concettuale del confronto comparato tra alternative.

3.2

il rapporto di complementarità o alternatività dell'opera rispetto ad altri servizi/sistemi di trasporto in corso di realizzazione (progetto shuttle di collegamento Aeroporto di Brindisi - Rete ferroviaria/ CIO 582448336C);

| | | | | | | |
|---|--|------------------|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A |

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Si rimanda alla parte conclusiva della risposta al precedente punto 2.2

3.3

Le viabilità realizzate o modificate nell'ambito dell'intervento assumono generalmente la classificazione funzionale di cui al CdS, di tipo F - Viabilità extraurbana di livello locale e, in funzione della titolarità del soggetto finanziatore, sono soggette alle prescrizioni dell'Art. 14 della LR 1/2013 che prevede:

- 'I finanziamenti regionali, sia quelli di bilancio autonomo sia quelli statali e/o dell'Unione europea da impiegare per la costruzione di nuove strade o la manutenzione straordinaria di strade esistenti, sono concessi a condizione che il progetto dell'opera preveda la realizzazione di una pista ciclabile adiacente. La suddetta pista si deve estendere per l'intero sviluppo dell'arteria stradale, compresi sovrappassi, sottopassi e rotatorie.
- i finanziamenti di cui al comma 4 possono essere revocati o decurtati nei casi in cui, in corso d'opera o a completamento della stessa, la pista ciclabile dovesse risultare stralciata in tutto o in parte dall'intervento.
- Le strade interessate dal presente articolo sono quelle classificate ai sensi delle lettere B, C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 del d.lgs. 285/1992, e successive modifiche e integrazioni."
- Più in generale, nella documentazione progettuale non si riscontra un'analisi del sistema viario locale interferito e con specifico riferimento al tema della mobilità ciclabile non sono riportati i riferimenti, ove esistenti, alla programmazione comunale, provinciale o regionale in materia.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Durante la fase di sviluppo della progettazione è stata verificata la compatibilità dell'intervento previsto in progetto con l'aggiornamento del Piano attuativo del PRT della Regione Puglia 2021-2027.

L'unica interferenza con il futuro corridoio ciclabile previsto a livello programmatico, come si evince dalla figura sotto riportata, e il progetto in essere è quella che è prevista in prossimità della Strada SC105, per la quale il progetto prevede l'adeguamento in cavalcaferrovia. Tale interferenza è risolta ipotizzando di evitare un percorso in "pendenza" per la ciclabile (sulla nuova opera di scavalco) a vantaggio di una modifica planimetrica della futura pista in "piano", che prosegue quanto previsto nel progetto Shuttle APM ed è coerente con quanto originariamente previsto per uno sviluppo a raso della futura pista ciclabile.

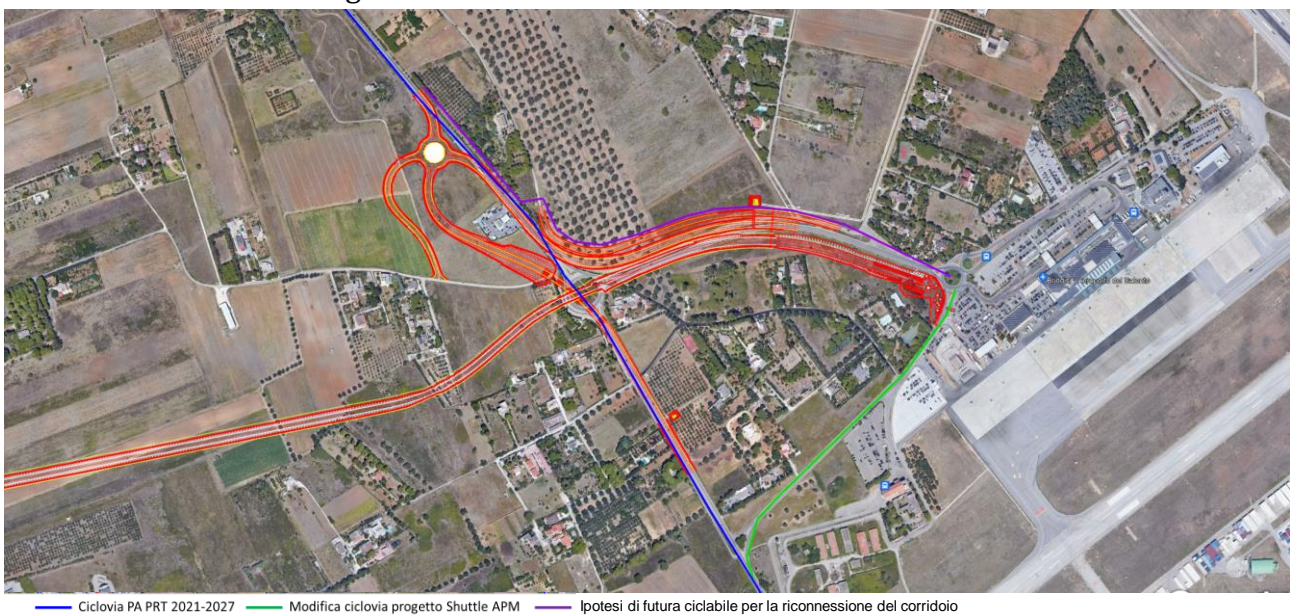
Schematicamente si riporta nella figura seguente in tratto blu il corridoio come da PA del PRT, in verde il tratto di pista ciclabile come da progetto Shuttle APM e in viola l'ipotesi di ciclabile per la riconnessione del corridoio.

Pertanto, il progetto risulta compatibile con la futura realizzazione del corridoio ciclabile da parte degli enti preposti.

Non risultano altri strumenti pianificatori a livello comunale o provinciale.



Figura 12. Corridoio ciclovía PA PRT 2021-2027



Il finanziamento dell'intervento di che trattasi non ha natura regionale e, pertanto, non risulta direttamente vincolante quanto riportato nelle prescrizioni di cui all'Art. 14 della LR 1/2013 della Regione Puglia.

3.4

Le possibili forme di integrazione ed interoperabilità tra sistemi ed esercizi ferroviari sulle tratte considerate in collegamento con l'aeroporto del Salento (ad es. con FSE. a partire dalla stazione di Lecce);

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

La nuova stazione di Brindisi aeroporto è oggetto dell'Accordo Quadro sottoscritto con Regione Puglia nel quale è rappresentato lo scenario futuro dei servizi con la nuova stazione.

In particolare:

Bari – Brindisi Aeroporto – Lecce: servizio spot (circa 3 coppie regionali veloci)

Gallipoli (FSE) – Lecce – Brindisi Aeroporto – Francavilla F.: 3 coppie regionali veloci

Gagliano (FSE) – Lecce – Brindisi Aeroporto – Ostuni: 3 coppie regionali veloci

Otranto (FSE) – Lecce – Brindisi Aeroporto – Fasano: 3 coppie regionali veloci

Taranto – Brindisi: frequenza a 120' con alcuni prolungamenti su Brindisi Aeroporto

Data stipula AQ: 22-3-2021

Periodo validità AQ: dic 2021-dic 2026 (5+5)

Scenario sviluppo servizi: oltre 2026, subordinato all'attivazione degli interventi

Sarà inoltre valutata la possibilità di effettuare servizi diretti Brindisi - Brindisi Aeroporto.

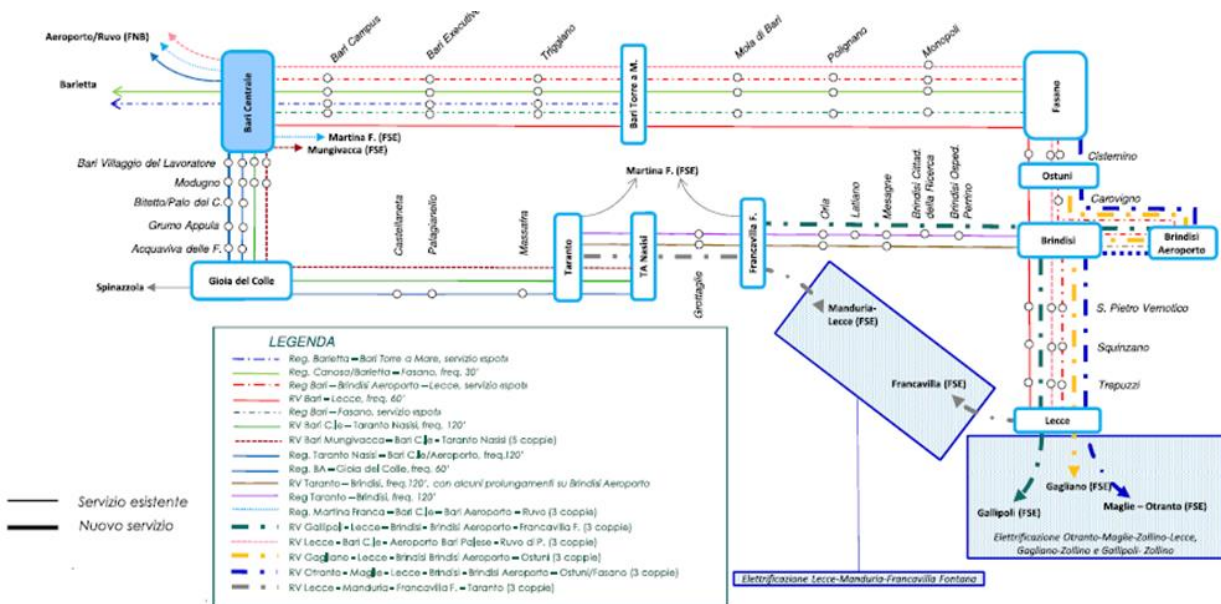


Figura 13 Scenari di sviluppo del servizio sulla rete RFI subordinati a interventi infrastrutturali e/o tecnologici già programmati da altri G.I.

[6] Il trasporto su ferro presenta una maggiore efficienza energetica unitaria oltre che un profilo di emissione di CO2 per passeggero ridotto del c.a. 80% rispetto al trasporto su gomma.

| | | | | | | |
|---|--|----------|---------|--------------|-----------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. |
| | IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 35 di 102 |

In merito all'interoperabilità delle suddette relazioni FSE, nella stazione di Lecce è consentito ad oggi l'accesso ai binari 5, 6, 7 e 8 dalla linea FSE. Tuttavia, attualmente, i treni non possono proseguire sulla linea per Bari per l'assenza del certificato di sicurezza, per il quale è in corso l'iter per il conseguimento. Nell'ambito del progetto di upgrading infrastrutturale e tecnologico di Lecce a ref. Santa Caterina sono previste modifiche di PRG che consentiranno di migliorarlo apportando anche l'interoperabilità con FSE grazie alla suddivisione della stazione in due stazioni elementari.

3.5

Le modalità attuative attraverso cui garantire la sicurezza stradale e la mobilità degli utenti deboli (attraversamenti pedonali, collegamenti lineari pedonali e ciclabili) in tutte le opere relative a sottopassi, attraversamenti, nuove intersezioni e tratti viari di progetto (cfr. Art. 14 L.R. 1/2013) nonché studio della integrazione con il sistema viario interferito con specifico riferimento al tema della mobilità ciclabile e al rapporto con la relativa programmazione in essere;

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Il finanziamento dell'intervento di che trattasi non ha natura regionale e, pertanto, non si risulta direttamente vincolante quanto riportato nelle prescrizioni di cui all'Art. 14 della LR 1/2013 della Regione Puglia.

Il progetto è stato sviluppato in conformità a quanto previsto nella normativa vigente.

Per la mobilità ciclabile e la relativa programmazione in essere si rimanda alla risposta del quesito 3.3.

3.6

Lo studio della risoluzione delle interferenze con le reti tecnologiche esistenti interessate dall'intervento in progetto, concordando con i soggetti interessati (Snam, Telecom, Enel, ecc.) puntuali soluzioni tecnico-economiche ai fini della risoluzione delle interferenze stesse;

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Durante la fase di censimento sono stati contattati gli Enti gestori dei sottoservizi presenti in corrispondenza dei sedimi su cui insistono le opere di progetto. Una sintesi delle attività di contatto viene riportata all'interno del dossier di Censimento dei Sottoservizi (IA7K00D53RGS10000001A). Sono state inoltre ipotizzate alcune soluzioni tecniche con le relative fasi, con i tempi e con i costi necessari per le risoluzioni (IA7K00D10ROS10000001A). Sono tuttora in corso interlocuzioni con alcuni Enti gestori per addivenire ad un progetto di risoluzione condiviso.


3.7

Lo studio della riconnessione funzionale delle viabilità interpoderali interferite, evitando la creazione di relitti difficilmente raggiungibili e coltivabili, previa autorizzazione dell'Ente competente.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Dall'analisi del progetto, le viabilità interpoderali risultano tutte collegate a meno di un refuso presente sulla NV09 dove dovrà essere realizzato un innesto a raso tra l'adeguamento della NV09 stessa e la strada poderale interferita al pk 0+075 circa

3.8

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 36 di 102 |

Integrare la documentazione con uno studio previsionale con riferimento al rispetto dei CAM di cui al DM 11 ottobre 2017, in particolar modo alle misure di mitigazione da implementare per ridurre gli impatti con le matrici ambientali interessate sia in fase di cantiere che dalle opere a realizzarsi (gestione delle opere a verde).

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

I Criteri Ambientali Minimi (CAM) sono i requisiti ambientali utili alle varie fasi del processo progettuale volte a individuare la soluzione, il prodotto o il servizio migliori sotto il profilo ambientale lungo il ciclo di vita.

Ad oggi sono stati adottati CAM per 18 categorie di forniture e affidamenti. Tra i vari CAM adottati si può citare il Verde pubblico (approvato con DM n.63 del 10 marzo 2020) che riguarda in particolare:

- a) Il servizio di progettazione di nuova area verde o riqualificazione di area già esistente;*
- b) Il servizio di gestione e manutenzione del verde pubblico;*
- c) La fornitura di prodotti per la gestione del verde.*

L'obiettivo generale è quello di incrementare e valorizzare il patrimonio del verde mediante un approccio sistematico, integrato ed innovativo alla gestione del verde intesa sia come manutenzione dell'esistente e sua valorizzazione e sia come realizzazione del nuovo. Secondo tale principio tutte le diverse attività che possono essere oggetto delle gare d'appalto relative al verde pubblico devono essere svolte per la sua gestione, inquadrando in un approccio integrato che risulti essere il sistema più efficace per garantire la qualificazione e il miglioramento del servizio di gestione e manutenzione delle aree verdi.


Tra gli obiettivi ambientali strategici da perseguire si richiedono anche:

- Efficienza e risparmio nell'uso delle risorse;*
- Riduzione dell'uso di sostanze pericolose;*
- Riduzione quantitativa dei rifiuti prodotti.*

Alla luce di tali obiettivi e criteri i campi di applicazione si ritrovano:

- nei criteri di scelta delle specie vegetali (arboree, arbustive ed erbacee);*
- nelle soluzioni adottate per la conservazione e la tutela della fauna selvatica ove pertinente;*
- nella migliore gestione delle acque (anche quelle meteoriche), tenendo conto della fascia climatica e della morfologia dell'area, della tipologia e concentrazione degli inquinanti,*
- delle caratteristiche dei suoli e della fragilità delle falde;*
- della presenza di interventi di ingegneria naturalistica atti alla sistemazione idrogeologica di scarpate o alla riqualificazione dei versanti o corsi d'acqua;*
- indicazioni per la gestione dei cantieri per la nuova realizzazione o per la riqualificazione di aree verdi;*
- del piano di gestione e manutenzione delle aree verdi.*

Gli interventi in progetto risultano essere coerenti con tali elementi come si può verificare all'interno della Relazione generale di SIA (1A7K00D22RGSA0000001A), nel Progetto delle opere a verde (1A7K00D22RGIA0000001B) e nel Piano Ambientale della cantierizzazione (1A7K00D69RGCA0000002A).

| | | | | | | |
|---|--|------------------|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A |

All'interno di tali elaborati sono presenti studi e analisi che caratterizzano l'ambiente al fine di rispettare e salvaguardare la biodiversità; i caratteri idrogeologici, i suoli e individuano le best practice per la gestione dei cantieri e la scelta delle specie vegetali e le modalità di impianto della nuova vegetazione e salvaguardia di quella esistente.

Ulteriori affinamenti e migliorie degli aspetti progettuali e di gestione degli interventi potranno essere implementati in fase di gara come criterio premiante allo scopo di implementare quanto già previsto nel presente progetto.

4. PIANO DI CANTIERIZZAZIONE

4.1

Precisare le Modalità attuative di tutte le misure di mitigazione e prevenzione riportate negli elaborati 1A7K00D69RGCA0000002A Progetto Ambientale della Cantierizzazione - Relazione generale e Tavv. Da 1/9 a 9/9;

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Il Progetto Ambientale della Cantierizzazione riporta al suo interno tutte le indicazioni necessarie relative alle modalità attuative di tutte le misure di mitigazione e prevenzione previste.

In particolare, i seguenti sono i paragrafi di riferimento per le principali componenti ambientali:

- Suolo => par. 5.1.3
- Acque => par. 5.2.3
- Biodiversità => par. 5.3.3
- Clima acustico => par. 6.2.3
- Vibrazioni => par. 6.3.3
- Aria e Clima => par. 6.4.3
- Scarichi idrici e sostanze nocive => par. 6.6.3
- Paesaggio => par. 7.3.3

Le tavole rappresentano graficamente le misure di mitigazione per le componenti Rumore ed Atmosfera, pertanto per le stesse si riporta anche di seguito quanto contenuto nei paragrafi indicati in precedenza:

Rumore

Procedure operative

Durante le fasi di realizzazione delle opere verranno applicate generiche procedure operative per il contenimento dell'impatto acustico generato dalle attività di cantiere. In particolare, verranno adottate misure che riguardano l'organizzazione del lavoro e del cantiere, verrà curata la scelta delle macchine e delle attrezzature e verranno previste opportune procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature.



Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO
UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935]

| COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
|----------|-------|----------|--------------|------|-----------|
| IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 38 di 102 |

Dovranno essere previste misure di contenimento dell'impatto acustico da adottare nelle situazioni operative più comuni, misure che riguardano in particolar modo l'organizzazione del lavoro nel cantiere e l'analisi dei comportamenti delle maestranze per evitare rumori inutili. In particolare, è necessario garantire, in fase di programmazione delle attività di cantiere, che operino macchinari ed impianti di minima rumorosità intrinseca.

Successivamente, ad attività avviate, sarà importante effettuare una verifica puntuale sui ricettori più vicini mediante monitoraggio, al fine di identificare le eventuali criticità residue e di conseguenza individuare le tecniche di mitigazione più idonee.

La riduzione delle emissioni direttamente sulla fonte di rumore può essere ottenuta tramite una corretta scelta delle macchine e delle attrezzature, con opportune procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature e, infine, intervenendo quando possibile sulle modalità operazionali e di predisposizione del cantiere.


In tale ottica gli interventi attivi sui macchinari e le attrezzature possono essere sintetizzati come di seguito:

- scelta delle macchine, delle attrezzature e miglioramenti prestazionali;
- selezione di macchine ed attrezzature omologate in conformità alle direttive della Comunità Europea ed ai successivi recepimenti nazionali;
- impiego di macchine movimento terra ed operatrici gommate piuttosto che cingolate;
- installazione, se già non previsti ed in particolare sulle macchine di una certa potenza, di silenziatori sugli scarichi;
- utilizzo di impianti fissi schermati;
- utilizzo di gruppi elettrogeni e compressori di recente fabbricazione insonorizzati.

In particolare, i macchinari e le attrezzature utilizzate in fase di cantiere saranno silenziate secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale": il rispetto di quanto previsto dal D.M. 01/04/94 è prescrizione operativa a carico dell'Appaltatore.

Le principali azioni di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature volte al contenimento del rumore sono:

- eliminazione degli attriti attraverso operazioni di lubrificazione;
- sostituzione dei pezzi usurati e che lasciano giochi;
- controllo e serraggio delle giunzioni;
- bilanciatura delle parti rotanti delle apparecchiature per evitare vibrazioni eccessive;
- verifica della tenuta dei pannelli di chiusura dei motori;
- svolgimento di manutenzione alle sedi stradali interne alle aree di cantiere e sulle piste esterne, mantenendo la superficie stradale livellata per evitare la formazione di buche.

| | | | | | | |
|---|--|------------------|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A |

Fondamentale risulta, anche, una corretta definizione del lay-out del cantiere; a tal proposito le principali modalità in termini operazionali e di predisposizione del cantiere risultano essere:

- orientamento degli impianti che hanno una emissione direzionale in posizione di minima interferenza;
- localizzazione degli impianti fissi più rumorosi alla massima distanza dai ricettori più vicini;
- *imposizione di direttive agli operatori tali da evitare comportamenti inutilmente rumorosi (evitare di far cadere da altezze eccessive i materiali o di trascinarli quando possono essere sollevati...).*

Deroga

In fase di costruzione, dopo avere messo in atto tutti i provvedimenti possibili, costituiti dalle barriere e dagli altri accorgimenti riportati nel successivo paragrafo, qualora non risulti possibile ridurre il livello di rumore al di sotto della soglia prevista, l'Appaltatore potrà richiedere al Comune una deroga ai valori limite dettati dal D.P.C.M. 14 dicembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore".

Il valore del livello di rumore da definire nella richiesta di deroga dovrà essere stabilito dall'Appaltatore a seguito di ulteriori approfondimenti in fase esecutiva, in funzione delle caratteristiche dei propri macchinari, delle modalità di lavoro, del programma lavori e dell'effettiva organizzazione interna dei cantieri.

Atmosfera

Misure di prevenzione e mitigazione

Le principali problematiche indotte dalla fase di realizzazione delle opere in progetto sulla componente ambientale in questione riguardano essenzialmente la produzione di polveri che si manifesta principalmente nelle aree di cantiere.


In virtù della presenza di diversi ricettori nei pressi delle aree di intervento, si prevede la necessità di introdurre adeguate misure di mitigazione.

La definizione delle misure da adottare per la mitigazione degli impatti generati dalle polveri sui ricettori circostanti le aree di cantiere è stata basata sul criterio di impedire il più possibile la fuoriuscita delle polveri dalle stesse aree ovvero, ove ciò non riesca, di trattenerle al suolo impedendone il sollevamento tramite impiego di processi di lavorazione ad umido (sistematica bagnatura dei cumuli di materiale sciolto e delle aree di cantiere non impermeabilizzate) e pulizia delle strade esterne impiegate dai mezzi di cantiere.

Impianti di lavaggio delle ruote degli automezzi

Si tratta di impianti costituiti da una griglia sormontata da ugelli disposti a diverse altezze che spruzzano acqua in pressione con la funzione di lavare le ruote degli automezzi in uscita dai cantieri e dalle aree di lavorazione, per prevenire la diffusione di polveri, come pure l'imbrattamento della sede stradale all'esterno del cantiere.

L'appaltatore provvederà all'installazione di tali tipologie di impianti immediatamente all'uscita dalle aree di cantiere nelle quali le lavorazioni eseguite potrebbero comportare la diffusione di polveri,

| | | | | | | |
|---|--|------------------|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A |

tramite le ruote degli automezzi, all'esterno delle aree stesse.

L'installazione di tali impianti è compresa e compensata negli oneri della cantierizzazione.

Bagnatura delle aree di cantiere

Saranno predisposti gli opportuni interventi di bagnatura delle superfici di cantiere e delle aree di stoccaggio terreni che consentiranno di contenere la produzione di polveri.

Tali interventi saranno effettuati tenendo conto del periodo stagionale con incremento della frequenza delle bagnature durante la stagione estiva. Si osserva che l'efficacia del controllo delle polveri con acqua dipende essenzialmente dalla frequenza delle applicazioni e dalla quantità d'acqua per unità di superficie impiegata in ogni trattamento, in relazione al traffico medio orario ed al potenziale medio di evaporazione giornaliera del sito. Si prevede di impiegare circa 1 l/m² per ogni trattamento di bagnatura.

In maniera indicativa, è possibile prevedere un programma di bagnature articolato su base annuale che tenga conto del periodo stagionale e della tipologia di pavimentazione dell'area di cantiere, ovvero:

- Gennaio 2 giorni / settimana
- Febbraio 2 giorni / settimana
- Marzo 3 giorni / settimana
- Aprile 4 giorni / settimana
- Maggio 5 giorni / settimana
- Giugno 5 giorni / settimana
- Luglio 5 giorni / settimana
- Agosto 5 giorni / settimana
- Settembre 4 giorni / settimana
- Ottobre 3 giorni / settimana
- Novembre 2 giorni / settimana
- Dicembre 2 giorni / settimana

Per contenere le interferenze dei mezzi di cantieri sulla viabilità sarà necessario prevedere la copertura dei cassoni dei mezzi destinati alla movimentazione dei materiali con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il trasporto dei materiali. Al fine di evitare il sollevamento delle polveri i mezzi di cantiere dovranno viaggiare a velocità ridotta.

Le aree destinate allo stoccaggio dei materiali dovranno essere bagnate o in alternativa coperte al fine di evitare il sollevamento delle polveri.

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 41 di 102 |

Spazzolatura del primo tratto di strada impegnato dal passaggio dei mezzi in uscita dal cantiere

Si prevede la periodica spazzolatura ad umido di un tratto della viabilità esterna in uscita dal cantiere per una estensione, calcolata dal punto di accesso del cantiere, di media 150 metri, per una sezione media di 7,5 m (per una superficie complessiva di intervento pari a 1125 mq) per tutto il periodo in cui tali viabilità saranno in uso da parte dei mezzi di cantiere.

Tale attività, finalizzata ad impedire il sollevamento di particelle di polvere di parte delle ruote dei mezzi finalizzate a rimuovere le particelle fini, sarà effettuata ogni 2 giorni lavorativi (mediamente, 11 volte al mese) e considerando la durata dei cantieri pari a circa 3,0 anni, circa 802 volte nell'arco della durata dei lavori.

I mezzi di cantiere dovranno essere provvisti di sistemi di abbattimento del particolato a valle del motore, di cui occorrerà prevedere idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza anche attraverso misure dell'opacità dei fumi;

Per i mezzi di cantiere dovranno, inoltre, essere adottate le idonee misure per la vigilanza sul rispetto delle regole di trasporto degli inerti, affinché sia sempre garantita la copertura dei cassoni quando caricati ed il rispetto delle velocità all'interno dell'area di cantiere.

Procedure operative

Oltre agli interventi di mitigazione sopra descritti, durante la fase di realizzazione delle opere verranno applicate misure a carattere generale e procedure operative che consentono una riduzione della polverosità in fase di cantiere, oltre ad una "buona prassi di cantiere". In particolare, verranno adottate misure che riguardano l'organizzazione del lavoro e del cantiere, verrà curata la scelta delle macchine e delle attrezzature e verranno previste opportune procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature.

Organizzazione del cantiere

L'Appaltatore dovrà applicare tutte le misure possibili al fine di limitare la generazione di polveri durante le lavorazioni di cantiere e la diffusione di polveri all'esterno del cantiere.

A questo fine, in particolare:

- le aree interessate da lavorazioni che generano polveri dovranno essere periodicamente innaffiate: ciò vale in particolare per le aree dove si eseguono attività di movimento terra e di demolizione;
- i cumuli di terre di scavo verranno realizzati in aree lontane da possibili ricettori;
- i piazzali di cantiere verranno realizzati con uno strato superiore in misto cementato o misto stabilizzato al fine di ridurre la generazione di polveri;
- gli stessi piazzali e le piste interne ai cantieri verranno sistematicamente irrorati con acqua; lo stesso verrà fatto anche per la viabilità immediatamente esterna ai cantieri, sulla quale si procederà anche a spazzolatura.

Prescrizioni per i mezzi di cantiere

I mezzi di cantiere dovranno essere provvisti di sistemi di abbattimento del particolato a valle del



| | | | | | | |
|--|----------|-------|----------|--------------|------|-----------|
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 42 di 102 |

motore, di cui occorrerà prevedere idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza anche attraverso misure dell'opacità dei fumi.

I mezzi di cantiere destinati al trasporto di materiali di risulta dalle demolizioni, terre da scavo e inerti in genere dovranno essere coperti con teli aventi adeguate caratteristiche di impermeabilità e resistenza allo strappo.

I mezzi di cantiere dovranno tenere velocità ridotta sulle piste di servizio; a questo fine l'Appaltatore dovrà installare cartelli segnaletici indicanti l'obbligo di procedere a passo d'uomo all'interno dei cantieri.

Gli autocarri e gli altri macchinari impiegati nelle aree di cantiere dovranno risultare conformi ai limiti di emissione previsti dalle norme vigenti.

Misure di ottimizzazione per l'inquinamento atmosferico a carico dell'Appaltatore

Di seguito vengono prescritti provvedimenti, sotto forma di una lista di controllo, generali e specifici in funzione del metodo di costruzione per la riduzione delle emissioni di sostanze nocive nell'aria sui cantieri.

Altri provvedimenti ed altre soluzioni non sono esclusi purché sia comprovato che comportano una riduzione delle emissioni almeno equivalente.

La maggior parte dei provvedimenti comprende requisiti base e corrisponde ad una "buona prassi di cantiere", altri consistono in misure preventive specifiche.

Processi di lavoro meccanici

Le polveri e gli aerosol in cantieri prodotti da sorgenti puntuali o diffuse (impiego di macchine ed attrezzature, trasporti su piste di cantiere, lavori di sterro, estrazione, trattamento e trasbordo di materiale, dispersione tramite il vento ecc.) sono da ridurre alla fonte mediante l'adozione di adeguate misure. In particolare, per le attività che producono polvere, come smerigliatura – fresatura – foratura – sabbiatura – sgrossatura – lavorazione alla punta e allo scalpello, spaccatura – frantumazione – macinatura – getto – deposizione – separazione -crivellatura – carico/scarico – presa con la benna – pulizia a scopa – trasporto, vanno adottati i seguenti provvedimenti:

| | | |
|------------------------------|----|--|
| MOVIMENTAZIONE DEL MATERIALE | M1 | <i>Agglomerazione della polvere mediante umidificazione del materiale, per esempio mediante un'irrorazione controllata.</i> |
| | M2 | <i>Impiego di sminuzzatrici che causano scarsa abrasione di materiale e che riducono il materiale di carico mediante pressione anziché urto.</i> |
| | M3 | <i>Ridurre al minimo i lavori di raduno, ossia la riunione di materiale sciolto nei luoghi di trasbordo, risp. proteggere i punti di raduno dal vento.</i> |

| | | |
|------------------------|----|---|
| DEPOSITI DEL MATERIALE | M4 | <i>I depositi di materiale sciolto e macerie come materiale non bituminoso di demolizione delle strade, calcestruzzo di demolizione, sabbia ghiaiosa riciclata con frequente movimentazione del materiale vanno adeguatamente protetti dal vento per es. mediante una sufficiente umidificazione, pareti/valli di protezione o sospensione dei lavori in caso di condizioni</i> |
|------------------------|----|---|

| | | |
|--|----|---|
| | | <i>climatiche avverse.</i> |
| | M5 | <i>Proteggere adeguatamente i depositi di materiale sciolto con scarsa movimentazione dall'esposizione al vento mediante misure come la copertura con stuoie, teli o copertura verde.</i> |

| | | |
|--|----|---|
| AREE DI CIRCOLAZIONE E NEI CANTIERI | M6 | <i>Sulle piste non consolidate legare le polveri in modo adeguato mediante autocisterna a pressione o impianto d'irrigazione.</i> |
| | M7 | <i>Limitazione della velocità massima sulle piste di cantiere a per es. 30 km/h.</i> |
| | M8 | <i>Munire le piste di trasporto molto frequentate con un adeguato consolidamento, per es. una pavimentazione o una copertura verde. Le piste vanno periodicamente pulite e le polveri legate per evitare depositi di materiali sfusi sulla pista.</i> |
| | M9 | <i>Munire le uscite dal cantiere alla rete stradale pubblica con efficaci vasche di pulizia, come per esempio impianti di lavaggio delle ruote.</i> |

| | | |
|--|-----|--|
| DEMOLIZIONE E SMANTELLAM ENTO | M10 | <i>Gli oggetti da demolire o da smantellare vanno scomposti possibilmente in grandi pezzi con adeguata agglomerazione delle polveri (per es. umidificazione).</i> |
| OPERE DI PAVIMENTAZIONE E IMPERMEABILIZZAZIONE <i>Mastice d'asfalto, materiale di tenuta a caldo, bitume a caldo (riscaldatore mobile)</i> | T3 | <i>Impiego di mastice d'asfalto e bitume a caldo con bassa tendenza di esalazione di fumo. Le temperature di lavorazione non devono superare i seguenti valori:</i> - mastice d'asfalto, posa a macchina: 220°C - mastice d'asfalto, posa a mano: 240°C - bitume a caldo: 190°C |
| | T4 | <i>Impiego di caldaie chiuse con regolatori della temperatura.</i> |

Processi di lavoro termici e chimici

Durante i processi di lavoro termici nei cantieri (riscaldamento - pavimentazione - taglio - rivestimento a caldo - saldatura) si sprigionano gas e fumi. Sono prioritarie misure in relazione alla lavorazione a caldo di bitume (pavimentazione stradale, impermeabilizzazioni, termoadesione) nonché ai lavori di saldatura.

Nella lavorazione di prodotti contenenti solventi (attività: rivestire - incollare - decapare - schiumare - pitturare - spruzzare) o nei processi chimici (di indurimento) vengono sprigionate sostanze solventi. L'Appaltatore valuterà le azioni di seguito proposte evidenziando se esistono

impedimenti tecnici alla loro attuazione. Qualora così non fosse, sarà sua cura darne attuazione.

| | | |
|---|----|--|
| OPERE DI PAVIMENTAZIONE ED IMPERMEABILIZZAZ IO-NE Trattamento di materiali per la pavimentazione stradale | T1 | <i>Impiego di bitume con basso tasso di emissione d'inquinanti atmosferici (tendenza all'escalazione di fumo).</i> |
| | T2 | <i>Riduzione della temperatura di lavorazione mediante scelta di leganti adatti.</i> |

| | | |
|----------------------------------|----|---|
| Opere di impermeabilizzazione | T5 | <i>Impiego di stuoie di bitume con scarsa tendenza all'escalazione di fumo.</i> |
| | T6 | <i>Procedimento di saldatura: evitare il surriscaldamento delle stuoie di bitume.</i> |

| | | |
|---|----|---|
| <i>Saldatura (ad arco ed autogena) di metalli</i> | T7 | <i>I posti di lavoro di saldatura vanno attrezzati in modo che il fumo di saldatura possa essere captato, aspirato ed evacuato (per es. con un'aspirazione puntuale).</i> |
|---|----|---|

| | | |
|-----------------------------------|----|--|
| <i>Processi di lavoro chimici</i> | T8 | <i>Utilizzare prodotti ecologici per il trattamento delle superfici (mani di fondo, prime mani, strati isolanti, stucchi, vernici, intonaci, ponti di aderenza, primer ecc.) come pure per incollare e impermeabilizzare i giunti.</i> |
|-----------------------------------|----|--|

| | | |
|--|----|---|
| <i>Requisiti di macchine ed attrezzature</i> | G1 | <i>Impiegare attrezzature di lavoro a basse emissioni, per es. con motore elettrico.</i> |
| | G2 | <i>Equipaggiamento e periodica manutenzione di macchine e attrezzature con motore a combustione secondo le indicazioni del fabbricante.</i> |
| | G3 | <i>Per macchine e attrezzature con motori a combustione <18 kW la periodica manutenzione deve essere documentata, per es. con un adesivo di manutenzione.</i> |
| | G4 | <i>Tutte le macchine e tutti le attrezzature con motori a combustione ≥18 kW devono:</i> - essere identificabili; - venire controllati periodicamente ed essere muniti di un corrispondente documento di manutenzione del sistema antinquinamento; - essere muniti di un adeguato contrassegno dei gas di scarico. |
| | G5 | <i>Le attrezzature di lavoro con motori a benzina a 2 tempi e</i> |

| | | | | | | | |
|--|----|--|-------|----------|--------------|------|-----------|
|  | | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | | COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | | IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 45 di 102 |
| | | <i>con motori a benzina a 4 tempi senza catalizzatore vanno alimentati con benzina giusta.</i> | | | | | |
| | G6 | <i>Per macchine e attrezzature con motore diesel vanno utilizzati carburanti a basso tenore di zolfo (tenore in zolfo < 50ppm).</i> | | | | | |
| | G7 | <i>Per i lavori con elevata produzione di polveri con macchine e attrezzature per la lavorazione meccanica dei materiali (come per esempio. mole per troncane, smerigliatrici), vanno adottate misure di riduzione delle polveri (come per esempio. bagnare, captare, aspirare, separare).</i> | | | | | |

5. OPERE. A VERDE

5.1

Nella Relazione descrittiva opere a verde (cod. elab, IA7K00D22R.GIA0000001A) sono presenti solo considerazioni generali sui tipologici e una tabella riassuntiva con le superfici, mentre manca: una descrizione dei singoli interventi, viceversa presenti solo nelle tavole delle Planimetrie delle opere di mitigazione compensazione (cod. elab. IA7K00D22P6IA0000001A 6A), Si chiede di integrare la Relazione descrittiva opere a verde (cod. elab. IA7K00D22RGIA0000001A) inserendo la descrizione delle singole opere a verde, attraverso schede dettagliate, con stralci cartografici, Indicazione dei tipologici e delle specie da utilizzare e dati sulle superfici interessate. Si chiede, inoltre, di:

- discutere l'inserimento delle opere a verde ai margini dei corsi d'acqua attraversati dal tracciato;
- specificare se le superfici in cui saranno realizzati i "ripristini agricoli" concorrono al conteggio dell'estensione complessiva delle opere a verde;
- aggiungere alla relazione l'allegato 1: Capitolato generale tecnico di appalto delle opere civili - parte II -sezione 15 - opere a verde (RFI, dicembre 2017), attualmente assente.


Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

In merito a quanto richiesto al primo punto della presente richiesta, la Relazione delle opere a verde è stata integrata, accompagnando l'elencazione delle specie previste per ogni tipologico, già contenuta nel documento presentato, una più puntuale loro descrizione, nonché operandone una revisione e rimodulazione in ragione di quanto derivante dai successivi quesiti in merito alla normativa di Regione Puglia concernente l'emergenza fitosanitaria da Xylella.

A tal riguardo, posto che l'inclusione del territorio della Provincia di Brindisi non rientrava tra le aree infette individuate da Regione Puglia è intervenuto posteriormente alla redazione dello Studio di impatto ambientale e della Relazione delle opere a verde, a fronte della nuova perimetrazione intercorsa ed in accoglimento di quanto richiesto al successivo quesito 5.5, è stato necessario sostituire alcune delle specie individuate in quanto risultate sensibili al batterio.

Nello specifico, i è provveduto a sostituire la ginestra odorosa (spartium junceum), prevista nel modulo A "Siepe ornamentale a sesto naturaliforme", con il cisto marino (Cistus monspeliensis) e l'oleandro (Nerium oleander), inserito nei moduli A "Siepe ornamentale a sesto naturaliforme" e B "Fascia arborea-arbustiva", con il corbezzolo (Arbutus unedo).

Per quanto concerne l'inserimento di opere a verde a margine dei corsi d'acqua attraversati dal tracciato si precisa che l'opera in progetto, intesa in termini di infrastruttura ferroviaria e di opere

| | | | | | | |
|---|--|----------|---------|--------------|-----------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. |
| | IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 46 di 102 |

viarie connesse, non interessa alcun corso d'acqua, circostanza in ragione della quale non è apparso necessario prevedere uno specifico tipologico.

Per quanto concerne il conteggio dell'estensione complessiva delle opere a verde in progetto, si precisa che i "ripristini agricoli" previsti in corrispondenza delle zone coltivate interessate dalle aree di cantiere non sono assolutamente considerati ai fini del computo delle superfici oggetto di interventi a verde.

In ultimo, la nuova emissione della Relazione descrittiva delle opere a verde (IA7K00D22R.GIA0000001B) è stata integrata con il Capitolato generale tecnico di appalto relativo parte II -sezione 15 - opere a verde.

5.2

Lo studio, pur effettuato con un buon approfondimento generale, non presenta elaborati descrittivi e di quantificazione analitica degli eventuali espianati e reimpianti. Inoltre, non c'è alcun riferimento al tema dell'emergenza fitosanitaria in atto, le cui direttive interessano tutto il territorio regionale. Integrare il progetto e il SIA in tal senso.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Si stima che vengano interferiti circa 128 ulivi dall'ingombro della futura opera. Si provvederà a fornire un dato di maggiore precisione nella successiva fase progettuale durante la quale si verificheranno anche stato fitosanitario e caratteri dimensionali degli ulivi da espianare. In coerenza con l'emergenza fitosanitaria in atto non si prevede il reimpianto di tali individui.

Riguardo il tema dell'emergenza fitosanitaria si sottolinea che il confine delle aree infette al momento di redazione dello SIA non ricomprendeva l'area di intervento mentre allo stato attuale tutta la Provincia di Brindisi è ricompresa nella zona indicata come Zona infetta. In questa sede si provvederà a integrare il progetto delle opere a verde fornendo maggiori indicazioni circa la coerenza degli interventi con l'emergenza fitosanitaria in atto fornendo soluzioni che traggano al rispetto della normativa regionale vigente, e in particolare:


- *la DGR 14 marzo 2022, n. 343 Approvazione "Piano d'azione per contrastare la diffusione di Xylella fastidiosa (Well et al.) in Puglia";*
- *la DDS 35/21 - Osservatorio Fitosanitario 29 aprile 2021, n. 35 Reg. (UE) 2020/1201 - DGR 538/2021 - Aggiornamento delle aree delimitate alla Xylella fastidiosa sottospecie Pauca ST53;*
- *la DDS 75/21 - Osservatorio Fitosanitario 03 agosto 2021, n. 75 Reg. (UE) 2020/1201 - Disposizioni per l'applicazione dell'art. 18 del Reg. UE 2020/1201 "Autorizzazione dell'impianto di piante specificate in zone infette"*

5.3

Descrivere le modalità attuative del taglio e del ripristino della vegetazione arborea e/o arbustiva di Interesse eventualmente danneggiata durante la fase di cantiere per la realizzazione degli interventi previsti e della tutela della specie protette, con particolare attenzione ai percorsi e alle carraie di accesso potenzialmente interferenti con gli habitat naturali e le specie presenti in loco;

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Si premette che sarà prevista la rimozione di vegetazione esclusivamente in presenza di interferenza diretta con gli interventi che risulta quantificata nello SIA. Nella fase di cantiere la

| | | | | | | |
|---|--|----------|---------|--------------|-----------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. |
| | IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 47 di 102 |

scelta dell'ubicazione delle aree di cantiere è stata effettuata privilegiando aree ad uso agricolo che nei fatti rappresentano il 94% delle aree occupate mentre circa il 6% è rappresentato da aree urbane e infrastrutturali. L'interessamento di aree vegetate si verifica principalmente ad opera dell'ingombro definitivo delle opere con circa il 6% (15.228mq). Tali aree sono rappresentate in prevalenza da incolti in cui si è affermata vegetazione arbustiva mentre la vegetazione arborea si riscontra in alcune aree residuali al margine della viabilità esistente. In questi casi si procederà alla rimozione della pianta che verrà compensata tramite nuovi impianti lungo linea previsti da progetto delle opere a verde.

Riguardo le modalità attuative da mettersi in atto in fase di realizzazione dell'opera si interverrà nel rispetto dei seguenti criteri:

- in corso d'opera la vegetazione esistente da non abbattere sarà preservata da ogni danneggiamento con recinzioni e barriere, provvisorie ma solide. Nei casi in cui sia necessario saranno protetti i tronchi con una rete di materiale plastico a maglia forata rigida, che garantisca il passaggio dell'aria per evitare l'instaurarsi di ambienti caldi e umidi che favoriscono l'insorgere di organismi patogeni. La posa delle tubazioni sarà eseguita al di fuori della proiezione della chioma dell'albero sul terreno. Nel caso in cui debbano essere asportate delle radici, ciò sarà eseguito con un taglio netto e solo per radici con diametro inferiore a 3 cm. Nelle aree di rispetto non saranno depositati materiali di cantiere, quali inerti, prefabbricati, materiali da costruzione, macchinari e gru al fine di evitare il costipamento del terreno;*
- in caso di abbattimento gli operatori dovranno indossare i Dispositivi di protezione individuale (D.P.I.) appropriati, esaminare l'albero da abbattere e il contesto di intervento (urbano, al margine stradale, ecc...). Definite le attività preliminari si procederà nella scelta della direzione di caduta, zona di caduta e nel taglio del tronco e rimozione della ceppaia;*

Riguardo alla potenziale presenza di specie protette e individui arborei presenti al margine degli accessi delle piste e aree di cantiere si attueranno le indicazioni di cui al punto uno del precedente elenco ricorrendo a potature di rimonda solo in caso di effettivo ostacolo per i mezzi e sempre tralasciando allo stato fitosanitario della pianta intervenendo con tagli mirati e applicando tutte le precauzioni atte a evitare il deperimento della pianta.


5.4

Integrare la documentazione con uno studio di dettaglio delle verifiche di stabilità pre e post operam in corrispondenza del collettore di scarico IN16 al fine di verificare le effettive condizioni di stabilità. anche i11 funzione degli interventi progettuali con le relative misure di mitigazione ambientali e paesaggistiche;

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

La relazione di calcolo scavi e opere provvisionali (cod. IA7K00D10CLIN0009001C) comprendeva già nella precedente revisione 4 sezioni di calcolo per il dimensionamento e la verifica delle opere/scavi provvisionali del collettore IN16. La relazione è stata rimesa in revisione C, integrata di un'ulteriore sezione di calcolo, ubicata in prossimità dello sbocco a mare.

In termini di mitigazioni ambientali non si prevedono interventi ulteriori rispetto al ripristino ambientale delle aree di lavorazione al fine di non introdurre elementi esterni che potrebbero alterare lo stato dei luoghi. Nei ripristini si interverrà quindi tramite azioni volte a favorire il reinsediamento della vegetazione propria della linea di costa.

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 48 di 102 |

5.5

Sviluppare e presentare uno studio di verifica che le nuove i:issenze proposte per l'intervento, arboree o arbustive, siano esenti dal possibile interessamento dell'infezione derivante da Xylella, come disposto dalle direttive regionali/nazionali e comunitarie in materia e pubblicate sul portale dedicato, e più in generale che l'intero progetto sia conforme alle disposizioni di legge relative al contrasto alla diffusione del batterio, (vedi http://www.emergenzaxylella.it/portal/portale_gestione_agricoltura/Documenti/Specie)

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:


Come detto nella richiesta 5.2 al momento della redazione dello SIA la provincia di Brindisi non rientrava nelle aree indicate dalla Regione Puglia come aree infette. A causa di tale variazione si rende necessario apportare alcune modifiche al progetto delle opere a verde che vede la presenza di due specie sensibili al batterio. In questa sede si è dunque provveduto all'aggiornamento dell'elenco delle specie da impiegarsi negli interventi e nello specifico:

- *lo spartium junceum (ginestra odorosa) è stato sostituito con Cistus monspeliensis (cisto marino)*
- *nerium oleander (oleandro) è stato sostituito con l'arbutus unedo (corbezzolo).*
- *L'adeguamento effettuato è stato fatto sulla base delle indicazioni fornite dalla Regione Puglia in merito all'emergenza xylella e in particolare ha tenuto conto delle seguenti norme:*
- *la DGR 14 marzo 2022, n. 343 Approvazione "Piano d'azione per contrastare la diffusione di Xylella fastidiosa (Well et al.) in Puglia";*
- *DDS 31/'19 - Osservatorio Fitosanitario 06 marzo 2019, n. 31 Pubblicate le procedure per il riconoscimento di esito indenne dal batterio da quarantena Xylella fastidiosa, per i soggetti iscritti al R.U.P. e già autorizzati all'esercizio dell'attività vivaistica nelle zone delimitate del territorio della Regione Puglia*
- *la DDS 35/'21 - Osservatorio Fitosanitario 29 aprile 2021, n. 35 Reg. (UE) 2020/1201 - DGR 538/2021 - Aggiornamento delle aree delimitate alla Xylella fastidiosa sottospecie Pauca ST53;*
- *la DDS 75/'21 - Osservatorio Fitosanitario 03 agosto 2021, n. 75 Reg. (UE) 2020/1201 - Disposizioni per l'applicazione dell'art. 18 del Reg. UE 2020/1201 "Autorizzazione dell'impianto di piante specificate in zone infette"*

Il progetto delle opere a verde tra gli interventi contiene anche un modulo appositamente scelto al fine di compensare gli individui di ulivo che vengono interferiti dalle nuove opere, questo per il valore culturale e paesaggistico che questa pianta riveste nel territorio pugliese. A tal fine, sempre nel rispetto della normativa e degli studi specialistici effettuati circa l'esistenza di cultivar resistenti al batterio, si propone di mantenere il modulo di reimpianto degli ulivi modificando per l'appunto la cultivar della specie.

Ad oggi esistono molti studi, bandi e aziende che analizzano e testano sul campo diverse varietà di ulivi al fine di individuarne sia una resistente al batterio ma anche capace di garantire buoni valori di produzione. Da tali studi è emerso come esistano delle varietà di ulivo capaci di convivere con il batterio della xylella.

In particolare, osservazioni e rilievi di campo integrati da un programma di campionamenti e saggi diagnostici di laboratorio hanno confermato in alcune delle varietà oggetto di studio una minore incidenza delle infezioni di Xylella fastidiosa, a cui sono associate sintomatologie di deperimento e

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 49 di 102 |

manifestazioni di disseccamento più lievi e attenuate rispetto a quanto osservato in cultivar definite altamente suscettibili, ove la presenza di infezioni compromette la sopravvivenza stessa delle piante. I risultati, oltre a confermare i fenomeni di resistenza già osservati in precedenti studi sulla cultivar Leccino, individuano ulteriori fonti di resistenza al batterio.

6. FAUNA

6.1

Il documento IA7K00D22N4SA0000002A denominato "Analisi delle risorse naturali: suolo, vegetazione, biodiversità" indica tipologie colturali e vegetazionali nonché aree di "rete ecologica" caratterizzate in tre categorie, Una "analisi" della biodiversità non può tuttavia prescindere dalla diversità degli organismi animali, oltre che vegetali, che popolano un'cli conseguenza l'utilizzo della parola "biodiversità" in questo contesto non appare del tutto appropriato. Si suggerisce di rifonnula.re la trattazione faunistica delimitando in figura l'ambito al quale è riferita, e rivedendo la presenza dei taxa attualmente segnalati. Per quanto riguarda gli Uccelli è necessario indicare la categoria fenologica (residente; nidificante; svernante; migratore) e in caso di nidificazione di specie a rischio, riportare su carta le aree di nidificazione. In linea generale, come per le componenti vegetazione e habitat, andrebbero cartografate anche le componenti animali indicando le aree di interesse (e.g. aree di nidificazione o aggregazione per gli Uccelli; stazioni di presenza per i rettili). Si richiede di rivedere la parte sulla componente faunistica seguendo i suggerimenti indicati al fine di rendere possibile una definizione più compiuta degli impatti

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

La metodologia applicata nello SIA al fine di caratterizzare la Biodiversità ha avuto come impostazione quella di partire da dati certi ottenuti sulla base di fonti ufficiali e consultazione dei geoportali degli enti territoriali competenti. Le analisi sono dunque l'esito della consultazione delle seguenti fonti conoscitive istituzionali:

- Regione Puglia, Portale Puglia.con, Carta dell'uso del suolo (2011);
- ISPRA, Portale cartografico geoviewer, Carta degli habitat (scala 1: 25.000), facente parte della Carta della Natura basata sulla classificazione del corine biotopes;
- Regione Puglia, Portale Puglia.con, Distribuzione di habitat e specie animali e vegetali presenti nel territorio della Regione Puglia, approvata con DGR n. 2442/2018.

In seguito all'acquisizione di informazioni e database territoriale si sono verificati i dati ottenuti dapprima tramite fotointerpretazione diretta a video e successivamente tramite verifiche dirette in campo attraverso rilievi speditivi.

Le risultanze di tali analisi non hanno portato ad individuare elementi di particolare rilevanza, soprattutto in termini di fauna, motivo per il quale l'analisi si è basata sull'individuazione della fauna potenzialmente presente in conseguenza della tipologia di uso del suolo e dell'idoneità delle singole tessere di copertura del suolo ad ospitare la fauna. Come si evince dallo SIA le specie faunistiche presenti sono per lo più riconducibili a specie ad ampia valenza ecologica e diffusione, legate ad ambienti aperti ed opportuniste e generaliste adatte ai continui stress derivanti dai periodici sfalci e lavorazioni del terreno agricolo.

Le aree a buona valenza ecologica con possibilità di rinvenire specie faunistiche di rilevante valore e, nel caso specifico l'avifauna sono potenzialmente rinvenibili nelle aree umide come l'invaso del Cillarese che non è oggetto di interventi e per il quale le simulazioni effettuate nel Progetto ambientale della Cantierizzazione, hanno escluso potenziali fattori di disturbo.

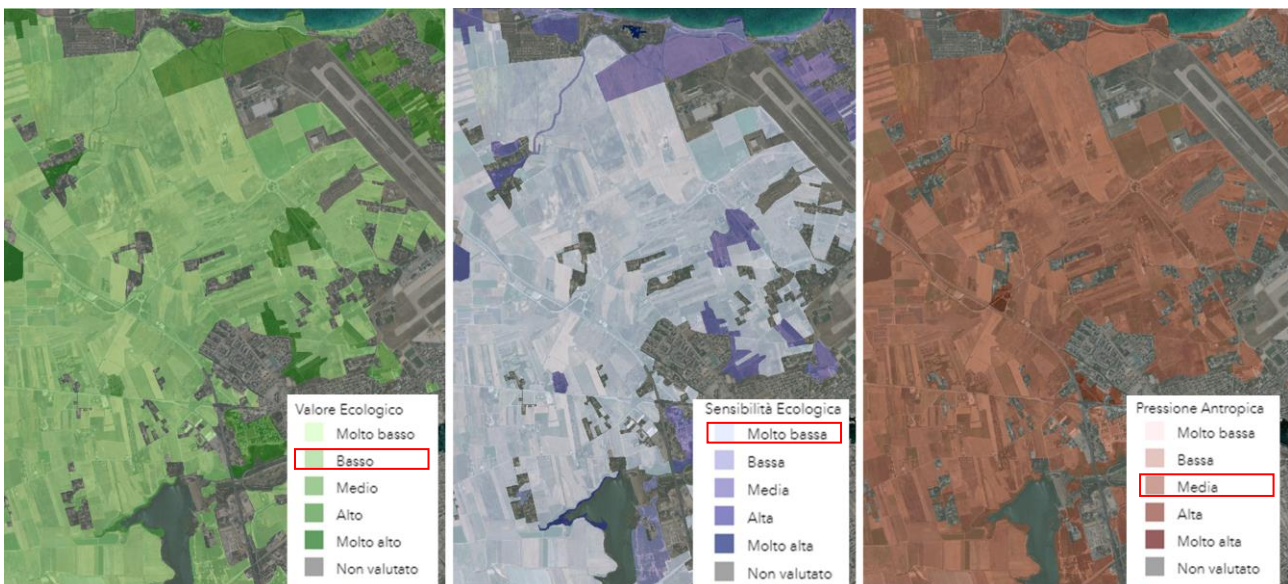
Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935]

| COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
|----------|-------|----------|--------------|------|-----------|
| IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 50 di 102 |

La presenza del Cillarese è tenuta in considerazione nello SIA in quanto l'invaso viene indicato come Oasi di protezione faunistica e vi si segnala di specie floristiche e faunistiche come ad esempio la presenza delle anatre tuffatrici e della moretta tabaccata.

In provincia di Brindisi sono stati effettuati numerosi censimenti per conto dell'Osservatorio Faunistico della Regione Puglia che hanno individuato, in particolare per le zone umide, un'importante area di migrazione per l'avifauna acquatica. Tra le aree in cui sono stati effettuati i censimenti rientrano l'invaso Cillarese, il Canale Giancola, il Litorale da faro di Punta Penne, il Porto di Brindisi.

A conferma di quanto presente nello SIA e comunicato si riportano di seguito degli stralci planimetrici estratti dal geoportale di ISPRA che tra i tematismi della Carta della Natura offre una lettura del territorio sotto gli aspetti del valore ecologico, della sensibilità ecologica e della pressione antropica. I dati di maggiore rilievo sono rappresentati dal valore ecologico basso e dalla pressione antropica media.



Il Valore Ecologico viene inteso con l'accezione di pregio naturale si stima sulla base di:

- presenza di habitat segnalati in direttive comunitarie;
- valore del biotopo per presenza potenziale di flora e fauna;
- superficie, rarità e forma dei biotopi, indicativi dello stato di conservazione degli stessi.

La Sensibilità Ecologica esprime la vulnerabilità o meglio la predisposizione intrinseca di un biotopo a subire un danno, indipendentemente dalle pressioni di natura antropica cui esso è sottoposto

La Pressione Antropica fornisce una stima indiretta e sintetica del grado di disturbo indotto su un biotopo dalle attività umane e dalle infrastrutture presenti sul territorio. Si stimano le interferenze maggiori dovute a:

- frammentazione di un biotopo prodotta dalla rete viaria;
- adiacenza con aree ad uso agricolo, urbano ed industriale;
- propagazione del disturbo antropico

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 51 di 102 |

6.2

Per quanto riguarda "l'individuazione e stima dei potenziali effetti che le Azioni di progetto proprie dell'opera in esame, possono generare sulla Biodiversità" (SIA - Relazione generale pag., 271) si evidenzia come il taglio della vegetazione implichi una generica sottrazione di habitat per la biocenosi (SIA - Relazione generale pag. 27Z) ma le analisi riportate non menzionano né indicano effetti su nessuno dei taxa animali precedentemente citati. Si richiede, una volta fornita una disamina esaustiva della componente fauna di produrre un'analisi sulla presenza (o l'assenza) di possibili impatti sui singoli taxa o sui gruppi tassonomici eventualmente rilevati nell'area.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Gli effetti sulle componenti proprie della biodiversità potenzialmente interferita sono stati trattati in modo approfondito in relazione alle fonti/informazioni disponibili e delle indagini effettuate con il fine di caratterizzare lo stato ambientale dei luoghi. Le risultanze di tali analisi, che includono sia lo studio dello stato di fatto che le interazioni tra le attività in progetto e le componenti ambientali presenti può dirsi verificato e studiato sotto tutti gli aspetti ritenuti sensibili. All'interno di tale quadro, gli effetti esaminati prendono in particolare considerazione la tipologia di soprassuolo oggetto di sottrazione in quanto sulla base della tipologia di comunità vegetale presente e habitat è possibile stimare la potenziale presenza sia di specie floristiche che faunistiche. Le analisi effettuate hanno escluso presenza di elementi di rilevante valore che risultano delimitati all'esterno dell'area di intervento. Questo aspetto ha rilevanza in particolare sulla fauna e sulla connettività ecologica non avendo individuato situazioni da sottoporre a maggiore attenzione.

Come supporto per le indagini ci si è riferiti ai dati del geoportale regionale, sull'analisi dell'utilizzo dei suoli (Uso del suolo -CLC- Regione Puglia), sulla valenza ecologica dei suoli (Carta della Natura ISPRA) e in base alla verifica della permeabilità dell'opera (garantita dalle opere di permeabilità idraulica).

In questa sede si è in ogni caso deciso di integrare il monitoraggio ambientale della vegetazione e inserire il monitoraggio della fauna, con particolare riguardo all'avifauna, al fine di affinare e confermare le analisi dello SIA.


7. GEOLOGIA E ACQUE SOTTERRANEE

7.1

Nella Relazione Geologica a proposito della caratterizzazione della matrice suolo-sottosuolo, al fine di determinazione dei valori di fondo di metalli/metalloidi nell'area industriale di Brindisi, e in particolare per spiegare i superamenti dei valori di arsenico, cobalto e rame si ritiene che essi siano probabilmente riconducibili ai valori naturali di detti analiti. Seppur questi fattori non rappresentino di per sé un elemento ostativo alla fattibilità e realizzazione delle opere pertinenti al progetto, tenendo conto della destinazione d'uso e delle normative di riferimento, si richiede al Proponente di confrontarsi con ARPA Puglia per verificare i valori di fondo nell'area

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Con riferimento al Piano di Utilizzo delle terre (IA7K00D69RGTA0000003A), si evidenzia che, relativamente al parametro Arsenico, lo studio dei valori di fondo redatto dall'Ente Ambientale Preposto è stato inserito nella documentazione in qualità di analisi bibliografica delle aree di intervento. Tale analisi è stata integrata dalle indagini di campo effettuate a supporto del Piano di Utilizzo che hanno evidenziato valori di Arsenico pari ad un massimo di 33 mg/kg, ovvero un valore inferiore sia al valore di fondo (pari a 52,7 mg/kg) che al limite delle CSC per la specifica

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 52 di 102 |

destinazione d'uso delle aree (industriale, col. B tab.1 all.5 parte IV D.Lgs. 152/06 e smi) pari a 50 mg/kg. Pertanto, le analisi sito-specifiche eseguite in corrispondenza delle "future" aree di intervento ai sensi del DPR 120/2017, consentono l'utilizzo in regime di sottoprodotto sia internamente all'opera (rif. industriale, col. B tab.1 all.5 parte IV D.Lgs. 152/06 e smi), sia presso il sito esterno individuato (poiché il sito di destino finale "IGS" è autorizzato a ricevere terre in regime di sottoprodotto entro i limiti di cui alla col. B tab.1 all.5 parte IV D.Lgs. 152/06 e smi).

Anche per i parametri Rame e Cobalto sono emersi superamenti dei limiti delle CSC per la destinazione d'uso residenziale/verde pubblico, col. A tab.1 all.5 parte IV D.Lgs. 152/06, su 5 campioni su un totale di 44, ma non per la futura destinazione d'uso dell'opera (industriale/ferroviaria) e per il sito di conferimento esterno sopra menzionato. Considerato quanto sopra dettagliato si ritiene che ai sensi del DPR 120/2017 non sussistano i presupposti per la verifica dei valori di fondo con ARPA Puglia.

8. ACQUE SUPERFICIALI

8.1

Precisare le modalità attuative relative alla gestione complessiva delle acque meteoriche ante e post. operam, con particolare riferimento alle aree di cantiere/stoccaggio/deposito terre ecc., in conformità a quanto previsto dal R.R. n. 26/2013 e s.m.i. e il fabbisogno idrico, in fase di cantiere, sia soddisfatto mediante il riuso delle acque meteoriche raccolte o mediante acquedotto (o autobotte in caso di mancanza di rete acquedottistica), escludendo prelievi di acqua dal sottosuolo.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Gestione acque meteoriche ante operam e fabbisogno idrico in fase di cantiere


Il progetto di cantierizzazione definisce i criteri generali del sistema di cantierizzazione individuando la possibile organizzazione e le eventuali criticità. La relazione di cantierizzazione riporta alcune indicazioni minime che l'appaltatore dovrà seguire riguardo alla raccolta e allo smaltimento delle acque nei cantieri, come l'utilizzo di vasche per il trattamento delle acque industriali o il possibile riciclo delle acque trattate per gli usi interni al cantiere. Poiché la cantierizzazione non è prescrittiva per l'appaltatore, il quale potrà scegliere anche altre modalità di cantierizzazione rispetto a quelle proposte nel PD, tali aspetti di dettaglio potranno essere definiti solo a valle delle scelte dell'appaltatore stesso, sempre nel rispetto della normativa vigente e nel caso specifico in conformità a quanto previsto dal R.R. n. 26/2013 e s.m.i. Si rimanda quindi per tali precisazioni alla progettazione esecutiva.

Relativamente alla fase di costruzione, i potenziali impatti diretti/indiretti sulla matrice acque superficiali connessi alla fase di costruzione dell'opera sono riferiti allo sversamento accidentale di sostanze inquinanti come ad esempio idrocarburi, conglomerati da costruzione in fase fluida, terre sciolte, ecc. che possono dare luogo a forme di inquinamento chimico e/o fisico delle acque superficiali.

Di seguito si illustrano una serie di procedure operative che verranno eseguite dall'impresa esecutrice, se del caso, nel corso dei lavori.

- **Lavori di movimento terra**

L'annaffiatura delle aree di cantiere tesa a prevenire il sollevamento di polveri deve essere eseguita in maniera tale da evitare che le acque fluiscono direttamente verso un corpo ricettore superficiale, trasportandovi dei sedimenti (a questo fine occorrerà in generale realizzare un fosso di guardia a delimitazione dell'area di lavoro);

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 53 di 102 |

- *Costruzione di fondazioni e interventi di consolidamento dei terreni di fondazioni*
La contaminazione delle acque sotterranee durante le attività di realizzazione degli interventi di consolidamento dei terreni può essere originata da:
 - *danneggiamento di sottoservizi esistenti, sia in maniera diretta per perforazione degli stessi, sia in maniera indiretta a causa di cedimenti indotti dal peso dei macchinari impiegati per la perforazione;*
 - *perdite dei fanghi di perforazione e/o di miscela cementizia all'interno dei terreni permeabili;*
 - *contaminazione per dilavamento incontrollato delle acque dal sito di cantiere;*
 - *perdite di oli e carburante da parte dei macchinari impiegati nei lavori.*

In generale tali rischi saranno evitati tramite un'accurata organizzazione dell'area di cantiere, comprendente: un rilievo accurato dei sottoservizi e dei manufatti interrati esistenti nell'area di lavoro, la realizzazione di fossi di guardia intorno all'area di lavoro e la predisposizione di apposite procedure di emergenza


- *Operazioni di casseratura a getto*
Le casserature da impiegare per la costruzione delle opere in c.a. saranno progettate e realizzate in maniera tale che tutti i pannelli siano adeguatamente a contatto con quelli accanto o che gli stessi vengano sigillati in modo da evitare perdite di calcestruzzo durante il getto. Le casserature saranno ben mantenute in modo che venga assicurata la perfetta aderenza delle loro superfici di contatto. Durante le operazioni di getto in corrispondenza del punto di consegna saranno prese le adeguate precauzioni al fine di evitare sversamenti dalle autobetoniere, che potrebbero tradursi in contaminazione delle acque sotterranee.
- *Lavori in alveo di corsi d'acqua o aree prossime*
Oltre a lavorare preferibilmente in periodi di magra, è necessario adottare idonei sistemi di deviazione delle acque superficiali con apposite casseforme o paratie al fine di evitare rilasci di miscele cementizie e relativi additivi e/o altre parti solide nelle acque correnti e/o in alveo. In caso di lavori in prossimità di corsi d'acqua l'alveo non sarà occupato da materiali di cantiere.

È importante porre attenzione alle caratteristiche degli oli disarmanti, se impiegati nella costruzione, allo scopo di scegliere preferibilmente prodotti biodegradabili e atossici. Analoghe attenzioni saranno poste, in tali aree, nella scelta delle tecniche di perforazione preferendo quelle che richiedano un minore ricorso a sostanze chimiche impattanti sull'ambiente.

- *Trasporto del calcestruzzo*
Al fine di prevenire fenomeni di inquinamento delle acque e del suolo è necessario che la produzione, il trasporto e l'impiego dei materiali cementizi siano adeguatamente pianificate e controllate.

I rischi di inquinamento indotti dall'impiego delle autobetoniere saranno limitati applicando le seguenti procedure:

- *il lavaggio delle autobetoniere sarà effettuato presso l'impianto di produzione del calcestruzzo;*

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 54 di 102 |

- *nel caso in cui l'appaltatore scelga di svolgere in sito il lavaggio delle autobetoniere, esso dovrà provvedere a realizzare un apposito impianto collegato ad un sistema di depurazione; - secchioni, pompe per calcestruzzo ed altre macchine impiegate per i getti dovranno essere anch'esse lavate presso lo stesso impianto;*
- *gli autisti delle autobetoniere, qualora non dipendenti direttamente dall'appaltatore, dovranno essere informati delle procedure da seguire per il lavaggio delle stesse;*
- *tutti i carichi di calcestruzzo saranno trasportati con la dovuta cautela al fine di evitare perdite lungo il percorso; per lo stesso motivo, le autobetoniere dovranno sempre circolare con un carico inferiore di almeno il 5% al massimo della loro capienza;*
- *in aree a particolare rischio, quali quelle in vicinanza di corsi d'acqua, occorrerà usare particolare prudenza durante il trasporto, tenendo una velocità particolarmente moderata; nelle stesse aree l'appaltatore curerà la manutenzione delle piste di cantiere e degli incroci con la viabilità esterna.*
- *Alterazione del ruscellamento in fase di costruzione*
Durante la fase di costruzione riveste particolare importanza garantire il deflusso della rete idrica, anche secondaria nelle aree interessate dai lavori; a tale scopo saranno realizzati gli opportuni sistemi per il convogliamento e il rallentamento dei flussi superficiali delle acque.
- *Impermeabilizzazione delle superfici in calcestruzzo*
Si prevede l'impiego di diversi tipi di materiali per l'impermeabilizzazione delle strutture in calcestruzzo. Le strutture in sotterraneo a contatto con il terreno ed i materiali di riempimento saranno impermeabilizzate mediante emulsioni bituminose applicate con pennello. I materiali impermeabilizzanti impiegati per tali operazioni saranno conservati in contenitori ben chiusi e stoccati in aree sicure opportunamente individuate nell'ambito dell'area di cantiere e non sul sito di costruzione, e comunque lontano dai corsi d'acqua. Al sito di costruzione i materiali saranno trasportati solo in occasione del loro utilizzo, prevedendo le dovute precauzioni al fine di evitare sversamenti accidentali. I contenitori vuoti saranno stoccati nelle aree apposite predisposte nell'area di cantiere prima del loro conferimento agli impianti di smaltimento. L'impermeabilizzazione delle superfici fuori terra della struttura può avvenire attraverso l'applicazione a spruzzo di sostanze impregnanti (additivi a penetrazione osmotica o altro). Le operazioni di applicazione di sostanze a spruzzo devono essere condotte in assenza di vento ed in giorni di tempo stabile e asciutto. Occorre eseguire le operazioni con estrema cura al fine di evitare che le sostanze impermeabilizzanti percolino nel terreno e che gli aerosol possano raggiungere i corpi idrici superficiali.

Per le modalità di gestione dei contenitori si rimanda alle indicazioni che seguono con riferimento alle emulsioni bituminose.

- *Utilizzo di sostanze chimiche*
La possibilità d'inquinamento dei corpi idrici da parte delle sostanze chimiche impiegate sul sito di cantiere deve essere prevenuta da parte dell'Appaltatore da apposite procedure che comprendono:
 - *la scelta, tra i prodotti che possono essere impiegati per uno stesso scopo, di quelli più sicuri (ad esempio l'impiego di prodotti in matrice liquida in luogo di solventi organici volatili);*

- *la scelta della forma sotto cui impiegare determinate sostanze (prediligendo ad esempio i prodotti in pasta a quelli liquidi o in polvere);*
- *la definizione di metodi di lavoro tali da prevenire la diffusione nell'ambiente di sostanze inquinanti (ad esempio tramite scelta di metodi di applicazione a spruzzo di determinate sostanze anziché metodi basati sul versamento delle stesse);*
- *la delimitazione con barriere di protezione (formate da semplici teli o pannelli di varia natura) delle aree dove si svolgono determinate lavorazioni;*
- *l'utilizzo dei prodotti potenzialmente nocivi per l'ambiente a adeguata distanza da aree sensibili del territorio come i corsi d'acqua;*
- *la limitazione dei quantitativi di sostanze mantenuti nei siti di lavoro al fine di ridurre l'impatto in caso di perdite (ciò si può ottenere ad esempio acquistando i prodotti in recipienti di piccole dimensioni);*
- *la verifica che ogni sostanza sia tenuta in contenitori adeguati e non danneggiati, contenenti all'esterno una chiara etichetta per l'identificazione del prodotto;*
- *lo stoccaggio delle sostanze pericolose in apposite aree controllate;*
- *lo smaltimento dei contenitori vuoti e delle attrezzature contaminate da sostanze chimiche secondo le prescrizioni della vigente normativa;*
- *la definizione di procedure di bonifica per tutte le sostanze impiegate nel cantiere;*
- *la formazione e l'informazione dei lavoratori sulle modalità di corretto utilizzo delle varie sostanze chimiche;*
- *la pavimentazione delle aree circostanti le officine dove si svolgono lavorazioni che possono comportare la dispersione di sostanze liquide nell'ambiente esterno.*

- **Modalità di stoccaggio delle sostanze pericolose**


Qualora occorra provvedere allo stoccaggio di sostanze pericolose, il Responsabile del cantiere, di concerto con il Direttore dei Lavori e con il Coordinatore per la Sicurezza in fase di esecuzione, provvederà ad individuare un'area adeguata. Tale area dovrà essere recintata e posta lontano dai baraccamenti e dalla viabilità di transito dei mezzi di cantiere; essa dovrà inoltre essere segnalata con cartelli di pericolo indicanti il tipo di sostanze presenti.

Lo stoccaggio e la gestione di tali sostanze verranno effettuati con l'intento di proteggere il sito da potenziali agenti inquinanti. Le sostanze pericolose saranno contenute in contenitori non danneggiati; questi dovranno essere collocati su un basamento in calcestruzzo o comunque su un'area pavimentata e protetti da una tettoia.

- **Modalità di stoccaggio temporaneo dei rifiuti prodotti**

al fine di salvaguardare la contaminazione delle acque l'impresa appaltatrice dovrà attenersi alle disposizioni generali contenute nella Delibera 27 luglio 1984 smaltimento rifiuti "Disposizioni per la prima applicazione dell'articolo 4 del DPR 10 settembre 1982, n. 915, concernente lo smaltimento dei rifiuti".

Drenaggio delle acque e trattamento delle acque reflue - I piazzali del cantiere saranno provvisti di

| | | | | | | |
|---|--|------------------|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A |

un sistema di adeguata capacità per la raccolta delle acque meteoriche. Inoltre, per l'area destinata a cantiere operativo, dove sono installati i magazzini, le officine e gli impianti di lavaggio dei mezzi e di distribuzione del carburante saranno realizzate una vasca per la sedimentazione dei materiali in sospensione ed una vasca per la disoleazione prima dello scarico in fognatura delle acque di piazzale.

- *Manutenzione dei macchinari di cantiere*
La manutenzione dei macchinari impiegati nelle aree di cantiere è di fondamentale importanza anche al fine di prevenire fenomeni d'inquinamento. Gli addetti alle macchine operatrici dovranno a questo fine controllare il funzionamento delle stesse con cadenza periodica, al fine di verificare eventuali problemi meccanici.

Ogni perdita di carburante, di liquido dell'impianto frenante, di oli del motore o degli impianti idraulici deve essere immediatamente segnalata al responsabile della manutenzione. L'impiego della macchina che abbia problemi di perdite dovrà essere consentito solo se il fluido in questione può essere contenuto tramite un apposito recipiente o una riparazione temporanea ed alla sola condizione che la riparazione del guasto sia effettuata nel più breve tempo possibile. In ogni altro caso la macchina in questione non potrà operare, ed in particolare non potrà farlo in aree prossime a corsi d'acqua.

La contaminazione delle acque superficiali può avvenire anche durante operazioni di manutenzione o di riparazione. Al fine di evitare ogni problema è necessario che tali operazioni abbiano luogo unicamente all'interno del cantiere, in aree opportunamente definite e pavimentate, dove siano disponibili dei dispositivi e delle attrezzature per intervenire prontamente in caso di dispersione di sostanze inquinanti.

Il lavaggio delle betoniere, delle pompe, dei secchioni e di altre attrezzature che devono essere ripulite del calcestruzzo dopo l'uso sarà svolto in aree appositamente attrezzate.

- *Controllo degli incidenti in sito e procedure d'emergenza*
Nel caso di versamenti accidentali di sostanze inquinanti sarà cura del Responsabile del Cantiere, di concerto con il Direttore dei Lavori, mettere immediatamente in atto i provvedimenti di disinquinamento ai sensi della normativa vigente.
- *Piano d'intervento per emergenze d'inquinamento*
Nell'elaborazione del sistema di gestione ambientale dovrà essere posta particolare attenzione al piano d'intervento per emergenze di inquinamento di corpi idrici per prevenire incidenti tali da indurre fenomeni di inquinamento durante le attività di costruzione.

Il piano dovrà definire:

- *le operazioni da svolgere in caso di incidenti che possano causare contaminazione delle acque superficiali e sotterranee;*
- *il personale responsabile delle procedure di intervento;*
- *il personale addestrato per intervenire;*
- *i mezzi e le attrezzature a disposizione per gli interventi e la loro ubicazione;*
- *gli enti che devono essere contattati in funzione del tipo di evento.*

Lo scopo della preparazione di tale piano è quello di ottimizzare il tempo per le singole procedure



Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO
UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935]

| COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
|----------|-------|----------|--------------|------|-----------|
| IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 57 di 102 |

durante l'emergenza, per stabilire le azioni da svolgere e per fare in modo che il personale sia immediatamente in grado di intervenire per impedire o limitare la diffusione dell'inquinamento.

Il piano di intervento sarà periodicamente aggiornato al fine di prendere in considerazione eventuali modifiche dell'organizzazione dei cantieri.

Il personale dovrà essere istruito circa le procedure previste nel piano; lo stesso piano dovrà essere custodito in cantiere in luogo conosciuto dai soggetti responsabili della sua applicazione.

Le procedure di emergenza contenute nel piano possono comprendere:

- misure di contenimento della diffusione degli inquinanti;*
- elenco degli equipaggiamenti e dei materiali per la bonifica disponibili sul sito di cantiere e della loro ubicazione;*
- modalità di manutenzione dei suddetti equipaggiamenti e materiali;*
- nominativi dei soggetti addestrati per l'emergenza e loro reperibilità;*
- procedure da seguire per la notifica dell'inquinamento alle autorità competenti;*
- recapiti telefonici degli enti pubblici da contattare in caso di inquinamento (compresi i consorzi di bonifica);*
- nominativi delle imprese specializzate in attività di bonifica presenti nell'area.*

È necessario, inoltre, che vengano predisposte adeguate procedure per la consegna, lo stoccaggio, l'impiego e lo smaltimento di sostanze quali bentonite, liquami fognari, pesticidi ed erbicidi.

Le misure preventive sopra descritte saranno attuate, se necessario, in corrispondenza dei corsi d'acqua potenzialmente impattati. Inoltre, come da nuovo Progetto di Monitoraggio Ambientale, al quale si rimanda per tutti gli ulteriori dettagli, saranno previsti punti di monitoraggio per la componente acque superficiali.

Si riporta poi nel seguito una descrizione tipologica di un possibile impianto che potrebbe essere previsto in cantiere dal futuro Appaltatore per la gestione delle acque:

Tipologia:

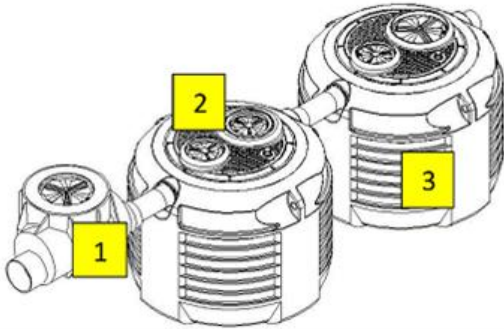
impianto di trattamento pioggia in continuo in manufatto di polietilene da interro, costruito nella tecnica di stampaggio rotazionale a spessore costante delle pareti. Il sistema è costituito da tre manufatti distinti:

- pozzetto scolmatore idoneo a separare le acque con portata eccedente quella massima di trattamento*
- dissabbiatore modello corrugato con coperchio stampato per l'eliminazione delle sabbie*
- deoliatore a coalescenza modello corrugato con coperchio stampato per l'eliminazione di oli e grassi*

Il liquame in uscita dal manufatto potrà essere scaricato in acque superficiali o inviato a ulteriori fasi di trattamento. I manufatti sono dotati di sfiati, tronchetti in PVC ingresso e uscita liquami e tappi per l'ispezione e la manutenzione periodica.

Funzione ed utilizzo:

per il trattamento degli inquinanti presenti nelle acque di scorrimento superficiale, principale causa di alterazione della qualità dei corpi ricettori.



- 1 Scolmatore
- 2 Dissabbiatore
- 3 Deoliatore a coalescenza

8.2

Precisare le modalità attuative previste per lo scarico delle acque meteoriche e per la relativa autorizzazione dell'Ente Competente (previo parere del soggetto gestore, nel caso dello scarico in fognatura pluviale pubblica o del competente ufficio provinciale, nel caso di scarico In acque superficiali o su suolo).

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Oltre a quanto descritto per la fase di corso d'opera nella risposta al punto precedente, si ricorda che il futuro Appaltatore avrà l'obbligo di ottenere tutte le autorizzazioni previste dalla legge per le attività di scarico

8.3

Precisare le modalità attuative relative alla gestione delle acque reflue assimilabili a domestiche conformemente al R.R. n°26/2011 come modificato e integrato dal R.R. n°7/2016, mediante i sistemi suggeriti negli allegati ai citati regolamenti.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Oltre a quanto descritto per la fase di corso d'opera nella risposta al punto 8.1, si ricorda che il futuro Appaltatore avrà l'obbligo di ottenere tutte le autorizzazioni previste dalla legge per le attività di scarico

8.4

Precisare le modalità attuative che garantiscano, ad es. in riferimento alle opere in rilevato/trincea, che gli interventi vengano realizzati attraverso opportune opere per il mantenimento della attuale capacità di scolo dei terreni adiacenti alle aree interessate dagli interventi stessi, evitando condizioni di drenaggio difficoltoso.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

La capacità di scolo dei terreni adiacenti alle aree interessate dagli interventi è garantita anche nella configurazione Post Operam in quanto sono previsti in progetto opportuni elementi di drenaggio (fossi di guardia) che intercettano le acque di dilavamento scolanti sulle aree esterne convogliandole ai tombini di progetto posizionati in corrispondenza di minimi altimetrici e di scoline di campo, garantendone la continuità idraulica con opportuni franchi di sicurezza.

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 59 di 102 |

Con riferimento alle richieste formulate dalla Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale:

8.5

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 di Bari), ossia di tombini scatolari 2,0x2,0 m. è necessario che le compatibilità degli stessi con le NTA del PAI siano opportunamente attestate da un'analisi idrogeologica-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.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

L'analisi del DTM mostra come l'area a Ovest della ferrovia, in corrispondenza delle pk indicate, risulta caratterizzata da modeste pendenze (ca. 0.2%) e non risulta riconoscibile dalla morfologia un impluvio naturale per l'asta idraulica in esame il che porta ad escludere fenomeni di concentrazione di deflussi in corrispondenza della stessa. Si precisa che comunque il tombino IN01 (pk +618.60) è stato dimensionato con riferimento ad una portata associata ad un tempo di ritorno di 200 anni, comprensiva del contributo derivante dalle aree esterne scolanti in esso afferenti, raccolte e convogliate dalla rete di smaltimento delle acque meteoriche della piattaforma ferroviaria, garantendone quindi la continuità idraulica, nel rispetto delle indicazioni riportate nella pianificazione di bacino vigente e dei franchi idraulici. Tale studio di compatibilità idrologica e idraulica è riportato nell'elaborato codificato IA7K00D10RIID0002001C.

8.6

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 questo non producano un incremento della pericolosità idraulica accertata dalla pianificazione di distretto e di Bacino.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Le portate convogliate dai collettori IN11, IN12 e IN14 nel lago/canale Cillarese sono dell'ordine di grandezza di 1 mc/s per $Tr=100$ anni, valore del tutto trascurabili rispetto alla portata al picco del Canale Cillarese, dell'ordine di ca. 200mc/s. Si può escludere, oltretutto, la contemporaneità degli eventi di piena, considerato che le opere di drenaggio e di recapito previste per l'infrastruttura ferroviaria presentano tempi di corrivazione dell'ordine delle decine di minuti, a fronte di un tempo di corrivazione di ca. 13 ore per il Canale Cillarese (cfr. RELAZIONE IDROLOGICA IA7K00D09RIID0001001A).

La portata convogliata dal collettore IN15, con recapito ad un'asta idraulica facente parte del reticolo idrografico superficiale, risulta regolata mediante un'opportuna area di laminazione prevista a monte della SS 379.

8.7

Si dovrà valutare con attenzione la compatibilità della quota di sbocco degli scarichi rispetto sia al livello della piena ordinaria sia a livello della piena bicentenaria.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 60 di 102 |

Le quote di recapito dei collettori IN11 e IN12 risultano compatibili sia con i livelli della piena ordinaria che duecentennale, presentando quote di scorrimento in corrispondenza dello sbocco superiori ai livelli di massima piena, ottenuti dalla modellazione bi-dimensionale eseguita sul Cillarese (cfr. IA7K00D09W9ID0002002A).

Per quel che riguarda il collettore IN14, questo presenta una quota di recapito superiore alla quota di massima regolazione dell'invaso del Cillarese (+17.00 m s.l.m.), utilizzata come condizione al contorno di valle per il modello bi-dimensionale effettuato sul Cillarese.

8.8

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.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Per il collettore IN16 è prevista una protezione con scivolo in pietrame sciolto in prossimità della sezione terminale. Nella successiva fase progettuale sarà valutata l'opportunità di inserire analoghe opere di protezione (scivoli in pietrame sciolto), in corrispondenza delle sezioni terminali degli altri collettori di recapito, ove non presenti negli elaborati di progetto.

8.9

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 e i 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.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Il tema è trattato all'interno degli elaborati RELAZIONE GEOTECNICA GENERALE - IA7K00D10GEGE0006001C, par. 11 e RELAZIONE GEOLOGICA, GEOMORFOLOGICA E IDROGEOLOGICA - IA7K00D69RGGE0001001B, par. 7.2 - IN16 PLANIMETRIA E PROFILO - IA7K00D10PZIN1600004C.

Gli studi sviluppati riassunti negli elaborati citati in precedenza hanno condotto a ritenere che l'area d'interesse non presenti fenomeni gravitativi in atto. Si ritiene che gli interventi previsti per la realizzazione del collettore (rinforzo e protezione delle scarpate di scavo con chiodature e reti), comunemente utilizzati in situazioni analoghe, consentano di garantire le condizioni di stabilità preesistenti.

9. CLIMA, QUALITÀ DELL'ARIA

9.1

La caratterizzazione meteorologica dell'area locale è stata condotta considerando correttamente la stazione meteo Brindisi-Aeroporto del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare, ma senza considerare il parametro meteo "precipitazione cumulata" e con i dati meteorologici di un solo anno (2019). Sarebbe opportuno che l'analisi climatica fosse condotta per almeno 30 anni,

anche in considerazione che la stazione meteo in esame possiede lunghe serie di dati per le variabili meteo di interesse. Si richiede al Proponente di estendere almeno ad un trentennio (e non solo all'anno 2019) lo stesso tipo di analisi meteoroclimatica condotta, aggiungendo nelle analisi anche il parametro meteo "precipitazione cumulata, esaminando possibilmente il trentennio più recente disponibile, nonché se, nel trentennio considerato, sono assenti dati per alcuni periodi.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Al fine di caratterizzare l'area di interesse dal punto di vista meteoroclimatico è stato utilizzato l'Atlante Climatico, che raccoglie i dati meteorologici nell'arco temporale di un trentennio, dal 1971 al 2000, permettendo così di ricostruire in termini medi l'andamento meteoroclimatico. Tale atlante, sviluppato dall'Aeronautica Militare è coerente con quanto definito dall'OMM (Organizzazione Meteorologica Mondiale) che definisce il Clima operativamente come lo stato medio delle variabili fisiche atmosferiche riferito a uno specifico periodo di tempo per un'area geografica circoscritta, prescrivendo la raccolta dei dati ai fini climatici per periodi tra loro disgiunti di 30 anni.

Si è scelta, quindi, la stazione di rilevamento più prossima all'area di intervento e con un sufficiente quantitativo di dati registrati utili all'analisi, individuandola in quella di Brindisi.

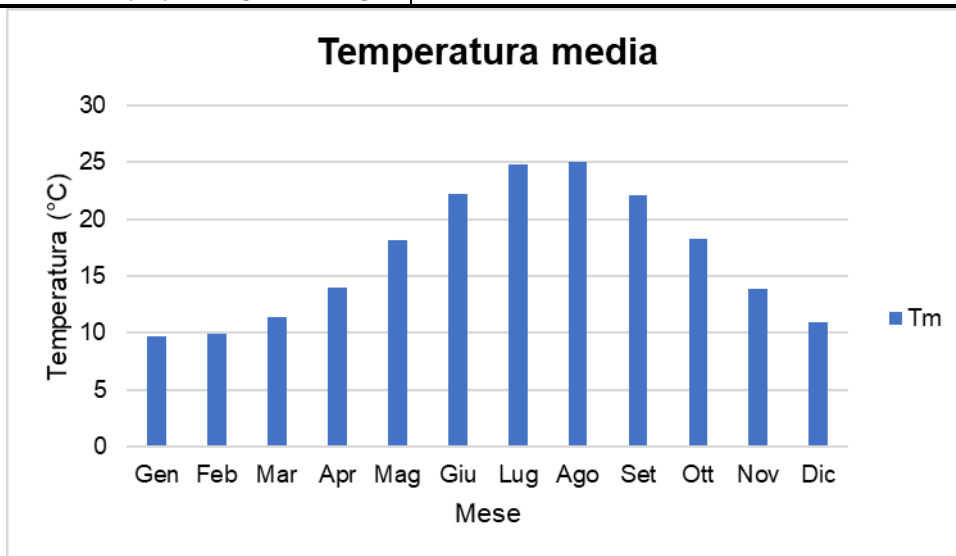
Regime termico

Per quanto riguarda il regime termico, in tabella e figure seguenti sono stati riportati i valori delle temperature mensili registrate nelle tre decadi considerate.

Regime termico (Fonte: Atlante Climatico Aeronautica Militare)

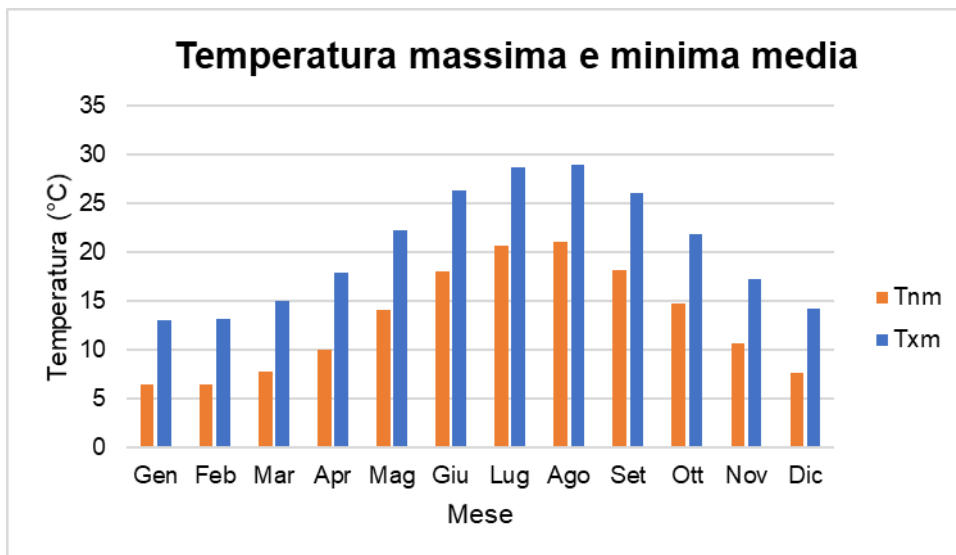
| Mese | Temperatura minima media | Temperatura media | Temperatura massima media |
|------|--------------------------|-------------------|---------------------------|
| Gen | 6,5 | 9,7 | 13,0 |
| Feb | 6,5 | 9,9 | 13,2 |
| Mar | 7,8 | 11,4 | 15,0 |
| Apr | 10,0 | 14,0 | 17,9 |
| Mag | 14,1 | 18,2 | 22,2 |
| Giu | 18,0 | 22,2 | 26,3 |
| Lug | 20,7 | 24,8 | 28,7 |
| Ago | 21,1 | 25,0 | 29,0 |
| Set | 18,2 | 22,1 | 26,0 |
| Ott | 14,8 | 18,3 | 21,8 |
| Nov | 10,6 | 13,9 | 17,3 |
| Dic | 7,6 | 10,9 | 14,2 |

Con riferimento alla temperatura media registrata nei tre decenni è possibile notare come le temperature siano comprese tra 9,7 °C e 25 °C, rispettivamente registrate nei mesi di gennaio e di agosto.



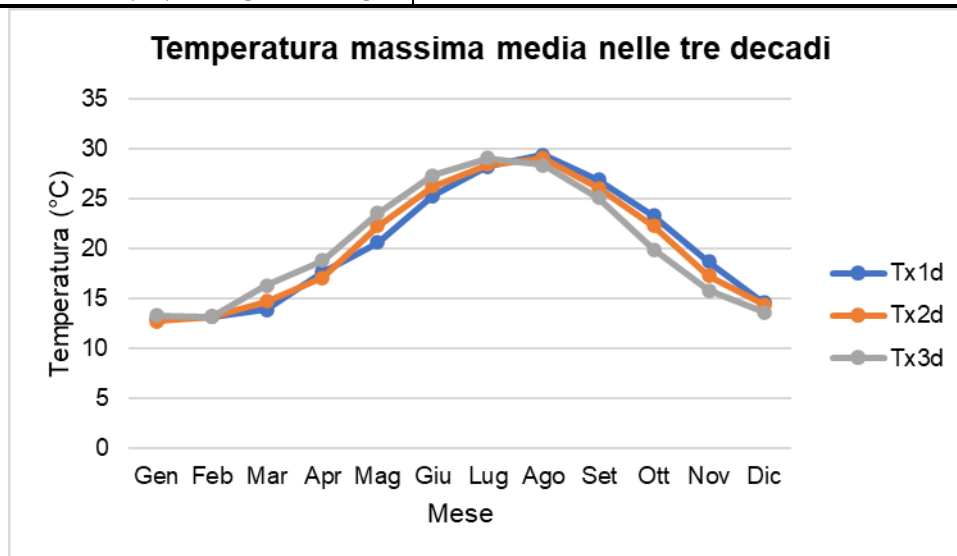
Temperatura media nelle tre decadi di riferimento (Fonte: elaborazione da dati Atlante Climatico Aeronautica Militare)

Analizzando i valori massimi e minimi medi della temperatura nelle tre decadi si osserva come il trend analizzato per la temperatura media nelle tre decadi sia individuabile anche in tali valori, evidenziando come mese con temperature massime medie più elevate il mese di agosto con 29 °C, mentre i mesi con le temperature minime medie più basse risultano essere gennaio e febbraio con 6,5 °C.



Temperatura massima e minima nelle tre decadi di riferimento (Fonte: elaborazione dati Atlante Climatico Aeronautica Militare)

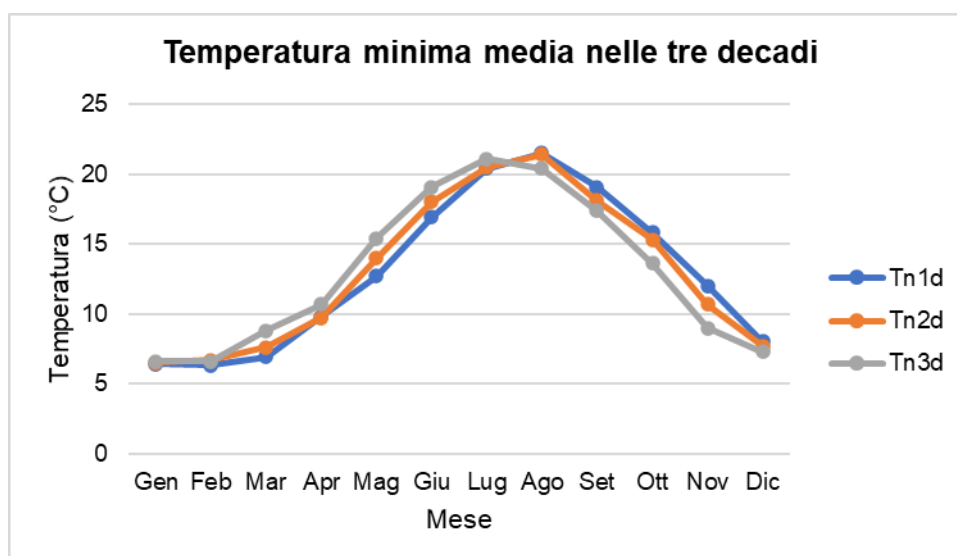
Al fine di poter valutare dei trend di evoluzione della temperatura è possibile fare riferimento ai valori di temperatura minima e massima media mensile analizzata nelle tre differenti decadi di riferimento (1971 – 1980; 1981 – 1990; 1991 – 2000).



Temperatura massima media suddivisa per decadi (Fonte: elaborazione dati Atlante Climatico Aeronautica Militare)

Dalla figura sopra riportata si può notare nel corso dei decenni un'inversione del trend delle temperature con un anticipo delle temperature massime di circa un mese. La linea grigia, infatti, rappresentativa della terza decade, fa registrare valori più elevati delle altre due nei mesi compresi tra gennaio e luglio. Nei mesi da agosto a dicembre si registra, invece, un trend opposto con il valore della temperatura massima sempre inferiore a quello delle altre due decadi. Nell'ultima decade di analisi il mese con la temperatura massima media più elevata risulta luglio con un valore di 29,1 °C.

Analoghe considerazioni possono essere effettuate in riferimento alle temperature minime così come mostrato in **Errore**. L'origine riferimento non è stata trovata..



Temperatura minima media suddivisa per decadi (Fonte: elaborazione dati Atlante Climatico Aeronautica Militare)

Regime anemometrico

Facendo riferimento ai dati relativi al vento è possibile identificarne sia la direzione sia l'entità espressa in nodi. I valori registrati dal 1971 al 2000 sono sinteticamente riportati nella seguente tabella.

Regime anemometrico (Fonte: elaborazione dati Atlante Climatico Aeronautica Militare)

| Mese | N 1-10 | N 11-20 | N >20 | NE 1-10 | NE 11-20 | NE >20 | E 1-10 | E 11-20 | E >20 | SE 1-10 | SE 11-20 | SE >20 |
|------|--------|---------|-------|---------|-----------|--------|--------|---------|-------|----------|----------|--------|
| Gen | 3,69 | 5,31 | 1,62 | 2,43 | 4,85 | 1,59 | 1,27 | 1,03 | 0,27 | 3,07 | 3,88 | 0,70 |
| Feb | 3,43 | 5,65 | 1,19 | 2,99 | 5,59 | 0,86 | 2,01 | 1,86 | 0,18 | 2,81 | 3,99 | 0,74 |
| Mar | 3,62 | 6,13 | 0,62 | 2,78 | 3,97 | 0,54 | 2,51 | 1,57 | 0,19 | 3,75 | 3,83 | 0,68 |
| Apr | 3,34 | 5,73 | 0,46 | 3,31 | 1,27 | 0,14 | 3,15 | 2,45 | 0,19 | 4,63 | 3,66 | 0,32 |
| Mag | 4,74 | 3,72 | 0,14 | 4,18 | 0,70 | 0,03 | 3,93 | 1,86 | 0,03 | 3,32 | 2,13 | 0,24 |
| Giu | 6,07 | 4,83 | 0,03 | 4,94 | 0,93 | 0,06 | 3,44 | 2,40 | 0,00 | 2,68 | 1,78 | 0,03 |
| Lug | 7,57 | 7,25 | 0,19 | 4,58 | 1,64 | 0,00 | 2,80 | 1,78 | 0,00 | 1,75 | 1,37 | 0,00 |
| Ago | 8,72 | 7,31 | 0,11 | 4,33 | 1,44 | 0,00 | 2,73 | 2,11 | 0,00 | 1,95 | 0,92 | 0,06 |
| Set | 8,78 | 6,84 | 0,28 | 4,64 | 1,98 | 0,08 | 2,81 | 1,94 | 0,00 | 3,81 | 1,87 | 0,08 |
| Ott | 7,85 | 6,18 | 0,32 | 4,51 | 4,30 | 0,68 | 2,27 | 1,54 | 0,06 | 3,62 | 3,35 | 0,54 |
| Nov | 5,61 | 6,72 | 0,67 | 3,28 | 3,89 | 0,17 | 1,53 | 1,11 | 0,25 | 2,36 | 4,20 | 0,72 |
| Dic | 3,54 | 5,39 | 1,71 | 3,01 | 5,90 | 0,81 | 0,81 | 1,49 | 0,22 | 2,06 | 3,49 | 0,87 |
| Mese | S 1-10 | S 11-20 | S >20 | SW 1-10 | S W 11-20 | SW >20 | W 1-10 | W 11-20 | W >20 | N W 1-10 | NW 11-20 | NW >20 |
| Gen | 7,44 | 6,39 | 0,59 | 5,01 | 2,24 | 0,19 | 6,90 | 4,42 | 0,62 | 4,99 | 9,68 | 0,92 |
| Feb | 6,77 | 7,19 | 1,30 | 4,85 | 2,37 | 0,12 | 6,48 | 5,44 | 0,53 | 4,85 | 10,14 | 1,16 |
| Mar | 6,88 | 8,56 | 1,22 | 4,08 | 2,86 | 0,19 | 5,21 | 3,65 | 0,49 | 5,92 | 8,85 | 1,25 |
| Apr | 7,51 | 9,42 | 0,97 | 4,79 | 3,42 | 0,24 | 4,25 | 3,58 | 0,11 | 4,87 | 9,45 | 0,65 |

| | | | | | | | | | | | | |
|------------|------|------|------|------|----------|------|------|------|----------|-------|-----------|------|
| Mag | 6,20 | 7,67 | 0,73 | 4,17 | 2,6 7 | 0,14 | 3,29 | 3,56 | 0,1 9 | 7,46 | 12,0 9 | 0,57 |
| Giu | 4,92 | 5,85 | 0,20 | 3,42 | 2,7 7 | 0,09 | 3,51 | 3,39 | 0,0 6 | 8,28 | 15,0 6 | 0,45 |
| Lug | 3,34 | 2,75 | 0,16 | 2,10 | 1,2 1 | 0,03 | 3,35 | 3,48 | 0,2 5 | 10,30 | 21,1 6 | 0,46 |
| Ago | 3,66 | 2,71 | 0,11 | 2,63 | 1,3 8 | 0,00 | 2,85 | 3,04 | 0,1 6 | 9,73 | 16,1 5 | 0,30 |
| Set | 5,95 | 5,64 | 0,22 | 2,87 | 1,5 0 | 0,08 | 3,59 | 1,39 | 0,1 4 | 7,12 | 10,9 3 | 0,42 |
| Ott | 8,31 | 7,80 | 0,60 | 4,08 | 1,8 9 | 0,08 | 3,19 | 1,22 | 0,0 6 | 5,53 | 9,23 | 0,46 |
| Nov | 9,25 | 8,48 | 0,83 | 4,25 | 2,3 1 | 0,17 | 5,20 | 2,70 | 0,3 3 | 5,11 | 9,70 | 0,78 |
| Dic | 6,87 | 8,12 | 1,35 | 5,17 | 2,9 2 | 0,27 | 7,42 | 3,68 | 0,3 5 | 5,03 | 8,66 | 1,06 |

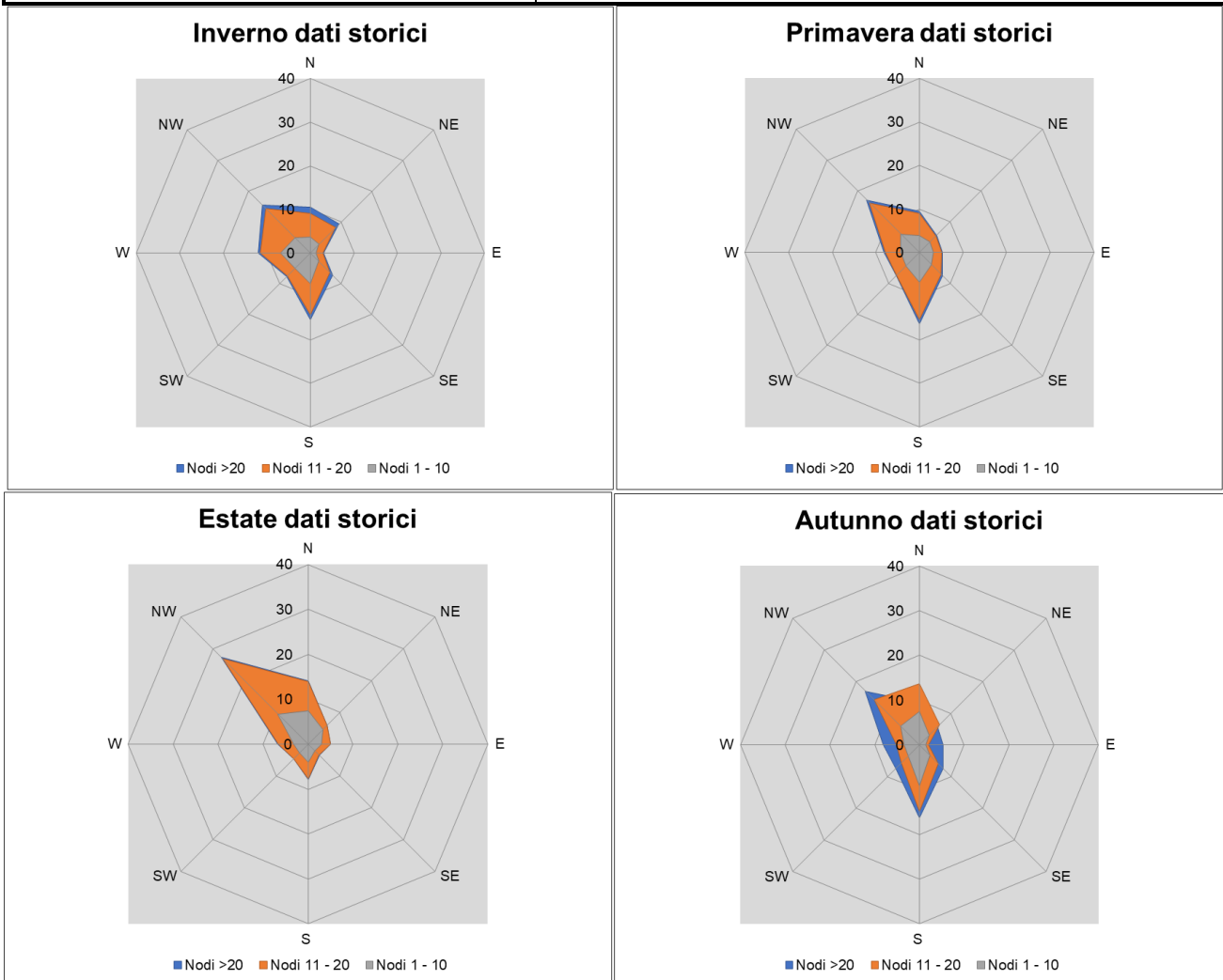
I diagrammi seguenti riportano, in funzione delle diverse stagioni, le direzioni di provenienza dei venti, espressi in termini percentuali. Al fine di una loro corretta lettura è opportuno specificare come le diverse aree rappresentino la frequenza della direzione del vento osservata in funzione delle classi di intensità, rispettivamente partendo dal margine interno a quello esterno:

- tra 1 e 10 nodi – area in blu;
- tra 11 e 20 nodi – area in arancione;
- superiore a 20 nodi – area in grigio.

La frequenza percentuale di ciascuna classe si ottiene sottraendo al valore mostrato nel diagramma, quello riferito all'area più interna. Solo per la prima classe (area in blu) il valore evidenziato sul diagramma anemometrico coincide con la frequenza.

I diagrammi anemometrici sono rappresentati per stagioni considerando:

- la stagione invernale nei mesi di dicembre, gennaio e febbraio;
- la stagione primaverile nei mesi marzo, aprile e maggio;
- la stagione estiva nei mesi di giugno, luglio e agosto;
- la stagione autunnale nei mesi di settembre, ottobre e novembre.



Rose dei venti (Fonte: elaborazione dati Atlante Climatico Aeronautica Militare)

L'analisi dei diagrammi mostra una prevalenza di vento con direzione sud e nord-ovest. Relativamente alle velocità, in termini di nodi, questa risulta concentrata principalmente nella prima e nella seconda classe.

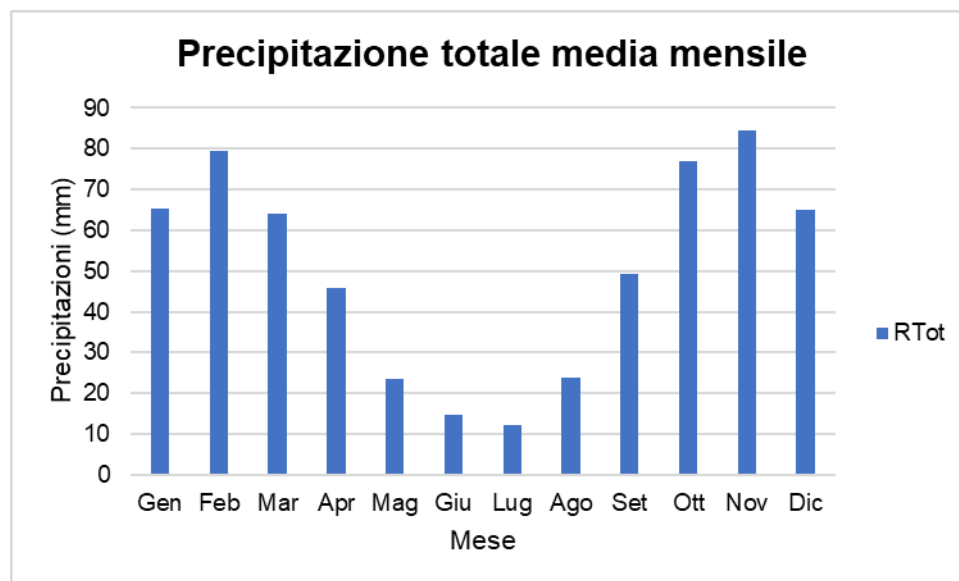
Regime pluviometrico

Per quanto riguarda il regime pluviometrico si fa riferimento alla precipitazione totale media mensile registrata dalla stazione di riferimento in termini di millimetri, così come riportato in **Errore**. L'origine riferimento non è stata trovata. e **Errore**. L'origine riferimento non è stata trovata..

Regime Pluviometrico (Fonte: elaborazione dati Atlante Climatico Aeronautica Militare)

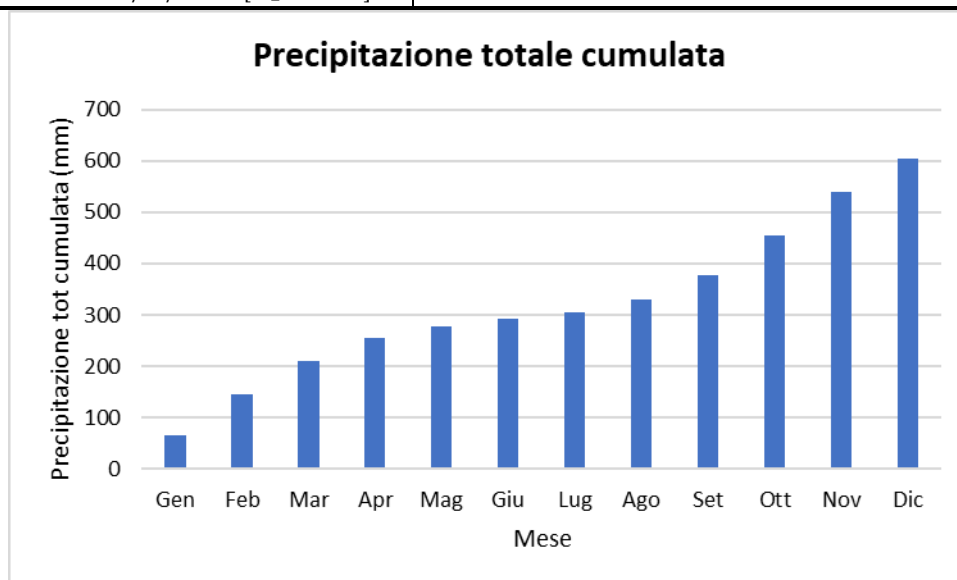
| Mese | Precipitazione totale media mensile (mm) | Precipitazione cumulata (mm) |
|------|--|------------------------------|
| Gen | 65,3 | 65,3 |
| Feb | 79,5 | 144,8 |

| Mese | Precipitazione totale media mensile (mm) | Precipitazione cumulata (mm) |
|------|--|------------------------------|
| Mar | 64,2 | 209,0 |
| Apr | 45,9 | 254,9 |
| Mag | 23,6 | 278,5 |
| Giu | 14,8 | 293,3 |
| Lug | 12,1 | 305,4 |
| Ago | 23,7 | 329,1 |
| Set | 49,4 | 378,5 |
| Ott | 76,8 | 455,3 |
| Nov | 84,5 | 539,8 |
| Dic | 65,1 | 604,9 |



Precipitazione totale media mensile (Fonte: elaborazione dati Atlante Climatico Aeronautica Militare)

È possibile notare come il mese con la media mensile più elevata sia novembre con 84,5 mm di precipitazione, mentre il mese maggiormente asciutto è luglio con un valore di 12,1 mm.



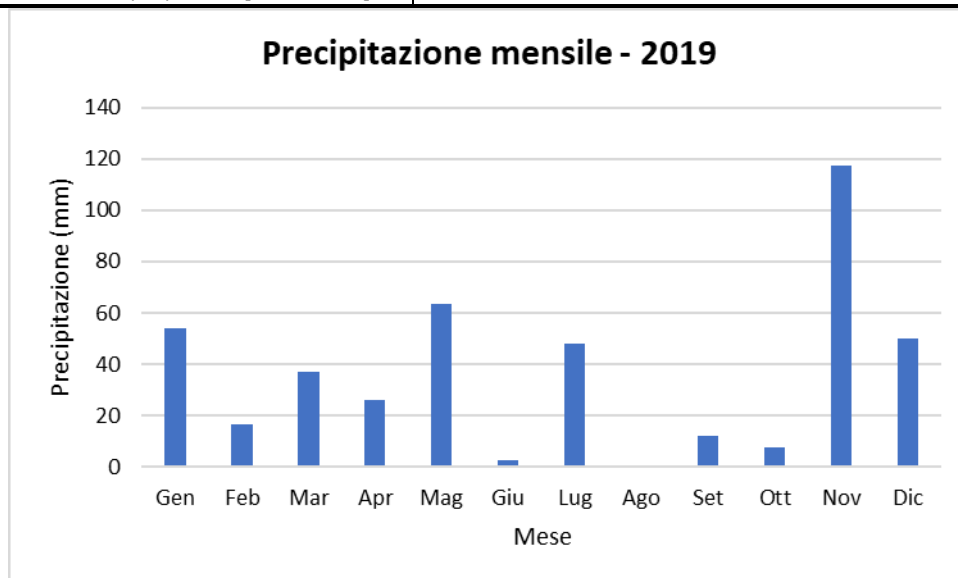
Precipitazione totale cumulata nel periodo di riferimento (Fonte: elaborazione dati Atlante Climatico Aeronautica Militare)

Inoltre, nel trentennio considerato, è stato registrato un valore di precipitazione cumulata pari a 604,9 mm.

*Di seguito viene riportata la stessa analisi del regime pluviometrico per l'anno 2019. Per tale anno si fa riferimento ai valori di precipitazione registrati dalla centralina meteorologica di Brindisi, in termini di millimetri, così come riportato in **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** e **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.***

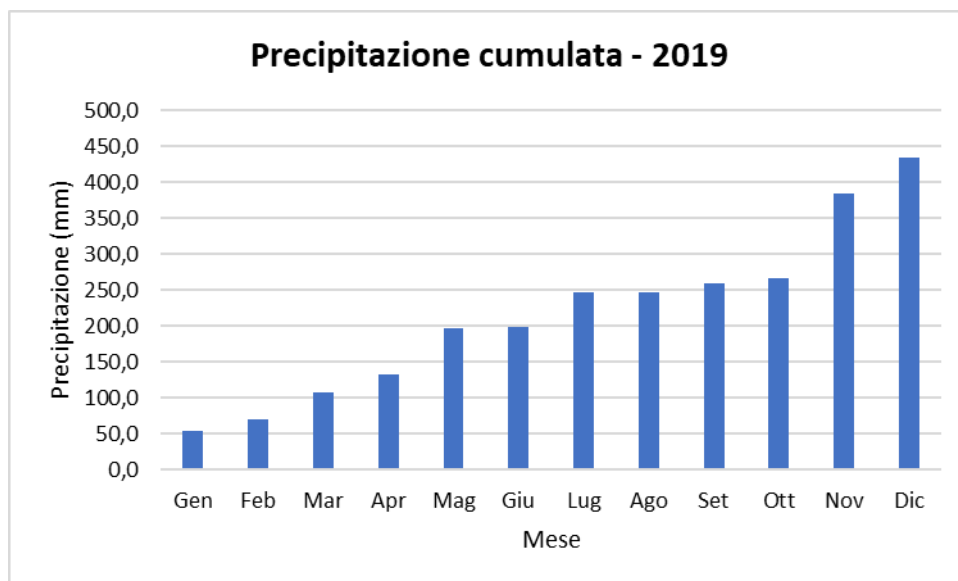
Regime Pluviometrico (Fonte: elaborazione dati centralina meteorologica di Brindisi - 2019)

| 2019 | | |
|------|------------------------|-------------------------|
| Mese | Precipitazione mensile | Precipitazione cumulata |
| Gen | 54,0 | 54,0 |
| Feb | 16,4 | 70,4 |
| Mar | 37,0 | 107,4 |
| Apr | 25,8 | 133,2 |
| Mag | 63,4 | 196,6 |
| Giu | 2,6 | 199,2 |
| Lug | 47,8 | 247,0 |
| Ago | 0,0 | 247,0 |
| Set | 11,8 | 258,8 |
| Ott | 7,4 | 266,2 |
| Nov | 117,4 | 383,6 |
| Dic | 49,8 | 433,4 |



Precipitazione mensile (Fonte: elaborazione dati centralina meteorologica di Brindisi - 2019)

È possibile notare come il mese con il valore registrato mensile più elevato sia novembre con 117,4 mm di precipitazione, mentre il mese maggiormente asciutto è agosto.




Precipitazione totale cumulata nel 2019 (Fonte elaborazione dati centralina meteorologica di Brindisi - 2019)

Inoltre, nel 2019 è stato registrato un valore di precipitazione cumulata pari a 433,4 mm. Come si può osservare, il valore di precipitazione cumulata relativo al 2019 risulta essere inferiore a quello registrato nel trentennio precedente, attribuibile al cambiamento climatico che negli ultimi anni sta interessando sempre di più la Terra.

9.2

Nello Studio ai impatto ambientale e nel Progetto ambientale della cantierizzazione si fa riferimento

| | | | | | | |
|---|--|------------------|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A |

al solo particolato PM10. Si ritiene opportuno considerare, nelle simulazioni modellistiche, anche il particolato con diametro inferiore a 2,5 µm (PM2.5), per la sua maggiore pericolosità sulla salute umana. Inoltre, non considerarlo, risulterebbe non coerente con il Piano di monitoraggio ambientale in cui invece viene correttamente preso in considerazione.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Il termine PM2.5, anche definito particolato fine, identifica le particelle di diametro aerodinamico inferiore o uguale ai 2.5 µm, una frazione di dimensioni aerodinamiche minori del PM10 e in esso contenuta.


Il particolato PM2.5 è in parte emesso come tale direttamente dalle sorgenti in atmosfera (PM2.5 primario) ed è in parte formato attraverso reazioni chimiche fra altre specie inquinanti (PM2.5 secondario). Si può sostenere quindi senza troppa approssimazione che tutto il particolato secondario all'interno del PM10 (e che ne rappresenta spesso la quota dominante) sia costituito in realtà da particelle di PM2.5.

Pertanto, la quantità di PM2.5 può essere considerata correlata al PM10 in particolare con rapporti approssimabili al 50÷60% circa. Nel caso di specie, fatte le dovute approssimazioni, nella centralina ARPA Puglia "Brindisi – Casale" caratterizzata come di fondo urbano, è stata registrata per l'anno 2019, annualità di riferimento per lo studio emissivo – diffusivo, una concentrazione media annua di PM10 di 20 µg/m³ e di 12 µg/m³ per il particolato fine. In virtù di tali risultati, è possibile definire un rapporto PM2.5/PM10 per l'anno 2019 relativo alla centralina di riferimento del 60%.

Pertanto, partendo dal valore di concentrazione media annua di PM10 stimata dalle simulazioni di cantiere, è possibile calcolare sui ricettori considerati la concentrazione media annua di PM2.5 considerando il particolato fine pari al 60% del particolato grossolano. Ai valori di PM2.5 così ottenuti, è stato quindi sommato il valore di fondo del PM2.5 (che si ricorda è pari a 12 µg/m³). I risultati così ottenuti sono riportati nelle seguenti tabelle.

Tabella 1 Qualità dell'aria in corrispondenza dei ricettori prossimi alle sorgenti (Scenario 1)

| Ricettore | PM10 | PM2.5 |
|-----------|----------------------------------|----------------------------------|
| | Media annua [µg/m ³] | Media annua [µg/m ³] |
| R1 | 20,72 | 12,43 |
| R2 | 20,36 | 12,22 |
| R3 | 22,75 | 13,65 |
| R4 | 20,27 | 12,16 |
| R5 | 20,45 | 12,27 |
| R6 | 20,34 | 12,20 |
| RS7 | 20,14 | 12,08 |

| | | | | | | |
|--|--|------------------|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|
|  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A |

| | | |
|---|-----------|-----------|
| Limite per la protezione della salute umana (D. Lgs. 155/2010) | 40 | 25 |
|---|-----------|-----------|

Tabella 2 Qualità dell'aria in corrispondenza dei ricettori prossimi alle sorgenti (Scenario 2)

| Ricettore | PM10 | PM2.5 |
|---|----------------------------------|----------------------------------|
| | Media annua [µg/m ³] | Media annua [µg/m ³] |
| R8 | 20,71 | 12,43 |
| R9 | 20,36 | 12,22 |
| R10 | 22,72 | 13,63 |
| R11 | 20,27 | 12,16 |
| R12 | 20,42 | 12,25 |
| R13 | 20,34 | 12,20 |
| R14 | 20,14 | 12,08 |
| R15 | 20,14 | 12,08 |
| Limite per la protezione della salute umana (D. Lgs. 155/2010) | 40 | 25 |

Si osserva dunque che in nessun caso il contributo stimato di cantiere sommato al valore di fondo del PM2.5 raggiunge o supera il valore limite imposto da normativa, pari a 25 µg/m³.


9.3

Nello Studio di Impatto ambientale (Tabella 6-31, 6-32, pagg. 265 - 266) e nel Progetto ambientale della cantierizzazione, in merito ai risultati delle simulazioni modellistiche, si riportano per i valori massimi orari delle concentrazioni di NO_x e per i valori massimi giornalieri di PM10 (parametri short term), la somma degli stessi ottenuti dalle simulazioni con i valori di fondo medio annuo della centralina di Brindisi Casale. Sarebbe opportuno, al fine di valutare lo scenario peggiore, sommare al risultati delle simulazioni dei parametri short term i valori massimi giornalieri e orari rispettivamente di PM10 ed NO₂ misurati nella centralina considerata.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Di seguito si somma il valore massimo giornaliero di PM10 e il valore massimo orario di NO₂ registrati dalla centralina di Brindisi Casale nel 2019 (pari rispettivamente a 113 µg/m³ e a 101 µg/m³), con i valori massimi, risultanti dalle simulazioni modellistiche, ottenuti presso i ricettori in cui sono stati stimati i valori di concentrazione maggiori, ossia il ricettore R3 dello Scenario 1 e il ricettore R8 dello Scenario 2 (cfr. documento IA7K00D69RGCA0000002A).

Perciò, presso il ricettore R3 si ottiene:

| | | | | | | |
|---|--|------------------|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A |

- per il PM_{10} una concentrazione pari a $128,51 \mu\text{g}/\text{m}^3$, rispetto al limite giornaliero di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- per l' NO_2 una concentrazione pari a $288,71 \mu\text{g}/\text{m}^3$, rispetto al limite orario di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

In corrispondenza del ricettore R8 si ottiene:

- per il PM_{10} una concentrazione pari a $119,54 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- per l' NO_2 una concentrazione pari a $181,97 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Invece, considerando come fondo i valori medi annui di PM_{10} e NO_2 (pari rispettivamente a $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ e $11 \mu\text{g}/\text{m}^3$), presso il ricettore R3 era stato ottenuto (cfr. paragrafo 6.5.2.1 del documento IA7K00D22RGSA0001001A e paragrafo 6.4.2.10 del documento IA7K00D69RGCA0000002A):

- per il PM_{10} una concentrazione pari a $35,49 \mu\text{g}/\text{m}^3$, rispetto al limite giornaliero di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- per l' NO_2 una concentrazione pari a $198,69 \mu\text{g}/\text{m}^3$, rispetto al limite orario di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Invece, presso il ricettore R8 :

- per il PM_{10} una concentrazione pari a $26,52 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- per l' NO_2 una concentrazione pari a $91,95 \mu\text{g}/\text{m}^3$.


Si precisa che il limite normativo giornaliero del PM_{10} , pari a $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, è da non superarsi per più di 35 giorni all'anno e che il limite orario dell' NO_2 , pari a $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, è da non superarsi per più di 18 volte all'anno.

Perciò, considerando come valori di fondo il 35° massimo giornaliero per il particolato grossolano e il 18° massimo orario per il biossido di azoto, registrati nel 2019 dalla centralina di riferimento, ovvero:

- $31,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per il PM_{10} ;
- $70,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per l' NO_2 ;

Andando a sommare tali valori di concentrazione al 35° valore massimo di concentrazione giornaliera e al 18° massimo di concentrazione media oraria, ottenuti rispettivamente per PM_{10} e NO_2 tramite simulazione, si ottengono presso il ricettore R3, in cui sono stati ottenuti i massimi nello scenario 1, i seguenti valori:

- per il PM_{10} una concentrazione pari a $37,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- per l' NO_2 una concentrazione pari a $126,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

| | | | | | | |
|---|--|----------|---------|--------------|-----------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. |
| | IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 73 di 102 |

Analogamente, seguendo lo stesso ragionamento per lo scenario 2, si ottengono per il ricettore R10 i seguenti valori:

- per il PM10 una concentrazione pari a 33,1 µg/m³;
- per l'NO2 una concentrazione pari a 99,5 µg/m³.

Alternativamente, considerando come fondo i valori medi annui di PM₁₀ e NO₂ (pari rispettivamente a 20 µg/m³ e 11 µg/m³) si ottiene che, presso il ricettore R3:

- il 35° valore massimo di concentrazione media giornaliera di PM10 è pari a 25,69 µg/m³;
- il 18° valore massimo di concentrazione media oraria di NO2 è pari a 66,7 µg/m³.

Analogamente, seguendo lo stesso ragionamento per lo scenario 2, si ottengono presso il ricettore R10 i seguenti valori :

- per il PM10 una concentrazione pari a 21,64 µg/m³;
- per l'NO2 una concentrazione pari a 39,60 µg/m³.

Confrontando i valori ottenuti considerando come fondo i valori giornalieri di PM₁₀ e orari di NO₂ con quelli ottenuti considerando invece i valori medi annui, si può osservare che nel primo caso le concentrazioni, sono sovrastimate rispetto al secondo. In entrambi i casi, comunque, i risultati ottenuti sono al di sotto dei limiti normativi sia per il particolato che per il biossido di azoto. Stante ciò, si può affermare che sommare ai risultati ottenuti dalle simulazioni il valore di fondo medio annuo si può ritenere cautelativo, in quanto permette di tenere in considerazione tutti i valori di concentrazione che sono stati registrati nell'anno di riferimento (2019) dalla centralina di Brindisi Casale.

10. RUMORE

10.1

Nella "Relazione Generale - Studio Acustico" (IA7K00D22RGIM000400I A) a pagina 13 è descritto come è stata applicata la valutazione dei valori limite in caso di presenza concorsuale di altre infrastrutture di trasporto, in accordo a quanto indicato dall'Allegato 4 del DM 29/11/2000. Durante tale valutazione, però, non viene in alcun modo presa in considerazione la presenza dell'infrastruttura aeroportuale.

Si richiede di prevedere nel Piano di Monitoraggio Ambientale, per la componente rumore, un censimento dei ricettori più completo ed esaustivo delle diverse situazioni abitative presenti nell'area di intervento, anche per descrivere lo stato attuale del clima acustico delle zone che non hanno altre importanti sorgenti di rumore e l'evoluzione prevista per il rumore nelle aree di sovrapposizione tra le fasce della nuova linea e quelle delle linee storiche e con le altre infrastrutture dei trasporti concorrenti, ivi compreso l'aeroporto. Il Piano di Monitoraggio Acustico deve essere adeguato anche con l'individuazione dei ricettori eventualmente posti in adiacenza di

| | | | | | | |
|---|--|----------|---------|--------------|-----------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. |
| | IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 74 di 102 |

punti della linea ferroviaria che presentano discontinuità dei binari, quali scambi o sistemi o impianti accessori che possono comportare incrementi puntuali delle emissioni sonore da parte dei convogli in transito.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Si precisa che la concorsualità istituita con il DM 141 del 29/11/2000 si applica solo tra le infrastrutture di tipo lineare in analogia ai piani di risanamento definiti sempre dal DM del 2000, e che infrastrutture lineari e infrastrutture aeroportuali hanno peraltro descrittori acustici differenti che non possono essere valutati contemporaneamente.

In questa sede si è provveduto come richiesto ad integrare il monitoraggio della componente rumore con l'aggiunta di un punto RUF. Per quanto riguarda l'aggiornamento del censimento questo potrà essere effettuato in sede di avvio del PMA al fine di individuare eventuali variazioni rispetto a quanto fatto. Si sottolinea come allo stato attuale gli elaborati grafici del PMA riportino già in planimetria le diverse tipologie di ricettori individuate.

10.2

Si ritiene necessaria, per maggior chiarezza e precisione di lettura, la revisione, anche con scala di rappresentazione di maggior dettaglio, delle mappe isofoniche presentate al paragrafo 6.2.2.3 "Risultati delle simulazioni acustiche" del Progetto ambientale della cantierizzazione (IA7K00D69RGCA0000002A) fig. 6-86 e 6-87 e le fig. 6-89 e 6-90 chiarendo la ragione della coincidenza delle curve isofoniche che risultano identiche sia con la presenza delle barriere previste, sia in loro assenza. Inoltre, è necessario che siano forniti i valori calcolati in facciata a ciascun recettore potenzialmente esposto (per gli scenari 1 e 2) in maniera da poter quantificare i benefici ottenuti dall'ipotesi di bonifica.

Inoltre, nella documentazione presentata i risultati della simulazione sono presentati con i valori ai ricettori (elaborato IA7K00P22TTIM0004001A), mentre non sono invece riportate mappe isofoniche che dovranno essere fornite in adeguata scala di definizione.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

In merito ai temi di cui al primo capoverso della presente richiesta, per quanto specificatamente riguarda le mappe isofoniche rappresentate a scala di maggior dettaglio ed i valori calcolati in facciata relativi a ciascun ricettore, dette informazioni sono state riportate nel documento "Output del modello di simulazione: Mappe isofoniche e Livelli acustici in facciata" (IA7K00D69RGCA0000003A).

Nello specifico, nel citato documento sono contenute le seguenti informazioni:

| | |
|---------------------------|--|
| Ricettori | – Planimetria dei ricettori |
| Scenario di riferimento 1 | – Planimetria di output del modello di simulazione – Configurazione ante mitigazione |
| | – Planimetria di output del modello di simulazione – Configurazione post mitigazione |
| | – Tabelle di output dei livelli in facciata |

| | | | | | | | |
|--|--|---|-------|----------|--------------|------|-----------|
|  | | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | | COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | | IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 75 di 102 |
| Scenario di riferimento 2 | <ul style="list-style-type: none"> - <i>Planimetria di output del modello di simulazione - Configurazione ante mitigazione</i> - <i>Planimetria di output del modello di simulazione - Configurazione post mitigazione</i> - <i>Tabelle di output dei livelli in facciata</i> | | | | | | |

Per quanto concerne la coincidenza tra le curve isofoniche relative alla configurazione ante mitigazione e quelle della configurazione post mitigazione, il refuso presente al paragrafo 6.2.2.3 "Risultati delle simulazioni acustiche" del Progetto ambientale della cantierizzazione (IA7K00D69RGCA0000002A) è stato emendato nel documento prodotto in questa sede (IA7K00D69RGCA0000003A), nel quale – così come richiesto - sono state riportate le mappe isofoniche a scala di maggior dettaglio.

Le Mappe isofoniche richieste sono riportate all'interno dei documenti integrativi allegati (IA7K00P22N5IM0004001A - IA7K00P22N5IM0004002A)

10.3

Si richiede che li Proponente riveda le schede di misura inserendo modello e numero di serie della catena di misura utilizzata (analizzatore, microfono e calibratore) e i certificati di taratura.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Quanto richiesto è stato integrato nel documento "Report delle Misure" in Rev B (IA7K00P22RHIM0004001B)

10.4

Per quanto riguarda le mitigazioni e compensazioni, si richiede al Proponente di specificare/chiarire la tipologia di "barriere fisse" e il motivo dell'impiego di barriere fisse per schermare una sorgente temporanea.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Le attività di cantierizzazione vengono inquadrare come attività temporanee, impattanti sull'ambiente circostante esclusivamente per il periodo necessario alla realizzazione delle opere in progetto. In questo caso la barriera di tipo fisso di cantiere non è da intendersi della stessa tipologia di una omologa fissa utile a mitigare invece l'impatto in esercizio. Benché le barriere di cantiere non siano disciplinate nel capitolato d'appalto a base di gara, si riporta di seguito una scheda descrittiva di un possibile tipologico di riferimento:

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO
UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935]

| COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
|----------|-------|----------|--------------|------|-----------|
| IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 76 di 102 |

MATERIALI E PRESCRIZIONI

| |
|--|
| <p>- MATERIALI -</p> <p>ACCIAI PER CARPENTERIE METALLICHE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Per profili e piastrame saldati del tipo S275J2G3 (ex Fe 430 D) rispondenti alle norme UNI EN 10025; - Per profili e piastrame non saldati del tipo S275J0 (ex Fe 430 C) rispondenti alle norme UNI EN 10025; <p>TIRAFONDI</p> <ul style="list-style-type: none"> - Viti con caratteristiche meccaniche classe 8.8 secondo UNI EN ISO 898 parte I conformi per le caratteristiche dimensionali alla UNI 5712. - Dadi con caratteristiche meccaniche classe 8 secondo UNI EN 20898 parte II conformi per le caratteristiche dimensionali alla UNI 5713. - Rosette in acciaio C50 (UNI EN 10083) temperato e rinvenuto HRC 32 ±40 conformi per le caratteristiche dimensionali alla UNI 5714. - Gioco foro bullone (a meno dell'ingombro del canotto dielettrico) comprensivo delle rispettive tolleranze per unioni a taglio secondo D.M. 9/1/1996 punto 7.3.2 (i fori devono avere diametro uguale a quello del bullone maggiorato di 1 mm fino al diametro 20mm e di 1,5mm oltre il diametro 20mm). - Coppie di serraggio secondo CNR 10011/85. <p>NOTE:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 le viti e i dadi devono essere associati come indicato nel Prospetto 2 della UNI EN 20898 parte II; 2.i tirafondi dovranno essere montati con una rosetta sotto il dado; 3.i tirafondi dovranno essere montati con il dado e contro dado. <p>- NOTE GENERALI -</p> <p>SALDATURE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le saldature dovranno essere eseguite e controllate nel rispetto della Istruzione FS 44/S Rev. A del 20.10.99. - Le saldature si intendono continue (salvo diversa indicazione) - Le saldature devono girare nello spessore degli elementi - Le saldature si intendono a cordone d'angolo (salvo diversa indicazione) - Le saldature avranno il lato del cordone pari al minimo spessore da collegare (salvo diversa indicazione) in ogni caso nel rispetto della Istruzione FS 44/S <p>RIVESTIMENTI PROTETTIVI</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tutte le parti metalliche dovranno essere sottoposte a zincatura a caldo in accordo a quanto riportato nella norma UNI EN ISO 1461, nel rispetto del Disciplinary Tecnico delle Barriere Antirumore del 1998 e s. m. ed i. - Ulteriore trattamento protettivo della superficie secondo quanto riportato nel suddetto Disciplinary. |
|--|

Per ulteriori dettagli relativi al tipo di fondazione ed ai particolari costruttivi si rimanda all'elaborato IA7K00D69PZCA0000001A.

Resta comunque inteso che le barriere di cantiere dovranno avere le caratteristiche di lunghezza ed altezza indicate nel Progetto Ambientale della Cantierizzazione di Progetto Esecutivo.

10.5

Completare lo studio con le indicazioni degli accorgimenti relativi all'abbattimento del rumore, con riferimento alle migliori tecnologie disponibili (silenziamiento delle ruote: sistemi frenanti, ammortizzatori piattaforma e rotaie, barriere, ecc.) provvedendo, ove del caso, alla predisposizione/integrazioni di ulteriori opere di mitigazione;


Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Non essendo necessarie mitigazioni acustiche di alcun tipo come riportato nello studio acustico, non si ritiene necessario in questa fase integrare/completare lo studio.

11. VIBRAZIONI

11.1

All'interno dello "Studio di Impatto Ambientale Relazione Generale" (elaborato IA7K00D22RGS001 001A) per le analisi elaborate non è riportato il riferimento all'anno della norma UNI 9614 utilizzata. Si ritiene sia stata impiegata la norma UNI 9614:1990 (superata dalla

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 77 di 102 |

versione del 2017), che nel caso di specie, con la nuova linea. proposta in affiancamento ad una linea esistente può ritenersi comunque adottabile. Va però segnalato che nel Piano di Monitoraggio Ambientale dovrà essere previsto ed espressamente specificato che tutte le misurazioni e le valutazioni delle vibrazioni siano svolte ai sensi della norma UNI 9614:2017.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

In questa sede verrà riemesso il Progetto di Monitoraggio Ambientale dove verrà recepita la presente richiesta specificatamente per i punti VIL.

11.2

Nelle schede del Report Misure Vibrazioni (elaborato IA7K00D22RHIM0004002A) non viene dichiarato quale catena di misura sia stata utilizzata in ogni postazione e non viene fatto alcun riferimento alle operazioni di calibrazione della strumentazione. Si chiede che Il Proponente riveda le schede di misura inserendo modello e numero di serie degli strumenti utilizzati e nome dell'operatore che ha eseguito le misure. Ed inserendo il grafico dell'andamento nel tempo dei tre assi di ciascuna misura.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Le misure delle vibrazioni sono state eseguite secondo quanto riportato nella norma tecnica UNI 9614 rispettando quanto richiesto dalla norma stessa.

11.3

Al paragrafo 4.3.2 della "Relazione Generale - Studio Vibrazionale" (elaborato 1A7K00D22RGIM000400:ZA) vengono presentate le procedure seguite per la determinazione della funzione di trasferimento. che è stata valutata su soli due punti di misura, essendo stato scartato il terzo. Ciò potrebbe comportare una imprecisa interpolazione con sottostima dei livelli vibrazionale al crescere della distanza. Si richiede quindi che in fase di monitoraggio ante operam eseguito ai sensi del Piano di Monitoraggio Ambientale, venga ricalcolata l'interpolazione sulla base di misure coerenti.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

In sede di redazione dello studio acustico si è omissso il terzo punto in quanto forniva una lettura errata. L'aggiornamento e la ripetizione delle misure potrà essere fatta nella prossima fase progettuale mentre già in questa sede si è provveduto ad inserire un nuovo punto VIF.

12. SALUTE


12.1

Chiarire se i rapporti standardizzati siano stati calcolati con il metodo standardizzazione indiretta, oppure con la standardizzazione diretta e quale sia la popolazione di riferimento Regionale Nazionale.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Il portale Istat HFA (<https://www.istat.it/it/archivio/14562>), dalla quale sono stati reperiti i rapporti standardizzati, fornisce tramite il file HELP.html tutte le informazioni sul contenuto del database.

Dalla consultazione della suddetta pagina è stato possibile ricavare che la standardizzazione per età è effettuata utilizzando come popolazione tipo la popolazione media residente in Italia nel 2001. Inoltre, i pesi utilizzati sono stati ricavati dalla distribuzione per classi di età quinquennali della popolazione media residente in Italia nel 2001 e risultano essere i seguenti:

| | | | | | | |
|---|--|------------------|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A |

| Classi di età | Peso |
|---------------|---------|
| 0-4 | 0.04601 |
| 5-9 | 0.04728 |
| 10-14 | 0.04913 |
| 15-19 | 0.05233 |
| 20-24 | 0.06081 |
| 25-29 | 0.07520 |
| 30-34 | 0.08008 |
| 35-39 | 0.08072 |
| 40-44 | 0.07108 |
| 45-49 | 0.06542 |
| 50-54 | 0.06795 |
| 55-59 | 0.05781 |
| 60-64 | 0.06055 |
| 65-69 | 0.05411 |
| 70-74 | 0.04902 |
| 75-79 | 0.03982 |
| 80-84 | 0.02104 |
| 85+ | 0.02163 |
| TOT | 1.00000 |

Pesi utilizzati per la standardizzazione nel portale Istat HFA

12.2

Integrare le informazioni dei profili di salute con gli esiti di mortalità e ricovero per grandi gruppi di patologie del comune di Brindisi. Gli indicatori devono considerare l'ultimo periodo di disponibilità dei dati e un periodo di riferimento, si consiglia almeno 5 anni. Il profilo di salute generale deve essere presentato tramite la metodologia della standardizzazione indiretta avendo come riferimento la Regione. Per consentire confronti con diverse realtà territoriali, in particolare con i profili di salute delle ASL e delle regioni di riferimento, e dei comuni selezionati in tempi diversi, gli indicatori che riguardano il profilo di salute generale devono essere prodotti anche con il metodo della standardizzazione diretta, avendo come riferimento la popolazione standard europea.


Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Avendo riscontrato che l'unica fonte disponibile per l'analisi del profilo epidemiologico a livello comunale risulta essere l'Osservatorio Epidemiologico regionale di Regione Puglia, dalla consultazione del suddetto portale (<https://www.sanita.puglia.it/web/oer>) è stato possibile constatare che:

- In merito agli esiti di mortalità, alla data di consultazione del portale sopra citato (21 aprile 2022), nella pagina "Atlante-Trend mortalità tumori" (<https://www.sanita.puglia.it/web/oer/atlane-trend-mortalita-tumori>) risulta disponibile "l'Atlante delle cause di morte della Regione Puglia per gli anni 2000-2005".*

L'indicatore di mortalità (BMR, Rapporto di Mortalità Bayesiano), adoperato per la costruzione delle mappe presentate nel suddetto atlante, è una misura di quanto la mortalità per ciascuna causa esaminata, rilevata in ogni ambito comunale per l'intero periodo in studio, si discosta dalla mortalità registrata nello stesso arco temporale su tutto il territorio regionale.

Considerando che da tale atlante non sono reperibili i tassi standardizzati e il numero di

| | | | | | | |
|---|--|------------------|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A |

decessi osservati per singolo Comune, e che l'intervallo temporale esaminato risulta essere poco rappresentativo rispetto al periodo di realizzazione dell'infrastruttura in oggetto, si ritiene che detta fonte non possa essere presa in esame per l'analisi specifica del contesto epidemiologico del Comune di Brindisi.

2. La pagina "Tavole di mortalità per causa" (<https://www.sanita.puglia.it/web/oer/tavole-mortalita-per-causa>) fornisce il documento "Tavole della mortalità in Puglia, anni 2001-2011" nel quale sono raccolte statistiche di mortalità per anno di decesso e ASL di residenza, senza tuttavia aver a disposizione il dato inerente al singolo comune coinvolto. Per ciascuna causa di decesso, sono riportati il tasso standardizzato di mortalità per anno, ASL di residenza e sesso e il Rapporto Standardizzato di Mortalità (RSM) e gli intervalli di confidenza (IC) al 95%.
Considerando che l'ASL di Brindisi si compone di quattro distretti socio-sanitari a cui afferiscono venti Comuni, si ritiene che i dati riportati nel sopracitato documento risultino essere poco rappresentativi del quadro epidemiologico inerente al solo Comune di Brindisi, anche in virtù della datazione a cui essi fanno riferimento.
3. Non risultano disponibili in nessuna delle sopracitate pagine indicatori standardizzati inerenti al Comune di Brindisi che abbiano come riferimento la popolazione europea.
4. Per quanto concerne gli esiti di ricovero, nella sezione "Approfondimenti" della pagina al seguente link (<https://www.sanita.puglia.it/web/oer/sdo>), sono a disposizione le relazioni inerenti a diverse cause di ospedalizzazione per gli anni compresi tra il 2006 e il 2011 per le diverse ASL della regione Puglia, con riferimento ad aggregati comunali e non ai singoli comuni coinvolti.

Assunto che le verifiche già effettuate in sede di redazione dello studio non hanno fornito le informazioni necessarie per un'analisi dettagliata del contesto epidemiologico comunale e, alla luce di quanto sopra esposto in merito alle criticità riscontrate, si ritiene che non sia possibile procedere con gli approfondimenti richiesti per il Comune in oggetto.


12.3

integrare lo studio, identificando eventuali criticità sanitarie e, ove presenti, individuare mettere in atto misure di mitigazione ad hoc. Al fine della valutazione, considerare anche il Decreto 14 gennaio 2022 del Ministero della transizione ecologica: Attuazione della direttiva (UE) 2020/367 della Commissione del 4 marzo 2020, riguardante la definizione di metodi di determinazione degli effetti nocivi del rumore ambientale, e della direttiva delegata (UE) 2021/1226 della Commissione del 21 dicembre 2020, riguardante i metodi comuni di determinazione del rumore.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Con riferimento alla richiesta di individuazione di eventuali criticità sanitarie, da valutare rispetto al DM 14.01.2022, come noto di attuazione della direttiva (UE) 2020/367 della Commissione del 4 marzo 2020, riguardante la definizione di metodi di determinazione degli effetti nocivi del rumore ambientale, si ricorda che gli studi modellistici documentati nello Studio acustico non hanno evidenziato la presenza di ricettori acustici soggetti a livelli acustici superiori a quelli normativi, circostanza in ragione della quale non è risultato necessario prevedere interventi di mitigazione acustica.

In buona sostanza, non essendo presenti edifici potenzialmente interessati dagli effetti acustici del transito ferroviario, ne consegue che non si configura il caso di popolazione esposta a detti effetti

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 80 di 102 |

acustici e che la fattispecie di cui alla richiesta non si configura.

13. PAESAGGIO

13.1

Nella documentazione esaminata, non si rilevano criticità di rilievo. In merito all'analisi dello scenario di base che appare ben strutturata e completa, basata su una metodologia chiara e condivisibile. Tuttavia, si rileva che le informazioni relative all'area di pertinenza del futuro Fabbricato tecnologico FA02 e del Raccordo Taranto non sono aggiornate. Si richiede di aggiornare l'analisi dello stato dell'ambiente relativamente all'area di pertinenza del futuro Fabbricato tecnologico FA02 e del Raccordo Taranto verificando gli effetti indotti sul contesto paesaggistico interessato.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Il richiesto aggiornamento dell'analisi di contesto relativo all'area di pertinenza del futuro Fabbricato tecnologico FA02 e del Raccordo, e la conseguente verifica degli effetti indotti sul paesaggio sono stati operati nell'ambito della emissione della Relazione di compatibilità paesaggistica (IA7K00D22RGIM0002001B).

All'interno di detto nuovo documento, stante quanto riportato al successivo punto 13.3, è contenuta la nuova fotosimulazione che, così come espressamente richiesto, è stata elaborata a partire da un'immagine ad altezza osservatore, nonché anche le altre informazioni indicate ai successivi quesiti.

13.2

Per quanto riguarda il supporto cartografico e fotografico utilizzato dal proponente nel SIA, si ritiene utile presentare in un formato che consenta una migliore leggibilità le immagini riportate nella Figura 6-79 "Relazione tra corpo stradale ferroviario e ambiti percettivi" (pag. 339 della relazione del SIA). Sarebbe inoltre opportuno che i punti di vista individuati in detta Figura vengano utilizzati per fornire ulteriori fotosimulazioni ad altezza osservatore, ante-post operam con mitigazioni, che facciano riferimento ad un quadro aggiornato del contesto di riferimento.


Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Come premesso, all'interno della nuova emissione della Relazione di compatibilità paesaggistica (IA7K00D22RGIM0002001B) è stata riprodotta l'immagine 6-79 "Relazione tra corpo stradale ferroviario e ambiti percettivi" in dimensione maggiore, così renderla maggiormente visibile.

Per quanto concerne la richiesta di sviluppare ulteriori fotosimulazioni a partire dai punti di vista indicati nell'immagine sopra citata, occorre in primo luogo ricordare che i punti in questione erano stati assunti come esemplificativi di alcune delle visuali suscettibili a potenziali effetti e non come i soli dai quali fosse percepibile l'opera in progetto.

Muovendo da tale presupposto, in sede di prima stesura della Relazione di compatibilità paesaggistica, si è scelto di riferire le fotosimulazioni alle situazioni ritenute maggiormente significative sotto il profilo paesaggistico, tra le quali indubbiamente rientra il viadotto stradale IV01 lungo la SS16.

Ciò premesso, entrando nel merito dei punti indicati nell'immagine di cui alla figura 6-79, tra quelli in essa riportati, è stato svolto uno specifico approfondimento riguardante il viadotto ferroviario di attraversamento della SS379 (VI01) in ragione non solo della rilevanza dimensionale ed articolazione che connota detto viadotto rispetto alle altre opere visibili dagli altri punti (Punto P1:

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|--------------|------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS – nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 81 di 102 |

SL01; Punto P3: RI02), quanto anche a fronte dell'elevata frequentazione che presenta detta viabilità in relazione alle altre considerate nella citata immagine (Punto P1: Sp42; Punto P3: Strada per Scuole Pie).

13.3

In riferimento all'area di pertinenza del Fabbricato tecnologico FA02 e del Raccordo Taranto si rileva la non corrispondenza con la situazione attuale del rilievo fotografico effettuato dalla strada comunale 14 e utilizzato per la fotosimulazioni n. 1 (rif. figure 6-81 a pag. 341 e 6.82 a pag. 342). Appare necessario presentare, a valle dell'aggiornamento dell'analisi della compatibilità ambientale relativa all'area di pertinenza del Fabbricato tecnologico FA02 e del Raccordo Taranto, una nuova fotosimulazioni ad altezza osservatore, ante-post operam con mitigazioni, che illustri chiaramente le modifiche del contesto paesaggistico generate dalle opere previste. Analogamente, è necessario presentare in un unico elaborato tutte le fotosimulazioni prodotte insieme ad una planimetria, aggiornata e a scala adeguata, riportante tutti i punti di vista utilizzati.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Come richiesto e come premesso in risposta al quesito 13.1, è stata sviluppata una nuova fotosimulazione riguardante l'area del fabbricato tecnologico FA02 e del Raccordo Taranto.

Con l'occasione si evidenzia che il punto di vista assunto ai fini della nuova fotosimulazione è stato scelto in maniera tale da offrire una conoscenza dell'area di intervento certamente superiore rispetto a quella derivante da quello precedente.

Il nuovo punto di vista, essendo collocato in corrispondenza della nuova viabilità di accesso al fabbricato tecnologico (NV10, il cui tracciato è in gran parte coincidente con quello di un'esistente strada interpoderale) è tale da documentare con un più alto livello di dettaglio sia il fabbricato in questione che il raccordo ferroviario, nonché le relazioni intercorrenti tra questi e la Masseria Cillarese.

In relazione a quanto sopra specificato si ritiene possibile affermare che la nuova fotosimulazione, oltre ad essere rispondente a quanto richiesto nel quesito in esame (stato dei luoghi aggiornato e vista ad altezza d'uomo), sia certamente più esaustiva delle finalità rispetto alle quali è stata richiesta.

13.4


Verificare ed eventualmente aggiornare le mitigazioni previste nell'area interessata dal Fabbricato tecnologico dal Raccordo Taranto.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Come argomentato nella nuova emissione della Relazione di compatibilità paesaggistica (IA7K00D22RGIM0002001B), le analisi che, anche sulla base della nuova fotosimulazione sviluppata, sono state condotte relativamente al rapporto intercorrente tra le opere in progetto (fabbricato tecnologico e Raccordo Taranto) e contesto paesaggistico non hanno evidenziato la necessità di aggiornare gli interventi di mitigazione, peraltro già previsti per detta area di intervento (Modulo A "Siepe ornamentale" – WBS IA01 – A – 1).

13.5

il tema della percepibilità dell'intervento, ovvero delta modificazione permanente del rapporto tra luoghi e oggetti (le infrastrutture, gli elementi puntuali o emergenti) coi piani (la campagna, i margini urbani, il rilevato ferroviario) appare difficilmente riconducibile a fenomeno non percepibile

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 82 di 102 |

e pertanto dagli effetti trascurabili. Proprio in considerazione delle considerazioni svolte in merito agli effetti-cannocchiale (presumibilmente riferiti alle condizioni di visibilità dell'orizzonte dall'interno dei tessuti urbani (con riferimento in particolare al vicino quartiere Paradiso), questi possono, contrariamente a quanto accennato, esaltare la presenza di elementi a sviluppo verticale come il rilevato, che si eleva da un piano altrimenti continuo. Analogamente non si comprende come il tema non sia pertinente anche rispetto a quelle aree che vanno "dalla via Appia, la Traiana e l'aeroporto", e che "sono connotate dalla costante ampiezza del campo visivo dovuta alla peculiare caratteristica morfologica piana" dove il proponente afferma che: "sono state individuate variazioni delle condizioni percettive dovute all'alternanza dei pieni e dei vuoti della struttura insediativa ed al variare delle colture" quindi in grado di assorbire anche la presenza della nuova infrastruttura, ma senza fornirne la reale dimostrazione, ad esempio attraverso layout paesaggistici, sezioni territoriali, fotoinserimenti e rendering generali. Si evidenzia inoltre, che se le condizioni per cui l'intervento potrebbe, in alcune specifiche condizioni, tendere a divenire indistinguibile nel rapporto figura-sfondo, questo appare impossibile in prossimità delle intersezioni con la viabilità esistente, di cui è anche prevista la modifica, e dove si misurano i maggiori livelli di altezza dal piano di campagna. In avvicinamento a queste, l'opera tenderà ad assumere caratteri di progressiva dominanza nel contesto percettivo e quindi fortemente modificativa del sistema paesaggistico generale.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Al fine di indagare il tema della percepibilità dell'intervento, oggetto del presente quesito, e con riferimento a quanto richiesto al successivo punto 13.7, sono state sviluppate una serie di fotosimulazioni relative al viadotto ferroviario VI01, le quali, stante la predetta finalità, sono state impostate secondo la logica delle sequenze visive, teorizzata da Gordon Cullen.


In tal senso, assumendo quale asse di fruizione visiva la SS379, sono stati individuati tre punti di vista a distanza crescente dall'opera in progetto, posti a circa 100 metri l'uno dall'altro, così da poter documentare la variabilità delle condizioni percettive e delle relazioni visive determinate dalla presenza dell'opera in questione.

13.6

Approfondire la scelta delle barriere antirumore e lo studio del loro inserimento paesaggistico; le barriere antirumore dovranno essere scelte non solo sulla base delle prestazioni acustiche, ma anche al fine di ottimizzarne l'inserimento nel contesto territoriale ed il cui impatto visivo potrà essere mitigato ad es. attraverso l'uso di opportune specie vegetali; la scelta finale delle barriere fonoassorbenti dovrà essere compiuta tenendo conto delle peculiarità paesaggistiche dei luoghi e comunque seguendo le eventuali indicazioni fornite dal Comune di Brindisi.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Il progetto di mitigazione del disturbo sulla componente rumore non prevede barriere acustiche in fase di esercizio come meglio evidenziato nello Studio acustico redatto in fase di Progetto definitivo. Le uniche barriere previste sono rappresentate da barriere antirumore temporanee e mobili da utilizzarsi e disporsi all'interno dei cantieri fissi durante le attività di realizzazione delle opere. L'ubicazione di tali barriere è stata individuata sulla base delle simulazioni effettuate nel Piano Ambientale della Cantierizzazione. Di seguito si riporta un tipologico di barriera antirumore per la fase di cantiere.

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 84 di 102 |

Vegetazione e flora

14.2

Si chiede di riscrivere e integrare li PMA per la componente vegetazione e flora, inserendo tutte le attività necessarie agli obiettivi di verifica delle condizioni ambientali e delle eventuali trasformazioni della componente durante tutte le fasi di progetto (AO, CO e PO). 1 riferimenti per la stesura del PMA sono rappresentati dalle linee guida elaborate da MITE (MATTM), MIBACT e ISPRA. Si ricorda che il PMA deve perseguire i seguenti obiettivi: verificare la conformità alle previsioni di impatto ambientale individuate nel SIA (CO e PO), correlare gli stati ante, in corso e post operam per valutare l'evolversi della situazione, verificare l'efficacia delle misure di mitigazione, verificare eventuali azioni correttive messe in atto da proponente, verificare la corretta gestione delle anomalie.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

AMBIENTE

La nuova emissione della relazione generale del PMA (IA7K00D22RGMA0000001B) ha recepito quanto richiesto, con riferimento agli obiettivi delle attività di monitoraggio ed alla loro articolazione temporale.

14.3

Si chiede di aggiungere nel Progetto di Monitoraggio Ambientale le attività per il monitoraggio della componente fauna, anche in considerazione della vicinanza dell'opera con l'invaso del Cillarese, nota come area di sosta e svernamento di numerosi uccelli acquatici.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

La nuova emissione della relazione generale del PMA (IA7K00D22RGMA0000001B) ha recepito quanto richiesto, nello specifico prevedendo, così come esplicitamente richiesto, un punto di monitoraggio dedicato alla fauna in prossimità dell'invaso del Cillarese.

14.4

Ai fini della valutazione delle operazioni di impianto dei cantieri e alle relative lavorazioni durante le fasi ante operam (A.O.) e corso d'opera (C.O.), si segnala che nell'elaborato in esame non viene fatta menzione circa eventuali azioni di monitoraggio della componente suolo, Relativamente a tale ambito di indagine, seppur la maggior parte dei parametri siano definiti da variabili non codificate, si suggerisce di effettuare la classificazione con valori e relativi coefficienti funzionali alla loro classificazione tramite le modalità di seguito indicate:

- esposizione, valore dell'azimut nord in gradi sessagesimali;
- pendenza, classi di pendenza. e relative percentuali;
- pietrosità superficiale, classi di pietrosità e relative percentuali;
- rocciosità affiorante, classificazione della pietrosità con relative percentuali o in classi dimensionali a seconda dei litotipi individuati;
- fenditure superficiali, da monitorare in area di circa 100 mq dalla stazione di campionamento per le quali andranno riportati il numero, la lunghezza, larghezza e la profondità in cm delle fessure presenti in superficie;

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 85 di 102 |

- vegetazione, con attinente classificazione riferita a determinati standard (Corine Land Cover, Corine-Biotopes, ecc.), da espletarsi possibilmente ad un'area di circa 100 mq dal punto di prelievo;
- stato erosivo, codificazione del tipo di erosione e relativa abbondanza percentuale nell'area prospiciente al tracciato stradale;
- substrato pedogenetico, classificazione e differenziazione delle caratteristiche chimico-fisiche dei suoli (colore, densità, tessitura, struttura, umidità, ecc.).

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

La nuova emissione della relazione generale del PMA (IA7K00D22RGMA0000001B) ha recepito quanto richiesto, integrando il paragrafo relativo alle specifiche metodologiche con quelle indicate nel presente quesito.

Acque sotterranee

14.5


Si evidenzia la scarsa rappresentatività ambientale dei monitoraggi idrochimici, poiché sembrerebbero svolti unicamente in tre piezometri (BH01, BH07 e BH09) a fronte di un tracciato lungo circa 8 Km. Allo scopo di valutare compiutamente l'impatto determinato dalle attività contemplate dal progetto durante le varie fasi di cantiere, il più volte menzionato Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) dovrà necessariamente contemplare le seguenti azioni:

- monitoraggio idrochimico su un numero congruo e rappresentativo di pozzi/piezometri, in ogni caso da ampliare, lungo la direttrice monte valle idrogeologica il cui raffronto analitico assume un'importanza rilevante;
- elaborazione di una carta piezometrica relativa all'intera area oggetto dei lavori e relativa direzione del campo di moto della falda;
- qualora i punti d'acqua non risultassero indicativi ai fini della modellazione idrogeologica complessiva dell'area, si suggerisce di verificare l'esistenza di punti di prelievo nell'intorno, previa verifica della loro efficienza idraulica e requisiti di campionabilità, nonché di valutare con ARPA Puglia la necessità di implementare la rete di monitoraggio acque esistente tramite la realizzazione di nuovi;
- eseguire un censimento dei punti d'acqua utilizzati nel PMA e redazione di una scheda anagrafica contenente le seguenti informazioni: dati idrochimici e chimico-fisici, quota topografica assoluta, livello piezometrico (sia assoluto che da p.c.)1 profondità attuale e di progetto, altezza della colonna d'acqua e diametro delle opere.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

La nuova emissione della relazione generale del PMA (IA7K00D22RGMA0000001B) ha recepito quanto richiesto, tenendo conto delle finalità e dell'ambito d'azione che sono propri del Progetto di monitoraggio Ambientale volto alla verifica della presenza e dell'entità degli effetti prodotti da un'opera infrastrutturale ed al controllo della loro rispondenza rispetto alle stime contenute nel relativo Studio di impatto ambientale.

Relativamente alla richiesta di "elaborazione di una carta piezometrica relativa all'intera area oggetto dei lavori e relativa direzione del campo di moto della falda", si fa presente che nella carta idrogeologica IA7K00D69G5GE0002001B, sono state cartografate, per l'intera area di progetto, sia

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 86 di 102 |

le isofreatiche che le direttrici di flusso della falda.

Paesaggio

14.6

Prevedere nel PMA, sulla base dei risultati dell'aggiornamento dell'analisi della compatibilità ambientale riferita all'area di pertinenza del Fabbricato tecnologico FA02 del Raccordo Taranto, il monitoraggio del Paesaggio.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

La nuova emissione della relazione generale del PMA (IA7K00D22RGMA0000001B) ha recepito quanto richiesto, includendo il Sistema paesaggistico tra i fattori ambientali oggetto di monitoraggio

Atmosfera, aria e clima

14.7

Il PMA riporta l'articolazione temporale delle attività di monitoraggio per il particolato atmosferico e per gli ossidi di azoto. In particolare, per la fase ante operam il periodo di monitoraggio pari a 6 mesi non rispetta il periodo minimo di copertura previsto per le misurazioni in continuo (Allegato I D.Lgs 155/2010). Si chiede di indicare i periodi in cui effettuare le campagne di monitoraggio nel rispetto del D.Lgs 155 (Allegato I).

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

In accoglimento di quanto richiesto, estendendo la durata del periodo di monitoraggio.

Rumore

14.8

Si richiede al Proponente di rivedere il Piano di Monitoraggio Ambientale aumentando il numero dei punti di monitoraggio nelle tre fasi ante operam, realizzazione ed esercizio, secondo le indicazioni precedenti (punti I0.1 e I0.2). Tali monitoraggi dovranno avvenire in conformità all'Allegato C del D.M. 16/03/1998.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

La nuova emissione della relazione generale del PMA (IA7K00D22RGMA0000001B) ha recepito quanto richiesto, integrando i sei punti già previsti.

In tal senso sono stati modificati anche gli elaborati cartografici nei quali detti punti sono localizzati.


Vibrazioni

14.9

Si chiede al Proponente di rivedere il Piano di Monitoraggio Ambientale per la componente vibrazioni aumentando il numero dei monitoraggi nelle tre fasi (ante operam, corso d'opera e fase di esercizio) per quanto riguarda la valutazione del disturbo. Tutte le misurazioni e le valutazioni dovranno essere effettuate ai sensi della norma UNI 9614:2017.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Si precisa che tutte le misurazioni e le valutazioni saranno effettuate secondo la norma UNI 9614/2017, aspetto questo che è stato evidenziato anche nella nuova Relazione generale del Progetto di monitoraggio ambientale.

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|--------------|------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 87 di 102 |

Unitamente a ciò, al fine di dare riscontro a quanto richiesto, è stata prevista una postazione di misura anche per la fase di esercizio (punto di tipo VIF).

14.10

Si richiede che in fase di PMA vengano previste misure dello stato di fatto.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Tali misure saranno previste in fase di AO ma solo in prossimità della linea ferroviaria esistente al fine di restituire un parametro di confronto con i valori di corso d'operam.

15. Varie

15.1

Si chiede di fornire puntuali controdeduzioni alle osservazioni pervenute e pubblicate sul sito delle Valutazioni Ambientali - <https://va.minambiente.it> ID 5935

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

MATTM-2021-0055780

L'osservazione prodotta dall'istante, sebbene inizialmente impostata con riferimento alle opere previste in progetto dall'intervento di realizzazione del collegamento ferroviario con l'Aeroporto del Salento, confonde il suddetto intervento con l'ulteriore e distinto intervento di collegamento ferroviario dell'area industriale retroportuale di Brindisi con la linea RFI Brindisi-Lecce.

La stessa ubicazione delle particelle catastali riferibili all'istante sembra evidenziare una possibile interferenza esclusivamente con il secondo intervento, oggetto di altro procedimento di VIA.

Peraltro, le motivazioni addotte alla base dell'osservazione di che trattasi si riconducono esclusivamente al futuro collegamento con l'area retroportuale di Brindisi.

Conseguentemente le controdeduzioni non trovano ragion d'essere nell'ambito della presente procedura.

MATTM-2021-0059408

Le valutazioni relative all'impatto sul clima acustico dovuto alla fase di cantiere sono riportate al capitolo 6.2 del Progetto Ambientale della Cantierizzazione (IA7K00D69RGCA0000002A). Sulla base del contesto territoriale, dei ricettori presenti, dei macchinari che verranno utilizzati e dell'organizzazione delle attività di cantiere come da cronoprogramma dei lavori, sono stati previsti, mediante simulazioni modellistiche, 1.295 metri di barriere di cantiere di tipo fisso e 672 metri di barriere di cantiere di tipo mobile (a protezione dei ricettori lungo il fronte di avanzamento dei lavori). Per tutti i dettagli relativi all'ubicazione delle barriere di cantiere si rimanda agli elaborati IA7K00D69P6CA0000001-9A.

L'impatto sonoro per la fase di esercizio è stato valutato con molta attenzione e dettaglio e gli esiti dello studio sono riportati negli elaborati specialistici di Studio Acustico. Si ribadisce, come riportato nello Studio acustico, come vengano rispettati per tutti i ricettori presenti nell'area di studio, i limiti normativi definiti dal DPR 459/98 "Regolamento recante norme di esecuzione dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario", visti anche il numero esiguo di transiti ferroviari soprattutto nel periodo

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935]

| COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
|----------|-------|----------|--------------|------|-----------|
| IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 88 di 102 |

notturmo (12 treni notturni 22:00-6:00), e quindi non risultano necessarie opere di mitigazione acustica per la nuova linea ferroviaria di progetto. Gli esiti dello studio acustici sono stati rappresentati sia in forma grafica con le mappe acustiche (Elab. IA7K00P22N5IM0004001A - IA7K00P22N5IM0004002A) sia in forma di tabella per ogni piano di ogni ricettore censito nell'area oggetto di studio (Elab. Cod. IA7K00D22TTIM0004001A "Livelli acustici in facciata").

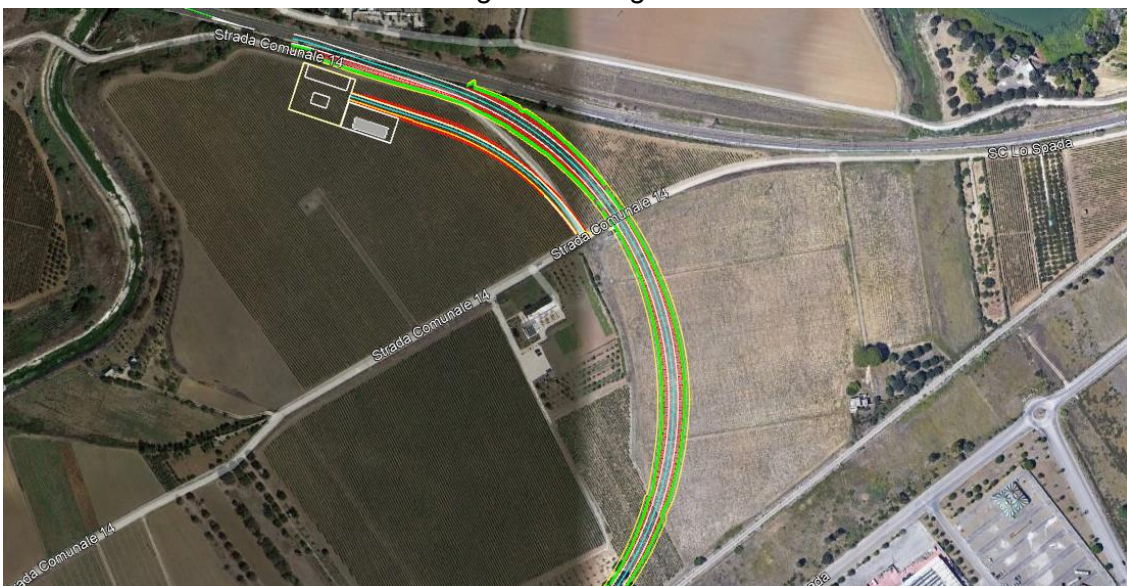
Sulla base di tali analisi, che prendono in considerazione sia la fase di cantiere che quella di esercizio, si conferma quanto previsto nelle analisi dello SIA che valutavano il possibile disturbo alle comunità faunistiche trascurabile in virtù dello stato di fatto dei luoghi e dalla fauna potenziale presente; in particolare nell'area indicata dalla presente osservazione. Difatti come si evince dalla risposta alla richiesta di integrazione 6.1 l'unica area a buona valenza per la fauna è rappresentata dall'invaso Cillarese che non risulta direttamente interessato dagli interventi in progetto.

In questa sede si è comunque provveduto ad incrementare il monitoraggio per le componenti fauna e vegetazione nonché il monitoraggio acustico e vibrazionale con l'inserimento dell'area della Contrada Montenegro (Relazione generale - IA7K00D22RGMA000001B).


Riguardo la frammentazione fondiaria tutti gli accessi saranno garantiti e la progettazione ha trapiuguardato al limitare eventuali aree residuali e intercluse.

MATTM-2021-0059805

Per quanto riguarda le opere in corrispondenza della Tenuta Lu spada l'intervento comporta la sottrazione in via definitiva di circa 5.300mq di vigneto ad opera della linea ferroviaria e 5.223mq della NV10 e del Fabbricato tecnologico FA02. Tali interventi risultano marginali rispetto ai vigneti e interessano prevalentemente l'area ricompresa tra la Strada comunale 14 e l'attuale linea ferroviaria esistente come si evince dalla figura che segue.



In fase di esercizio data la tipologia di linea (elettrificata) e di treno non si prevedono effetti negativi legati all'esercizio dell'opera sotto l'aspetto degli inquinamenti. Nel dettaglio per gli interventi di manutenzione e i diserbi si interverrà di preferenza mediante interventi manuali ricorrendo a mezzi chimici solo in caso di necessità e in accordo con la normativa vigente servendosi di ditte

| | | | | | | |
|--|---|--------------------|----------------------------|----------------------------------|------------------|----------------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 89 di 102 |

autorizzate.

Per quanto invece riguarda le fasi di realizzazione dell'opera verranno messe in atto apposite procedure operative per il contenimento dei potenziali effetti causati dalle attività di lavorazione e realizzazione delle opere in progetto.

Per quanto riguarda l'allestimento delle aree di lavorazione nel corso dei lavori si rimuoverà lo strato superficiale del suolo delle aree interessate seguendo le indicazioni riportate in seguito:


- lo spessore del terreno vegetale da asportare verrà definito con idonei scavi di assaggio;
- tutte le operazioni relative ai movimenti del terreno vegetale avverranno con tempo non piovoso;
- lo scotico verrà essere effettuato in modo tale che le macchine non circolino mai sul terreno vegetale e quindi in marcia avanti e con deposito e accumulo laterale;
- il terreno vegetale sarà accumulato separatamente dal sottostante terreno minerale e questo, a sua volta, separatamente da altri materiali inerti (roccia, ghiaia, etc.). Per depositi di breve durata (al massimo un periodo di vegetazione) il deposito avrà un'altezza di 5 m con scarpate a pendenza naturale; per depositi di lunga durata (più di un periodo di vegetazione) il deposito potrà avere un'altezza da 1,5 a 3 m al massimo e pendenza massima di 2:3;
- in previsione di prolungati accumuli verranno effettuate delle semine protettive periodiche con miscele di specie da sovescio onde evitare la dispersione del terreno e l'invasione delle infestanti ruderali;
- il ricoprimento con terreno agrario dell'area avverrà con uno spessore di circa 30-40 cm nelle zone piane o a lieve pendenza che si ridurrà fino a circa 20 cm nelle scarpate;
- avvenuta la messa in posto del terreno vegetale ed il suo consolidamento con le opere strutturali, le opere di idrosemina seguiranno il più rapidamente possibile per evitare fenomeni di deterioramento e ruscellamento che possono annullare in breve tempo le precauzioni adottate in precedenza.

Per ridurre il rischio di inquinamento del suolo/sottosuolo: verrà curata la scelta dei prodotti da impiegare, limitando l'impiego di prodotti contenenti sostanze chimiche pericolose o inquinanti. Lo stoccaggio delle sostanze pericolose eventualmente impiegate avverrà in apposite aree controllate ed isolate dal terreno, e protette da telo impermeabile. Saranno, altresì, adeguatamente pianificate e controllate le operazioni di produzione, trasporto ed impiego dei materiali cementizi, le casserature ed i getti.

In corrispondenza di elementi del reticolo idrografico quali l'area di accesso all'invaso Cillarese e il reticolo minore saranno messe in atto tutte le azioni di prevenzione dell'inquinamento durante le operazioni di casseratura, getto e trasporto del cls, nonché relativamente all'utilizzo di sostanze chimiche e allo stoccaggio dei materiali e al drenaggio delle aree stesse.

Al fine di contenere o evitare la diffusione di specie alloctone durante le fasi cantiere, particolarmente soggette a questo rischio a causa della movimentazione di suolo nudo e materiali litoidi in generale e del transito di mezzi pesanti, saranno messe in atto le seguenti buone pratiche:

- evitare il trasporto in loco di terreno o materiali litoidi provenienti da aree esterne potenzialmente contaminate da specie invasive, senza una previa verifica dei siti da parte di uno specialista botanico;

| | | | | | | |
|---|--|------------------|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A |

- limitare al minimo indispensabile la presenza di cumuli di terreno scoperto;
- effettuare interventi di rimozione delle specie alloctone eventualmente rilevate, incluso l'apparato radicale;
- procedere ad un inerbimento il più rapido possibile delle aree una volta conclusa la fase di cantiere, utilizzando specie autoctone ed ecologicamente idonee al sito di intervento.

Infine, in corso d'opera tutta la vegetazione esistente sarà preservata da eventuali danneggiamenti attraverso apposite pratiche di gestione delle attività volte:

- all'evitare le lavorazioni del terreno nelle adiacenze di vegetazione o colture di pregio;
- la posa delle tubazioni sarà eseguita con attenzione alla presenza di apparati radicali di colture di pregio o specie vegetali da salvaguardare;
- nelle aree di rispetto non saranno depositati materiali di cantiere, quali inerti, prefabbricati, materiali da costruzione, macchinari e gru al fine di evitare il costipamento del terreno.

Con riferimento agli asseriti danni che verrebbero arrecati alle colture presenti sulla sua proprietà si segnala che gli stessi, ove effettivamente comprovati, saranno oggetto di indennizzo secondo le previsioni della normativa di settore con eventuale indennizzo anche per la perdita di valore dell'immobile.


MATTM-2021-0060383

L'impatto sonoro per la fase di esercizio è stato valutato con molta attenzione e dettaglio e gli esiti dello studio sono riportati negli elaborati specialistici di Studio Acustico. Si ribadisce, come riportato nello Studio acustico, come vengano rispettati per tutti i ricettori presenti nell'area di studio, i limiti normativi definiti dal DPR 459/98 "Regolamento recante norme di esecuzione dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario", visti anche il numero esiguo di transiti ferroviari soprattutto nel periodo notturno (12 treni notturni 22:00-6:00), e quindi non risultano necessarie opere di mitigazione acustica per la nuova linea ferroviaria di progetto. Gli esiti dello studio acustici sono stati rappresentati sia in forma grafica con le mappe acustiche (Elab. IA7K00P22N5IM0004001A - IA7K00P22N5IM0004002A) sia in forma di tabella per ogni piano di ogni ricettore censito nell'area oggetto di studio (Elab. Cod. IA7K00D22TTIM0004001A "Livelli acustici in facciata").

Le simulazioni effettuate per valutare il potenziale impatto sono generate dalle lavorazioni e dall'opera hanno avuto anche il fine di verificare eventuali criticità legate alla fauna per le quali in questa sede si propone un approfondimento con particolare riguardo alla avifauna.

Partendo dal presupposto che il progetto definitivo della nuova linea ferroviaria ha previsto come misure ed interventi, per prevenire, ridurre e mitigare i potenziali effetti dovuti alle emissioni acustiche e in atmosfera, le seguenti tipologie di intervento:

- *Misure ed interventi previsti in fase di cantiere:*
 - *Interventi per la riduzione della polverosità nelle aree di cantiere (bagnatura delle aree di cantiere, spazzolatura della viabilità asfaltata, coperture dei mezzi di cantiere, impianti di lavaggio delle ruote dei mezzi, barriere antiolvere, ecc....);*
 - *Interventi di mitigazione acustica (scelta di macchine e attrezzature omologata in conformità alle direttive Ce, impiego di macchine gommate piuttosto che cingolate, orientamento dei cantieri, barriere antirumore, ecc....);*

| | | | | | | |
|---|--|----------|---------|--------------|-----------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. |
| | IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 91 di 102 |

- *Misure di mitigazione previsti in fase di esercizio:*
 - *Opere a verde (ripristino delle aree agricole, inerbimento e piantumazione di specie vegetali arboree e arbustive lungo linea)*

In termini di avifauna uno degli effetti che può essere oggetto di approfondimenti è legato all'alterazione del comportamento della fauna riconducibile all'incremento dei livelli acustici che potrebbero determinarsi a causa delle opere in progetto nonché all'opera stessa in fase di esercizio.

Tali attività potrebbero generare una risposta negativa, come l'allontanamento o una dispersione dell'avifauna inficiando potenzialmente la biodiversità locale.

In generale, nelle fasce lungo la ferrovia, la densità di alcune specie di uccelli potrebbe ridursi, in ragione della riduzione della possibilità di comunicare attraverso le emissioni canore, determinata dalle emissioni acustiche prodotte dal transito ferroviario.


Al fine di indagare tali effetti sul comportamento della fauna locale, in considerazione del fatto che non sono presenti specifici limiti normativi sul livello di emissioni acustiche o vibrazionali, per un approfondimento si deve fare riferimento a studi e casistiche che hanno trattato tale argomento.

Secondo gli studi consultati gli effetti che si possono avere sono riconducibili a:

- *alterazione degli schemi di attività, con un incremento ad esempio del ritmo cardiaco e un aumento della produzione di ormoni da stress che può verificarsi per livelli superiori a 85 dB (Algers et al., 1978);*
- *i normali comportamenti riproduttivi, anche di altre specie, possono essere alterati da eccessivi livelli di rumore, come è stato studiato in alcune specie di Anfibi (Barrass, 1985);*
- *in alcuni studi si rileva che molte specie selvatiche e domestiche (Drummer, 1994) e molte specie di uccelli (Meeuwssen, 1996) evitano le aree adiacenti alle infrastrutture;*
- *in alcune casistiche la densità degli uccelli in aree aperte diminuisce quando il livello di rumore supera i 50 dB, mentre gli uccelli in ambiente forestale reagiscono ad una soglia di almeno 40 dB Reijnen (1995);*
- *secondo Busnel (1978), gli uccelli sono normalmente in grado di filtrare i normali rumori di fondo, anche se di intensità elevata, e di riconoscere i suoni per essi rilevanti.*

I vari studi sono comunque concordi nell'affermare che alcuni fattori ambientali, come la struttura della vegetazione circostante e i tipi di habitat presenti, possono influenzare la diffusione del rumore e la densità degli animali, in particolare degli uccelli. È stato rilevato anche che, se l'ambiente circostante fornisce sufficienti habitat riproduttivi essenziali la densità degli uccelli lungo le infrastrutture lineari non è necessariamente ridotta, anche se l'inquinamento ed altri effetti possono ridurre la qualità ambientale di tali habitat (Meunier et al., 1999). Secondo altri studi, l'esposizione a ripetuto disturbo acustico, senza che a questo si associ un reale pericolo, comporta un certo grado di "abitudine" al disturbo stesso, senza mostrare segni evidenti di stress (Fornasari e Calvi, 2003).

In conclusione, è corretto ritenere che la presenza dell'opera possa comportare una modifica degli areali di distribuzione dell'avifauna residente ma è probabile che tale disturbo si verifichi principalmente durante le attività di cantiere che sono comunque temporanee e mitigabili. Riguardo l'esercizio non ci si attende lo stesso livello di impatto in considerazione del grado di abitudine degli uccelli che si concentrano in ogni caso nell'area dell'invaso Cillarese che non viene direttamente interessato dai lavori.

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 92 di 102 |

Per quanto invece riguarda la sottrazione di habitat, sia temporanea per via dei cantieri fissi, che definitiva a causa dell'ingombro delle opere le analisi dirette e la consultazione di fonti ufficiali quali: dati ISPRA, Geoportale Regione Puglia, Geoportale Provincia di Brindisi, ... non hanno evidenziato presenza di habitat tutelati che si rinvergono in prevalenza negli ambiti costieri. Si sottolinea in ogni caso come a fronte di circa 15.228 mq di superfici naturali sottratte se ne restituiscono, mediante opere a verde lungo linea, circa 48.429 mq.

In questa sede si è comunque provveduto ad incrementare il monitoraggio per le componenti fauna e vegetazione nonché il monitoraggio acustico e vibrazionale con l'inserimento della Contrada Montenegro (Relazione generale - IA7K00D22RGMA000001B).

Riguardo la frammentazione fondiaria tutti gli accessi saranno garantiti e la progettazione ha trapiato al limitare eventuali aree residuali e intercluse.

Le valutazioni relative all'impatto sul clima acustico dovuto alla fase di cantiere sono riportate al capitolo 6.2 del Progetto Ambientale della Cantierizzazione (IA7K00D69RGCA0000002A). Sulla base del contesto territoriale, dei ricettori presenti, dei macchinari che verranno utilizzati e dell'organizzazione delle attività di cantiere come da cronoprogramma dei lavori, sono stati previsti, mediante simulazioni modellistiche, 1.295 metri di barriere di cantiere di tipo fisso e 672 metri di barriere di cantiere di tipo mobile (a protezione dei ricettori lungo il fronte di avanzamento dei lavori). Per tutti i dettagli relativi all'ubicazione delle barriere di cantiere si rimanda agli elaborati IA7K00D69P6CA0000001-9A.

Con riferimento agli asseriti danni che verrebbero arrecati alle colture presenti sulla sua proprietà si segnala che gli stessi, ove effettivamente comprovati, saranno oggetto di indennizzo secondo le previsioni della normativa di settore con eventuale indennizzo anche per la perdita di valore dell'azienda.

MATTM-2021-0070187

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 scatoari 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.

L'analisi del DTM mostra come l'area a Ovest della ferrovia, in corrispondenza delle pk indicate, risulta caratterizzata da modeste pendenze (ca. 0.2%) e non risulta riconoscibile dalla morfologia un impluvio naturale per l'asta idraulica in esame il che porta ad escludere fenomeni di concentrazione di deflussi in corrispondenza della stessa. Si precisa che comunque il tombino IN01 (pk +618.60) è stato dimensionato con riferimento ad una portata associata ad un tempo di



COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935]

| COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
|----------|-------|----------|--------------|------|-----------|
| IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 93 di 102 |

ritorno di 200 anni, comprensiva del contributo derivante dalle aree esterne scolanti in esso afferenti, raccolte e convogliate dalla rete di smaltimento delle acque meteoriche della piattaforma ferroviaria, garantendone quindi la continuità idraulica, nel rispetto delle indicazioni riportate nella pianificazione di bacino vigente e dei franchi idraulici.

Ad integrazione di quanto mostrato in progetto, si osserva che, anche nell'ipotesi non realistica di voler estendere le aree scolanti a quanto compreso tra la strada provinciale 42 e la ferrovia esistente (0.5km² circa), con le caratteristiche del bacino presentate nelle relazioni specialistiche, si avrebbe una portata duecentennale di circa 3mc/s con franco idraulico pari a 1m per le opere citate.

Con riferimento agli articoli delle NTA citati nel parere, si rimanda a quanto esposto nelle relazioni specialistiche che comprendono lo studio di compatibilità, di cui all'art.6.c7 delle NTA, per gli interventi in progetto, ammessi dall'art.6.c4 delle stesse norme.

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.

Le portate convogliate dai collettori IN11, IN12 e IN14 nel lago/canale Cillarese sono dell'ordine di grandezza di 1 mc/s per $T_r=100$ anni, valore del tutto trascurabili rispetto alla portata al picco del Canale Cillarese, dell'ordine di ca. 200mc/s. Si può escludere, oltretutto, la contemporaneità degli eventi di piena, considerato che le opere di drenaggio e di recapito previste per l'infrastruttura ferroviaria presentano tempi di corrivazione dell'ordine delle decine di minuti, a fronte di un tempo di corrivazione di ca. 13 ore per il Canale Cillarese (cfr. RELAZIONE IDROLOGICA IA7K00D09RIID0001001A). La portata convogliata dal collettore IN15, con recapito ad un'asta idraulica facente parte del reticolo idrografico superficiale, risulta regolata mediante un'opportuna area di laminazione prevista a monte della SS 379.

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).

Vedi 8.7

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.

Vedi 8.8

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 modificchino negativamente le condizioni ed i

3



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.

Vedi 8.9

16. PIANO PRELIMINARE UTILIZZO TERRE E ROCCE DA SCAVO

Nella valutazione si è anche considerato quanto riscontrato dalla Nota della Provincia di Brindisi prot. 0015966 del 13/05/2021 (nota MATTM prot. 0052066 del 17/05/2021).

16.1


Appare necessario un chiarimento sulle interferenze con il SIN di Brindisi. Si ricorda che, ai sensi dell'art. 12 del DPR "Nel caso in cui il sito di produzione ricada in un sito oggetto di bonifica, sulla base dei risultati della caratterizzazione di cui all'articolo 242 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, su richiesta e con oneri a carico del proponente, i requisiti di qualità ambientale di cui all'articolo 4, riferiti sia al sito di produzione che al sito di destinazione, sono validati dall'Agenzia di protezione ambientale territorialmente competente."

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Le aree di intervento del progetto non ricadono all'interno della perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale di Brindisi, fatta eccezione per la sola area di sfiocco dalla Rete Nazionale per una estensione pari a ca. 150 m entro la quale il tracciato ferroviario già esistente ricade nel SIN di Brindisi ed entro cui le lavorazioni di progetto previste avverranno solo ed esclusivamente su opere d'arte antropiche (rilevato ferroviario e viadotto esistenti), senza alcun interessamento/movimentazione delle matrici naturali al di fuori di tali opere d'arte antropiche (suolo, sottosuolo, acqua). Si ritiene di conseguenza che non ricorra la fattispecie di cui all'art. 12 del DPR 120/2017.

16.2

Per quanto riguarda le aree di deposito intermedio all'interno delle quali verranno allocati i materiali

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 95 di 102 |

in attesa di caratterizzazione e di utilizzo finale, atteso che ciascuna area di cantierizzazione potrà essere interessata da operazioni di scotico del terreno vegetale e che le stesse dovranno essere presumibilmente restituite agli usi legittimi al termine della realizzazione dell'opera, si ritiene opportuno integrare il PUT allegando le schede cartografiche anche delle altre aree di cantierizzazione (Cantiere di base, cantieri operativi, aree tecniche, aree di armamento) con le seguenti informazioni sintetiche previste dall'Allegato 5 al DPR:

- Inquadramento territoriale;
- Inquadramento urbanistico (in particolare la destinazione d'uso);
- inquadramento geologico ed idrogeologico;
- Descrizione delle attività svolte sul sito
- Piano di campionamento e analisi.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Stante anche la ratio della norma, finalizzata a valutare unicamente i siti effettivamente interessati dalla movimentazione delle terre e rocce da scavo (siti di produzione, siti di deposito intermedio e siti di destinazione finale, così come definiti dal DPR 120/2017) e confermata dall'approccio adottato dal MiTE nell'ambito dei numerosi iter autorizzativi portati a termine relativi ad altri Piani di Utilizzo presentato da codesta Committenza, non si ritiene coerente con la normativa l'estensione delle informazioni richieste dall'allegato 5 alle altre aree di cantiere non funzionali alla gestione delle terre (cantiere base, cantieri operativi, aree tecniche, cantieri di armamento)

16.3


Al Par. 3.2 "Sistema di cantierizzazione" il Proponente evidenzia che "il Programma Lavori potrà essere approfondito solo in fase di sviluppo delta Progettazione Esecutiva ed in relazione alle specifiche esigenze operative di cantiere, pertanto le ipotesi di utilizzo delle aree di stoccaggio da parte delle diverse WBS di produzione è da ritenersi assolutamente indicativo". A tal riguardo si ricorda che, ai sensi dell'art. 15 comma 11 lett. e) del DPR, "la destinazione delle terre e rocce da scavo ad un sito di deposito intermedio diverso da quello indicato nel piano di utilizzo" costituisce modifica sostanziale e comporta l'aggiornamento del Piano di Utilizzo da parte del proponente o dell'esecutore dell'opera.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Si prende atto di quanto segnalato

16.4

Per quanto riguarda i campionamenti lungo il tracciato, la caratterizzazione ambientale dei terreni ha mostrato diffusi superamenti delle CSC di cui alla Tabella 1, Allegato 5, Titolo V, Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. Colonna A (Siti a destinazione d'uso verde pubblico, privato e residenziale) per il parametro Arsenico. Il Proponente, alla luce di una ricerca bibliografica e sulla base di uno studio dell'ARPA Puglia, ritiene che i superamenti del parametro Arsenico siano riconducibili i valori di fondo naturale che per l'area di Brindisi risulta essere pari a 52,7 mg. A tal riguardo è necessario rilevare che il DPR 120/2017 per la definizione dei valori di fondo naturale prevede una specifica procedura. ed, in particolare, l'articolo 1 t, comma 1 stabilisce che „Qualora la realizzazione dell'opera interessi un sito in cui, per fenomeni di origine naturale, nelle terre e rocce da scavo le concentrazioni dei parametri di cui all'allegato 4, superino le concentrazioni soglia di

| | | | | | | |
|---|--|----------|---------|--------------|-----------|-----------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| | Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. |
| | IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 96 di 102 |

contaminazione di cui alle colonne A e B) Tabella I, Allegato 5, al Titolo V, della Parte IV, del decreto n. 152 del 2006, è fatta salva la possibilità che le concentrazioni di tali parametri vengano assunte pari al valore di fondo naturale esistente. A tal fine, in fase di predisposizione del piano di utilizzo, il Proponente segnala il superamento di cui sopra ai sensi dell'articolo 242 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e contestualmente presenta all'Agenzia di protezione ambientale territorialmente competente un piano di indagine per definire i valori di fondo naturale da assumere. Tale piano, condiviso con la competente Agenzia, è eseguito dal proponente con oneri a proprio carico, in contraddittorio con l'Agenzia entro 60 giorni dalla presentazione dello stesso. Il piano di indagine può fare riferimento anche ai dati pubblicati e validati dall'Agenzia di protezione ambientale territorialmente competente relativi all'area oggetto di indagine. Sulla base del risultato del piano di indagine, nonché di altri dati disponibili per l'area oggetto di indagine, l'Agenzia di protezione ambientale competente per territorio definisce i valori di fondo naturale. Il proponente predispose il piano di utilizzo sulla base dei valori di fondo definiti dall'Agenzia." Non essendo presente nel Piano di utilizzo alcun riferimento al Piano di accertamento condiviso con la competente Agenzia, la procedura adottata per la definizione dei valori di fondo non può essere considerata conforme a quanto prescritto dal DPR 120/2017.


Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Fermo quanto già evidenziato al punto 7.1 in merito alla non incidenza dei superamenti di cui alla Colonna A, tab.1 all.5 parte IV D.Lgs. 152/06 e s.m.i, si evidenzia che, nel caso specifico, non è stato necessario avviare l'iter di cui all'art. 11 in quanto gli esiti delle analisi eseguite non hanno mostrato criticità rispetto alla destinazione d'uso dei siti di utilizzo interni o esterni all'opera previsti nel PUT. Con particolare riferimento al sito esterno individuato, anche se lo stesso non presenta i valori di fondo individuati per l'Arsenico nelle aree di produzione, si ricorda che lo stesso è regolarmente autorizzato a ricevere terre in regime di sottoprodotto anche entro i limiti di cui alla Colonna B. Ad ogni buon conto il Proponente ha comunque ritenuto opportuno citare lo studio dei valori di fondo già eseguito da ARPA Puglia quale ulteriore elemento conoscitivo della natura dei materiali da movimentare.

16.5

Per quanto riguarda i campionamenti dei siti di deposito intermedio i punti di campionamento di alcuni siti di deposito intermedio delle terre e rocce da scavo, indicati dal proponente in Allegato 2 e Allegato 4 del PUT, non rispettano i criteri di campionamento indicati nell'Allegato 2 al DPR. Si ricorda a tal proposito che il numero di punti di Indagine non può essere inferiore a 3 e, in base alle dimensioni dell'area d'intervento, è aumentato secondo i criteri minimi riportati nella Tabella 2.1 di cui all'Allegato 2 del DPR 120/2017. Nella seguente tabella si riportano i punti di campionamento eseguiti e quelli previsti dalla norma per i siti in cui si è verificata difformità:

| Denominazione | Superficie [mq] | Nr. punti proposti | Nr. punti DPR120/17 |
|---------------|-----------------|--------------------|---------------------|
| AS.01 | 25.000 | 6 | 10 |
| AS.04 | 15.000 | 4 | 5 |
| DT.01 | 47.300 | 8 | 14 |

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 97 di 102 |

Alla luce di quanto sopra evidenziato e considerato che il proponente prevede uno scotico di terreno vegetale pari a circa 50 cm "per la preparazione delle aree di stoccaggio/cantiere" (pag. 122 del PUT), si ritiene necessario completare la caratterizzazione ambientale sia dei siti di deposito intermedio che delle aree di cantiere interessate da movimentazione di materiale da scavo, spingendo i punti di campionamento in base alle profondità previste degli scavi 11 set analitico previsto dalla tabella 4.1 in Allegato 4 al DPR deve essere integrato con la ricerca dei fitofarmaci per le aree a destinazione agricola.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Nell'evidenziare che, come precedentemente argomentato al punto 16.2, le aree di cantiere effettivamente interessate dalla movimentazione di TRS sono riconducibili alle aree di stoccaggio/deposito intermedio, si prende atto di quanto richiesto e si procederà pertanto, prima dell'avvio delle attività di scavo, ad integrare i punti di campionamento ad oggi eseguiti al fine di analizzare i parametri previsti dalla tabella 4.1 del DPR 120/2017. Pur prevedendo una movimentazione di terreno vegetale per i primi 50 cm da piano campagna, i campionamenti effettuati alla profondità di 20 cm ed inseriti nel PUT si ritengono comunque validi in quanto le aree di cantiere non sono inquadrabili come aree di produzione delle terre.


16.6

il confronto operato dal proponente con i limiti del DM 46/2019 per i parametri analizzati dai 49 campioni di top soil prelevati dalle aree di deposito Intermedio, si ritiene errato sia lo considerazione che come riportato all'art. 1 rubricato Oggetto, finalità e campo di applicazione il DM 46/2019 disciplina, "gli interventi di messa in sicure bonifica e di ripristino ambientale delle aree destinate alla produzione agricola e all'allevamento oggetto di eventi che possono averne cagionato, anche potenzialmente, la contaminazione", sia perché in tema di riutilizzo delle terre e rocce da scavo qualificate sottoprodotti il rispetto dei requisiti di qualità ambientale dei materiali da scavo è garantito quando il contenuto di sostanze inquinanti all'interno del materiale stesso sia inferiore alle Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC) di cui alla Tabella 1 allegato S, al Titolo V parte IV del decreto legislativo n.152 del 2006 e s.m.l., con riferimento alla specifica destinazione d'uso urbanistica come espressamente riportato all'allegato 4. Per quanto evidenziato si ritiene che i limiti da utilizzare, per il caso in specie, siano quelli riportati in Tabella 1 colonna A allegato S, al Titolo V parte IV del decreto legislativo n.152 del 2006 e s.m.i.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Nell'evidenziare che le aree di deposito intermedio non sono aree di produzione delle terre e rocce da scavo, ma sono aree funzionali esclusivamente alla gestione delle stesse ai fini del PUT, in fase di redazione del PUT stesso, per completezza di informazione e per una più dettagliata disamina, oltre ad indicare tutte le concentrazioni limite esistenti da normativa vigente per le terre, funzionali alla gestione delle stesse in regime di sottoprodotto, si è comunque ritenuto utile richiamare anche i riferimenti al DM 46/2019.

Si ricorda inoltre che, come riportato nel Piano di Utilizzo al par. 5.2.2, la superficie dei depositi intermedi (ed eventualmente delle aree di deposito terre, se utili) verrà impermeabilizzata con un telo in materiale polimerico (HDPE) e pertanto non ci sarà mai contatto tra le terre scavate e depositate ed il terreno sottostante. Si rimanda comunque al suddetto paragrafo per tutti gli ulteriori dettagli

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 98 di 102 |

16.7

La caratterizzazione ambientale dei siti di deposito intermedio hanno mostrato superamenti dei limiti fissati dal DM 46/2019 (Il DM ha limit.1 meno restrittivi rispetto alle CSC di cui alla Tabella I, Allegato 5, Titolo V, Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. Colonna A) rispettivamente per i parametri Cobalto nei campioni AS02_TSc e AS08_TSc e Nichel nel campione AS07_Tsb. Atteso che, dall'esame l'inquadramento urbanistico riportato nelle schede cartografiche lo Allegato 2 al PUT, le predette aree risultano in zona E - Agricola (AS02 e AS07) o zona F4 Parchi Urbani (AS08), si ritiene necessario che Il proponente segnali all'Autorità competente i superamenti di cui sopra ai sensi dell'art. 242 o del 245 del D.Lgs. 152/06.


Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

In riferimento ai siti di deposito intermedio individuati nel Piano di Utilizzo si evidenzia che allo stato attuale il Proponente – identificato in Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – non risulta né proprietario/gestore delle aree in questione, né soggetto responsabile della potenziale contaminazione rilevata, pertanto non si ritiene pertinente la segnalazione dei superamenti rinvenuti ai sensi dell'art. 242 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.. Relativamente alle condizioni di applicabilità dell'art. 245 del D.Lgs. 152/06 si segnala altresì che allo stato attuale il Proponente non risulta nemmeno soggetto interessato alle aree medesime in quanto la procedura di occupazione temporanea – e non di esproprio – verrà espletata dall'Appaltatore aggiudicatario dei lavori ferroviari qualora lo stesso confermi, nella sua qualità di progettista e realizzatore dell'opera, la necessità di usufruire di tali depositi intermedi delle terre e rocce da scavo. In tal contesto sarà pertanto a carico dell'Appaltatore l'eventuale attualizzazione degli esiti delle indagini di caratterizzazione ad oggi eseguite nonché l'espletamento dei successivi step previsti dalla normativa societaria di riferimento.

Si evidenzia inoltre che, trattandosi di aree agricole e di parco urbano, i 20 cm prelevati tramite i campionamenti effettuati in tutte le aree utili alla gestione delle terre oggetto del Piano di Utilizzo presentato, risultano essere costituiti da terreno vegetale e non da terra e roccia da scavo pertanto, stante quanto riportato in precedenza, si ritiene che una segnalazione ai sensi dell'art. 242 o del 245 del D.Lgs. 152/06 non sia attinente

16.8

Per quanto riguarda la caratterizzazione delle acque di falda, al paragrafo 4.3 "Inquadramento Idrogeologico" si legge che "i rilievi piezometrici eseguiti nell'ambito delle attività di indagine geognostica Indicano una falda freatica variabile lungo il tracciato, con una falda piuttosto superficiale e compresa tra 1.0+3.0 m circa di profondità da piano campagna nella porzione di tracciato compresa tra la fine intervento e la pk 3+200, per poi progressivamente approfondirsi e risultate a quote anche superiori ai 10 m di profondità da piano campagna proseguendo lungo il tracciato in direzione dell'inizio degli interventi". Le indagini ambientali sulle acque sotterranee hanno previsto il prelievo e l'analisi delle acque di falda da soli 3 piezometri denominati BH01, BH07 e BH09) di cui solo il primo ricade nel tratto compreso fra la progressiva pk 3+200 e 6+208. I log stratigrafici riportati in Allegato 3 al PUT, confermano la presenza di una falda freatica superficiale, in alcuni casi con un livello piezometrico a circa - 1 m dal p.c. (punti di campionamento S1 e BH05). Attesa la possibilità che si possa verificare una eventualmente interferenza con la falda durante la realizzazione delle opere in progetto, è necessario integrare la

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|---------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 99 di 102 |

rete di monitoraggio delle acque sotterranee lungo il tracciato interessato da falda freatica superficiale con particolare riferimento alla porzione di tracciato sopra richiamata ed effettuare una nuova campagna di caratterizzazione.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

L'eventuale integrazione della campagna di caratterizzazione delle acque di falda ad oggi eseguita potrà essere valutata nella successiva fase di Progetto Esecutivo.

Si ricorda tuttavia che, come chiaramente indicato nel Progetto Ambientale della Cantierizzazione, tutti gli scavi in falda saranno gestiti in modo tale da minimizzare le interazioni tra la realizzazione dell'opera e le acque sotterranee. Inoltre i risultati inseriti nel Piano di Utilizzo relativi alle acque di falda non hanno evidenziato alcun superamento, così come gli esiti delle analisi eseguite sulle terre hanno dimostrato la sussistenza dei requisiti per poter gestire le stesse in qualità di sottoprodotti. Nel ricordare che la falda freatica potrebbe essere soggetta nel tempo a variazioni di livello strettamente connesse alla quantità di precipitazioni nell'area e che quindi la stessa, in periodi diversi, potrebbe interferire o non interferire con le profondità di scavo previste, si evidenzia comunque che tale matrice ambientale sarà oggetto di monitoraggio ambientale nelle fasi di ante operam e corso d'opera.

16.9

Si condivide l'esigenza manifestata dal Proponente a pag. 114 dei PUT di "eseguire ulteriori indagini volte esclusivamente a confermare quanto già evidenziato dalle indagini eseguite in fase progettuale" tenuto conto dell'eventuale interferenza con il SIN di Brindisi e del "particolare contesto territoriale in cui l'opera si inserisce". Per i volumi di terre e rocce provenienti da perforazioni profonde e/o dalle attività di scavo con bentonite il proponente fornisce "idonea documentazione bibliografica di supporto avente lo scopo di verificare/evidenziare come i materiali provenienti da perforazioni profonde e scavi con fanghi possano essere considerati conformi ai requisiti di cui all'art. 4, comma 1, lettera d) e quindi come essi non possano comportare Impatti complessivi negativi sull'ambiente o sulla salute umana (art. 1 84bls del D.Lgs. 152/2006)., (Allegato 16). L'Allegato 4 del DPR 120/2017 prevede tuttavia che "il rispetto dei requisiti di qualità ambientale di cui all'articolo 184 -bis , comma 1, lettera d)" , del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo come sottoprodotti, garantito quando il contenuto di sostanze inquinanti all'interno delle terre e rocce da scavo, comprendenti anche gli additivi utilizzati per lo scavo, sia Inferiore alle Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC), di cui alle colonne A e B, Tabella 1, Allegato 5, al Titolo V, della Parte IV, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, con riferimento alla specifica destinazione d'uso urbanistica, o al valori di fondo naturali". Pertanto, la caratterizzazione ambientale in corso d'opera dovrà comprendere gli eventuali materiali da scavo provenienti da scavi in sotterraneo (pag. 97 del PUT) nonché i volumi di terre e rocce provenienti da perforazioni profonde e/o dalle attività di scavo con bentonite.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Con riferimento a quanto dettagliato al precedente punto 16.1 ed in particolare al fatto che le aree di intervento del progetto non ricadono all'interno della perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale di Brindisi, fatta eccezione per la sola area di sfiocco dalla Rete Nazionale per una estensione pari a ca. 150 m entro la quale il tracciato ferroviario già esistente ricade nel SIN di Brindisi ed entro cui le lavorazioni di progetto previste avverranno solo ed esclusivamente su opere d'arte antropiche (rilevato ferroviario e viadotto esistenti), senza alcun

| | | | | | | |
|--|---|-------|----------|--------------|------|------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
| | IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 100 di 102 |

interessamento/movimentazione delle matrici naturali al di fuori di tali opere d'arte antropiche (suolo, sottosuolo, acqua), quanto richiesto, già peraltro previsto nella presente fase progettuale, verrà comunque tenuto presente nell'ambito dello sviluppo del Progetto Esecutivo

16.10

Il bilancio delle terre e rocce da scavo non definisce il quantitativo dei materiali da scavo da destinare a rifiuto "in quanto ti dato di bilancio non è risultato disponibile al momento della stesura del presente elaborato". Fermo restando che Il PUT disciplina la gestione delle terre e rocce da scavo come sottoprodotti, appare opportuno in fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori fornire una stima delle materiali che saranno gestiti come rifiuti. In merito poi a quanto riportato dal Proponente a pag. 68 del PUT (Par. 3.1.5) sulla gestione "in regime di rifiuto - in via puramente cautelativa unicamente i materiali provenienti dallo smantellamento/demolizione dei rilevati ferroviari esistenti", occorre precisare che, in ogni caso, "sono esclusi dall'ambito di applicazione del" DPR 120/2017, "i rifiuti provenienti direttamente dall'esecuzione di interventi di demolizione di edifici o di altri manufatti preesistenti, la cui gestione è disciplinata ai sensi della Parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152", ai sensi dell'art. 3 del DPR.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Si prende atto di quanto segnalato. Si segnala comunque che i quantitativi di terre da gestire nel regime dei rifiuti e provenienti dal rilevato esistente saranno molto esigui in quanto provenienti esclusivamente dai punti di sfocco del nuovo tracciato dalla Rete Nazionale. Quanto richiesto verrà integrato nella successiva fase di progetto esecutivo

16.11

al paragrafo 5.3 "Riutilizzo finale esterno al progetto" del PUT, si legge che è stato individuato il sito di destinazione idonei al conferimento dei materiali da scavo in esubero, stimati in circa 248.765 mc "in banco". Dall'esame della documentazione fornita negli Allegati 11, 13, 14 e 15 del PUT si evidenzia che l'autorizzazione del sito è valida previo presentazione di adeguata fidejussione o versamento di euro 200.000 fino al 31/07/2023 per un volume di circa 330.000 mc di terre e rocce da scavo con caratteristiche ambientali coerenti ai limiti della colonna B, Tabella I, Allegato 5, al Titolo V, della Parte IV, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Sarebbe opportuno verificare la documentazione necessaria alla validità dell'autorizzazione e in secondo luogo verificare che la dichiarazione sostitutiva di atto notorio abbia un documento allegato del dichiarante. Infine, si segnala che nessun documento riporta l'intestazione indicata nel PUT dal proponente per il sito di destinazione, ovvero IGS 2000, ma IGS - Industrial Global Service S.r.l. Si ritengono opportune le dovute verifiche.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Con riferimento a quanto richiesto, si fa presente che, come possibile evincere dalla documentazione allegata alla presente relazione, con particolare riferimento alla pagina 4, punto 3 della Determina n° 139 della Regione Puglia del 14/07/2016, la scadenza del 31/07/2021 faceva riferimento all'autorizzazione relativa alla coltivazione della cava (peraltro, per la stessa, IGS ha inoltrato richiesta di rinnovo il 23/12/2020 come da documentazione in allegato). Il recupero ambientale è invece consentito ad oggi, come da autorizzazione, sicuramente fino al 31/07/2023 ma, a seguito della prescrizione ricevuta in ambito VInCA e del parere positivo già ottenuto

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO
UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935]

| COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
|----------|-------|----------|--------------|------|------------|
| IA7K | 00 | D 22 RG | MD 00 00 001 | A | 101 di 102 |


dall'Autorità di Bacino competente (in allegato), le attività di recupero potranno essere condotte senza vincoli temporali, fino al raggiungimento della quota del piano campagna (360.000 mc, come indicato nel Piano di Utilizzo trasmesso, con riferimento all'area in rosso nella seguente immagine). Rimandando comunque a quanto contenuto in allegato per ulteriori dettagli, si riporta la seguente immagine schematica riassuntiva:



Si chiarisce poi, come da copia Camera di Commercio di Brindisi riportata in allegato, che la denominazione corretta della Ditta è Industrial Global Service Srl unipersonale e che IGS 2000 deriva da una erronea denominazione derivante esclusivamente dal nominativo associato dalla Ditta stessa agli strumenti di comunicazione elettronica.

Di seguito l'elenco della documentazione in allegato:

- Determinazione n° 61 del 20/03/2013 del Comune di Brindisi, Settore LL.PP. e Ambiente
- Determina n° 139 del 14/07/2016 della Regione Puglia
- Adeguamento alle prescrizioni delle Determinazione n° 61 del 20/03/2013 (Valutazione d'Incidenza Ambientale, rilasciata dal Comune di Brindisi – Trasmissione elaborati progettuali (IGS 2000, prot. IGS LT 19/2020 del 17/04/2020)
- Adeguamento alle prescrizioni della Determinazione n° 61 del 20/03/2013 (Valutazione d'Incidenza Ambientale) rilasciata dal Comune di Brindisi – Trasmissione elaborati progettuali – Rif. Note prot. IGS LT 19/2020 e nota del 10/12/2020 – Parere di competenza (Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale, protocollo 2754/2021 del 02/02/2021)
- Progetto di ripristino ambientale finale di adeguamento alle prescrizioni VInCA n° 61 del 20/03/2013, Ripristino ambientale di cava autorizzata, Planimetria e sezioni, Tavola 1 (16/04/2020)
- Progetto di ripristino ambientale finale di adeguamento alle prescrizioni VInCA n° 61 del 20/03/2013, Ripristino ambientale di cava autorizzata, Relazione tecnica (16/04/2020)
- Istanza di rinnovo autorizzazione attività estrattiva (inviata via PEC il 23/12/2020)
- Polizza fidejussoria
- Carta d'Identità dell'Amministratore della IGS
- Camera di Commercio IGS

| | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------|---------------------------|-----------|----------------------|
|  | COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI | | | | | |
| Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS - nota prot. CTVA. REGISTRO UFFICIALE.U. 0002284 del 07/04/2022 e [ID_VIP 5935] | COMMESSA IA7K | LOTTO 00 | CODIFICA D 22 RG | DOCUMENTO MD 00 00 001 | REV. A | FOGLIO 102 di 102 |

16.12

Si ricorda che ai sensi dell'art. 11 comma 2 "Le terre e rocce da scavo di cui al comma I sono utilizzabili nell'ambito del sito di produzione o in un sito diverso a condizione che tale ultimo sito presenti valori di fondo naturale con caratteristiche analoghe in termini di concentrazione per tutti i parametri oggetto di superamento nella caratterizzazione del sito di produzione ... ". Non essendo presente nel Piano di utilizzo alcun riferimento al Piano di accertamento condiviso con la competente Agenzia di cui all'art. 11 comma 1, analogamente a quanto indicato per il punto 4 per i siti di produzione, non è possibile concludere che l'utilizzo del materiale da scavo in sito diverso rispetto a quello di produzione avvenga, conformemente al DPR 120/2017.

Analisi tecnica/Soluzione tecnica:

Oltre a rimandare a quanto già riscontrato nella risposta ai punti 7.1 e 16.4, con riferimento al Piano di Utilizzo delle terre (IA7K00D69RGTA0000003A) si evidenzia che, relativamente al parametro Arsenico, lo studio dei valori di fondo redatto dall'Ente Ambientale Preposto è stato inserito nella documentazione in qualità di analisi bibliografica delle aree di intervento. Tale analisi è stata integrata dalle indagini di campo effettuate a supporto del Piano di Utilizzo che hanno evidenziato valori di Arsenico pari ad un massimo di 33 mg/kg, ovvero un valore inferiore sia al valore di fondo (pari a 52,7 mg/kg) che al limite delle CSC per la specifica destinazione d'uso delle aree (industriale, col. B tab.1 all.5 parte IV D.Lgs. 152/06 e smi) pari a 50 mg/kg. Pertanto, le analisi sito-specifiche eseguite in corrispondenza delle "future" aree di intervento ai sensi del DPR 120/2017, consentono l'utilizzo in regime di sottoprodotto sia internamente all'opera (rif. industriale, col. B tab.1 all.5 parte IV D.Lgs. 152/06 e smi), sia presso il sito esterno individuato (poiché il sito di destino finale "IGS" è autorizzato a ricevere terre in regime di sottoprodotto entro i limiti di cui alla col. B tab.1 all.5 parte IV D.Lgs. 152/06 e smi).

Anche per i parametri Rame e Cobalto sono emersi superamenti dei limiti delle CSC per la destinazione d'uso residenziale/verde pubblico, col. A tab.1 all.5 parte IV D.Lgs. 152/06, su 5 campioni su un totale di 44, ma non per la futura destinazione d'uso dell'opera (industriale/ferroviaria) e per il sito di conferimento esterno sopra menzionato. Considerato quanto sopra dettagliato si ritiene che ai sensi del DPR 120/2017 non sussistano i presupposti per la verifica dei valori di fondo con ARPA Puglia.



COMUNE DI BRINDISI

SETTORE LL.PP. E AMBIENTE

Responsabile: Ing. Pietro CAFARO

DETERMINAZIONE DI LIQUIDAZIONE

⁽¹⁾ Determinazione N. 61

⁽²⁾ del 20.03.2013

Procedimento N. cod. 1902 descrizione

⁽⁴⁾ N. d'ordine Reg. Settore 61

⁽⁵⁾ N. d'ordine Reg. Generale 1851

20 MAR 2013

OGGETTO:

Valutazione di Incidenza Ambientale. Progetto di ampliamento di una cava di argilla, sita in località Albanesi a Brindisi- Società IGS Industrial Global Service S.r.l.

IL DIRIGENTE ADOTTANTE

Ing. Pietro CAFARO

Brindisi, li 20.03.2013

L'Istruttoria del presente provvedimento, ai sensi del vigente regolamento sull'ordinamento degli uffici e di servizi, è stata curata dal Funz. Amm.vo Annarita Varallo

IL Coordinatore

Arch. Fabio LAGINIO

Brindisi, li 20.03.2013

IL DIRIGENTE DEL SETTORE FINANZIARIO

In relazione al dispositivo dell'art. 151, comma 4 del T.U. 18 agosto 2000, n. 267

APPONE

il visto di regolarità contabile

ATTESTANTE

la copertura finanziaria della spesa.

Gli impegni contabili sono stati registrati in corrispondenza degli interventi/capitolo infradescritti.

Brindisi, li _____

IL DIRIGENTE

(dott. Tommaso GAGLIANI)

IL DIRIGENTE DI SETTORE

Premesso che :

-con nota acquisita agli atti di questa Amministrazione al prot. gen. n° 70971 del 10.12.2012, la Ditta Industrial Global Service s.r.l., con sede legale a Brindisi in C.da Albanesi, c.p.48, nella persona della Sig.ra Margherita Nannavecchia in qualità di amministratore unico della Società, presentava istanza, ai sensi della L.R. n.11/2001 e s.m.e i.e del D.P.R. n.357/1997 e successive modifiche, per sottoporre a procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale l'ampliamento di una cava di argilla sita in località "Albanesi" dell'agro di Brindisi contraddistinta nel NCT al fg.129 particelle 430-431-432-451, allegando la seguente documentazione:

- Relazione tecnica per la V.INC.A. a firma congiunta dei tecnici Arch. Alessia Gira e Agronomo Francesco Pasculli ;

- Elaborati tecnici: inquadramento progettuale, planimetria di intervento, carta uso dei suoli località Albanesi, Carta Riserva Naturale Boschi di S.Teresa e Lucci, Tavola indicazione aree SIC, Piano Regionale Trasporti;

- con nota prot. n° LT 08-2013 del 27.02.2013, acquisita ai nostri atti al prot. gen. n° 11836 del 01.03.2013, la Società IGS S.r.l. ha integrato la documentazione secondo quanto previsto dalla Deliberazione della Giunta Regionale n.304 del 14.03.2006 per la fase preliminare di screening (livello) trasmettendo la scheda anagrafica;

- il progetto di ampliamento della cava ha ottenuto le seguenti autorizzazioni necessarie:

- Parere favorevole espresso dall'Autorità di Bacino (prot. n°46/2009 del 19.09.2009) relativamente lo studio di compatibilità idrologica ed idraulica;

- Parere favorevole espresso dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali -Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia (prot. n°10567 del 25.07.2006);

- Parere favorevole di VIA espresso dalla Regione Puglia- Settore Ecologia con determina dirigenziale n°411 del 30.08.2007 e successiva proroga (rif. Prot. n°25 del 15.02.2011);

- Autorizzazione espressa dalla Regione Puglia-servizio agricoltura prot. n°4306 del 13.05.2009 per estirpare 10 piante di ulivo ricadenti nell'area di intervento;

- Autorizzazione paesaggistica con prescrizioni espressa dal Comune di Brindisi con nota prot. n° 4131/2011 del 21.04.2011;

- Parere favorevole con prescrizioni alla proroga per l'esercizio dell'attività di cava espresso dal Settore Ambiente del Comune di Brindisi con nota prot. n°68303 del 3.10.2008

- Nulla Osta dell'Ente di gestione della Riserva naturale orientata "Boschi di S.Teresa e dei Lucci espresso dal Comune di Brindisi con nota prot. n°511 del 24.02.2009 sottoposto a controllo del Servizio Assetto del Territorio della Regione Puglia come attestato da nota prot. n°10262 del 25.10.2012;

- Nota del 04.12.2008, acquisita agli atti dell'Amministrazione comunale al prot. n°84552 dell'11.12.2008 con la quale la Ditta IGS S.r.l. ha dichiarato la propria disponibilità a rinunciare all'estrazione del calcare posto al disotto dell'argilla nella zona di ampliamento adiacente alla cava esistente, per la quale è stato ottenuto il parere favorevole di V.I.A.;

- dall'esame della documentazione presentata si evince che:

- L'area interessata dall'intervento di ampliamento della cava mineraria esistente (autorizzata con D.D. n°12 dell'11.02.2003 sviluppata su un'area di 4,83ha) ricade sul foglio di mappa n.129 particelle 451-430-431 e 432 con una superficie in estensione pari ad ha.4,2 che attualmente è dedicata a seminativo ed arboreo;

- L'area di intervento ricade in zona di protezione della riserva regionale orientata "Boschi di S.Teresa e dei Lucci" inserito nell'elenco dei Siti di Importanza Comunitaria (SIC) Natura 2000 codici IT 9140004 e IT 91400046, i quali distano dall'intervento 750 metri per il primo e una distanza maggiore il secondo, ed i terreni interessati dall'attività estrattiva sono inseriti in zona di PRG individuata da PRG come zona agricola di tipo E;
- Il progetto di ampliamento della cava, così come la cava esistente, ricadono in area annessa dei Beni architettonici extraurbani, relativamente alla Masseria Nuova e da cui dista circa 800 m. per il quale risultano rispettate le direttive di tutela e la compatibilità agli indirizzi;
- Il progetto prevede un modellamento dell'area di cava per un ripristino ambientale, in armonia con il paesaggio circostante, in quanto è ipotizzata una profondità massima di coltivazione del materiale di argilla non superiore ai 15 metri di profondità;
- L'estrazione del materiale avverrà con l'ausilio di un escavatore a benna rovescia, mentre lo scavo sarà di tipo a fossa, con un fronte di altezza di 5 metri, al fine di agevolare sia lo sbancamento e sia il carico del materiale sui mezzi di trasporto. Per velocizzare l'estrazione del materiale, si prevede di procedere in contemporanea su diversi fronti scavo ubicati a quote differenti;
- L'intervento prevede la realizzazione di 2 fasi. In un primo momento, si procederà al completamento dell'estrazione dell'attuale cava autorizzata raggiungendo la profondità di 15 metri dal piano di calpestio e tale intervento interesserà anche una zona residua appartenente alla attuale cava in esercizio (p.lla 451). Successivamente la coltivazione interesserà la superficie oggetto di ampliamento e anche in quest'area la profondità di scavo sarà pari a 15 metri di profondità dal piano campagna;
- Non vi sono elementi di contrasto con il sistema di copertura "botanico vegetazionale, culturale e della potenzialità faunistica" degli ambiti territoriali distinti in quanto dista circa 750 metri dal Bosco i Lucci;
- L'area in cui è previsto l'intervento di ampliamento della cava esistente interessa aree agricole disposte ai margini dell'area di perimetrazione rispetto alla zona di SIC del Bosco di S.Teresa e dei Lucci;
- L'incidenza dell'attività del progetto è limitata alle operazioni di scavo del materiale argilloso, che avverranno per una profondità pari a 15 m. dal piano di campagna con l'uso di escavatore a benna rovescia, di accumulo materiali estratti e del transito dei mezzi di trasporto;
- Non sono previste emissioni di polveri in atmosfera significative ma limitate a quelle relative ai mezzi meccanici utilizzati per lo scavo;
- Il consumo del suolo sarà ripristinato nella fase intermedia e finale della coltivazione della cava, attraverso il ripristino delle quote di campagna e un sistema di copertura con terreno vegetale che consentirà il modellamento dell'area di cava, in armonia con il paesaggio circostante, ipotizzando l'identificazione di zone di differente utilizzo: aree a prato con cespugli, area con alberi da frutto, area a vigneto, area a bosco mesofilo, area a macchia mediterranea, area con prato rustico ed uno stagno, con utilizzo di specie vegetali simili a quelli esistenti, tali da creare un habitat che funga da corridoio ecologico con i vicini Boschi i Lucci e di S.Teresa;
- Non sono previsti fabbisogni in termini di risorse (estrazione di acqua, ecc.) e per le quali è prevista la realizzazione di opere di mitigazione, quali la realizzazione di canali di guardia, atti ad intercettare le acque di dilavamento superficiale e collegati con rete di scolo naturale delle stesse;
- L'area non è interessata da perimetrazione del Piano di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino della Puglia, mentre la carta idrogeomorfologica segnala la presenza del corso d'acqua denominato Fiume Grande, ubicato a 4 Km. dall'area di intervento;

Considerato che:

- le vulnerabilità del sito, segnalate nell'allegato Studio di Incidenza Preliminare al Rapporto Ambientale Preliminare adottato contestualmente al Documento Programmatico Preliminare del PUG, di cui alla delibera di Consiglio Comunale n°61 del 25.08.2011, si riferiscono essenzialmente al verificarsi di incendi a carico delle limitate estensione delle superfici boscate, del pascolo abusivo e non sostenibile e dalla pressione esercitata sul perimetro dell'area dalle attività agricole;
- la cartografia allegata al Documento Programmatico Preliminare del PUG segnala l'assenza, nell'area d'intervento, di habitat di interesse comunitario, tipi fisionomici forestali e presenze faunistiche, in quanto la stessa ricade in zona ai margini della perimetrazione, e comunque ad una distanza superiore ai 300 metri dal perimetro dell'area SIC "Bosco di S.Teresa e Lucci" per la valutazione degli indicatori di pressione antropica diretto o indiretta a causa dell'adiacenza all'area SIC di riferimento;
- il progetto è in armonia con quanto previsto dal sistema di copertura "Assetto Ideologico e Geomorfológico", per gli Ambiti Territoriali Distinti l'unica presenza di rilievo è rappresentata dal Fiume Grande, ubicato a 4 Km dall'area di intervento;
- non vi sono elementi di contrasto con il sistema di copertura "botanico vegetazionale, culturale e della potenzialità faunistica" degli Ambiti Territoriali Distinti, infatti dista circa 750 metri dal Bosco i Lucci;
- l'intervento di ampliamento della cava esistente interessa aree agricole disposte in posizione diametralmente opposta rispetto all'area protetta "Bosco di S.Teresa e Lucci", in questo non determinando su di essa impatti rilevanti, configurandosi di contro come un'azione che ricostituisce nel tempo l'unitarietà strutturale e paesaggistica dei luoghi, grazie ad una attenta progettazione delle fasi di ripristino ambientale che prevedranno la restituzione alla collettività di una ulteriore parte dell'antica area boschiva un tempo dominante nell'area;
- il progetto di ripristino ambientale proposto dovrà realizzare un'azione di deframmentazione ecologica, intervenendo sugli elementi e le aree che costituiscono barriera e che frammentano la "continuità", il quale realizzato contestualmente alle operazioni di coltivazione della cava, queste ultime previste per una durata di circa 10 anni, si concretizzeranno nella realizzazione di opere di sistemazione e riqualificazione ambientale attraverso il ripristino delle quote di campagna e un sistema di coperture con terreno vegetale di tipo argilloso idoneo all'attecchimento di specie vegetali già esistenti nel Bosco i Lucci, opera di riqualificazione che dovrà essere completata entro due anni dalla fine del piano di coltivazione;
- il progetto rientra nella categoria di opere, di cui al punto A3a -Cave e torbiere con limiti inferiori (a quelli della Cat. A 2.0) a 5000.000 mc/a di materiale estratto e di area interessata superiore a 20 ha, dell'allegato A.3 della L.R. n°11/2011, ritenute coerenti con il PUTT e suoi allegati, fra i quali il Rapporto Ambientale, che non determinano degrado e perturbazione degli habitat e degli habitat di specie, per cui si ritiene espletata in maniera favorevole la procedura di valutazione di incidenza ambientale.

Visti:

- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 357 dell'8/09/1997 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" e successive modifiche;
- il Decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 17 ottobre 2007 recante "Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone speciali di conservazione (ZSC) e a Zone di protezione speciale (ZPS)" e successive modifiche;
- la Legge Regionale n.11 del 12/04/2001, "Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale" e ss.mm.ii., che disciplina le procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA) in attuazione della direttiva 85/337/CEE, modificata dalla direttiva 97/11/CE, e del D.P.R.12.4.1996, integrato e modificato dal D.P.C.M. 7.3.2007, nonché le procedure di valutazione di incidenza ambientale di cui al D.P.R. 8.09.1997, n. 357, e successive modifiche;

- la Deliberazione della Giunta Regionale 14/03/2006, n. 304 "Atto di indirizzo e coordinamento per l'espletamento della procedura di valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 6 della direttiva 92/43/CEE e dell'art. 5 del D.P.R. n. 357/1997 così come modificato ed integrato dall'art. 6 del D.P.R. n. 120/2003";
- la L.R. n. 17/2007 e s.m.i. recante "Disposizioni in campo ambientale, anche in relazione al decentramento delle funzioni amministrative in materia ambientale" con la quale, tra l'altro, entra in vigore l'operatività della delega alle Province delle funzioni in materia di procedura di VIA e in materia di valutazione di incidenza così come disciplinate dalla L.R. n. 11/01;
- la Legge Regionale n°19 del 24/07/1997, "Norme per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette della Regione Puglia";
- il Regolamento Regionale 22 dicembre 2008, n. 28 "Modifiche e integrazioni al Regolamento Regionale 18 luglio 2008, n. 15, in recepimento dei "Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZCS) e Zone di Protezione Speciale (ZPS)" introdotti con D.M. 17 ottobre 2007";
- la Legge Regionale 23 dicembre 2002, n.23 istitutiva della Riserva Regionale orientata "Boschi di S.Teresa e dei Lucci"
- l'art. 107 del D.Lgs. n. 267/2000 con il quale sono stati attribuiti ai dirigenti le funzioni e responsabilità in materia di provvedimenti di autorizzazione, il cui rilascio presupponga accertamenti e valutazioni anche di natura discrezionale;

Visto il vigente Regolamento per il funzionamento degli Uffici e dei Servizi comunali;

Visto il vigente Statuto comunale;

Visto il vigente regolamento di Economato;

Ritenuto:

- sulla scorta della documentazione in atti, che l'intervento in questione, anche se non direttamente connesso alla gestione e conservazione del SIC IT9140004 e IT 9140006 denominato "Bosco di S.Teresa e dei Lucci", non determina effetti significativi sullo stesso;
- sulla base di quanto sopra riportato, che non sia necessario sottoporre gli interventi in progetto al livello II - fase di valutazione appropriata della valutazione di Incidenza Ambientale, a condizione che siano rispettate tutte le prescrizioni indicate nel dispositivo del presente provvedimento.

D E T E R M I N A

- **di considerare** la premessa parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- **di esprimere parere favorevole in merito alla Valutazione d'Incidenza Ambientale** per il Progetto di ampliamento di Cava di argilla esistente ubicata in località Albanesi, identificata nel NCT di Brindisi al Fg.129- p.lle 451,432,431,430, proposto dalla Società IGS Industrial Global Service S.r.l. nella persona dell'Amministratore Unico Sig.ra Margherita Nannavecchia, per tutte le motivazioni espresse in narrativa ed alle seguenti condizioni e prescrizioni:

1. siano rispettati i tempi previsti per la proroga all'esercizio dell'attività della cava esistente per la quale con nota parere prot. n°68303 del 3.10.2008 questo settore Ambiente esprimeva parere favorevole, vincolando la stessa proroga ad un periodo non superiore ad un anno, in modo da poter, dopo tali tempi, dare esecuzione ed attuazione al piano di ripristino ambientale;

2. sia attuato un progetto di ripristino ambientale che dovrà realizzare un'azione di deframmentazione ecologica, intervenendo sugli elementi e le aree che costituiscono barriera e che frammentano la "continuità", il quale realizzato contestualmente alle operazioni di coltivazione della cava in ampliamento, queste ultime previste per una durata di circa 10 anni, si concretizzino nel ripristino delle quote di campagna, avulse da strutture cementizie fonte di

barriere per gli adeguati attraversamenti della fauna locale, e di un sistema di coperture con terreno vegetale di tipo argilloso idoneo all'attecchimento di specie vegetali simili a quelli esistenti in uno prevedendo l'utilizzo di ecotipi e varietà non estranee alla flora spontanea dell'area, tali da creare un habitat che funga da corridoio ecologico con i vicini Boschi i Lucci e di S.Teresa. L'opera di riqualificazione dovrà essere completata entro due anni dalla fine del piano di coltivazione;

- 3. l'attività di incidenza del progetto di ampliamento della cava di argilla sarà limitata alle operazioni di scavo del materiale argilloso, che avverranno per una profondità pari a 15 metri dal piano di campagna con l'uso di escavatore a benna rovescia, di accumulo materiali estratti e del transito dei mezzi di trasporto, avendo la società IGS S.r.l. rinunciato alla estrazione del calcare situato al di sotto dell'argilla e per la quale è stato ottenuto il parere favorevole di VIA;

- 4. si prevedano, in fase di scavo, di accumulo materiale estratti e del transito dei mezzi di trasporto tutte le misure idonee a ridurre la produzione di polveri (predisposizione di barriere antipolvere, umidificazione delle superfici di scavo) e le emissioni acustiche (uso di dispositivi silenziatori, barriere antirumore), e si eviti la sovrapposizione temporale delle attività rumorose;

- 5. siano limitati al minimo indispensabile i movimenti di terra, che dovranno essere gestiti in conformità alla vigente normativa in materia di rifiuti (art. 186 del D.Lgs. n.152/06 e s.m.i.);

- **di notificare** la presente determinazione al soggetto proponente: Società IGS Industrial Global Service S.r.l. nella persona della Sig.ra Margherita Nannavecchia in qualità di Amministratore Unico, sede legale C.da Albanesi,48 –sede amministrativa Via Galileo Ferrarsi,4 – 72100 Brindisi;

- **di comunicare**, per opportuna conoscenza e per gli adempimenti di competenza, alla Regione Puglia Servizio Ecologia, al Servizio attività economiche consumatori- Ufficio controllo e gestione del PRAE e al Servizio Assetto del Territorio – Ufficio parchi e tutela della Biodiversità il presente provvedimento, consultabile sul sito dell'Amministrazione Comunale di Brindisi, nella sezione - Atti dell'Ente - Determine.

Il presente parere viene reso facendo salve eventuali autorizzazioni, prescrizioni, accorgimenti tecnici, cautele o quant'altro, suggeriti da Amministrazioni ed Enti preposti alla tutela ambientale, e del paesaggio.

Il presente parere si riferisce unicamente alle procedure di Valutazione di Incidenza Ambientale del progetto proposto e, pertanto, non sostituisce in alcun modo i pareri ed autorizzazioni previste per legge, né esonera il soggetto proponente all'acquisizione degli stessi.

Il presente provvedimento non comporta adempimenti contabili a carico del bilancio provinciale. Avverso il presente provvedimento è ammesso entro 60 gg. ricorso al T.A.R. competente e ricorso straordinario entro 120 gg. al Presidente della Repubblica.

IL DIRIGENTE
Dott. Ing. Pietro CAFARO



ATTO DIRIGENZIALE

La presente determinazione, ai sensi del comma 3 art. 20 DPGR n. 443/2015, è pubblicata in data odierna all'Albo di questa Sezione dove resterà affissa per dieci giorni lavorativi.

Modugno (BA), 14/07/2016

Il Responsabile del Servizio Pubblicazione
(Sig. Carlo Tedesco)

**N. 139 del 14/07/2016
del Registro delle Determinazioni**

Codice CIFRA: 089/DIR/2016/00 139

OGGETTO: Modifica dell'autorizzazione con D.D. di Proroga n. 77 del 21.04.2016 alla coltivazione di una cava di Argilla, in località "Albanesi" in catasto foglio 129 di Brindisi p.lle 430-431-432 e 451; Società: I.G.S. s.r.l. - Sede Legale Contrada Albanesi, c.p. 48 - 72100 Brindisi

L'anno 2016, addì 14 del mese di LUGLIO, presso la sede della Sezione Ecologia in Modugno Z.I. (BA) Viale delle Magnolie 6/8.

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO ATTIVITA' ESTRATTIVE

- VISTA la L.R. 04 febbraio 1997 n. 7, art.4, 3° comma, artt. 5 e 6 e s.m.i.;
- VISTA la D.G.R. n. 3261 del 28/7/98;
- VISTI gli artt. 4 e 16 del D. Lgs. n. 165/01;
- VISTO l'art. 32 della legge 18 giugno 2009, n. 69, che prevede l'obbligo di sostituire la pubblicazione tradizionale all'Albo ufficiale con la pubblicazione di documenti digitali sui siti informatici;
- VISTO l'art. 18 del Dlgs n. 196/03 "Codice in materia di protezione dei dati personali" in merito ai Principi applicabili ai trattamenti effettuati dai soggetti pubblici;
- VISTO il D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616;



SEZIONE ECOLOGIA

SERVIZIO ATTIVITÀ ESTRATTIVE

- VISTA la l.r. 7/80 e s.m.i.;
- VISTA la L.R. 22 maggio 1985, n. 37 e succ. modificazioni;
- VISTO il D.P.R. 9 aprile 1959, n. 128;
- VISTO il D. L.vo 9 aprile 2008, n. 81;
- VISTO il D.Lgs. 25 novembre 1996, n. 624;
- VISTA la D.G.R. 538 del 09.05.2007 e s.m.i. Direttiva in materia di Attività Estrattive;
- VISTA la D.G.R. n.580 del 15.05.2007 di approvazione del PRAE e s.m.i. apportate con D.G.R. n. 445 del 23-02-2010 di approvazione del PRAE;
- VISTO il D.L.vo n.117 del 30.05.2008 di attuazione della direttiva 2006/21/CE relativa alla gestione dei rifiuti delle industrie estrattive;
- VISTA la D.G.R. 09.09.2014 n. 1845 recante "Servizio Attività Economiche Consumatori e Servizio Ecologia – modifica funzioni deliberazione di G.R. 3044 del 29.12.2011", di attribuzione al Servizio Ecologia delle funzioni di programmazione nel Settore estrattivo e di gestione dei procedimenti autorizzativi e regolativi delle attività imprenditoriali nel settore estrattivo;
- VISTO il Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 1 ottobre 2014 n. 653 – Servizio Attività Economiche Consumatori e Servizio Ecologia – modifica funzioni;
- VISTO l'ATTO DIRIGENZIALE n. 22 del 20.10.2014 del Direttore dell'Area Organizzazione e riforma dell'Amministrazione, recante "riassetto organizzativo degli Uffici dell'Area Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche";
- VISTA la D.G.R. del 25.11.2014 con la quale è stato soppresso il C.T.R.A.E.;
- VISTO il DPGR 443 del 31.07.2015 con il quale è stata riorganizzata e ridenominata l'intera struttura regionale, resa operativa con l'insediamento dei Direttori di Dipartimento, avvenuto 02.11.2015;
- VISTA la DGR 2028 del 10.11.2015 con la quale è stato conferito al Dirigente Ing. Giuseppe TEDESCHI l'interim della direzione della Sezione Ecologia;
- VISTA la Determinazione Dirigenziale n. 405 del 24.11.2015, con la quale il Dirigente della Sezione Ecologia delega, ai sensi dell'art. 45 della L.R. 16 aprile 2007, n. 10, alcune funzioni dirigenziali all'Ing. Angelo LEFONS, così come meglio specificato nel citato atto.

Premesso che:

- Con provvedimento n. 148 del 04.07.2013, è stata rilasciata Determina Dirigenziale di Ampliamento e Proroga, dell'originaria autorizzazione rilasciata con DEC/ICA n. 45/MIN del 31.8.1999 e s.m.i, alla Società I.G.S. s.r.l., sede Legale Contrada Albanesi, Brindisi all'esercizio della cava sita in località "Albanesi" sulle particelle 451(ex p.lle 88-200-390 e 391)-431-430 e 432 del foglio 129 di Brindisi, estesa complessivamente per Ha 9.30.10;
- In data 18.02.2016 prot. n. 0002032, la società I.G.S. srl ha presentato, istanza di Proroga per l'"Utilizzo di Terre e Rocce da Scavo" autorizzate con la D.D. n. 442 del 02.10.2014 e la D.D. 370 del 15.10.15 di Modifica ed integrazione, al fine di dare attuazione al progetto di recupero dell'area interessata all'estrazione di argilla sui terreni ricadenti sulle p.lle 451 (ex p.lle 88-200-390 e 391)-430-431 e 432 del foglio n. 129 di Brindisi estesi complessivamente HA 9.30.10;
- Con D.D. n. 77 del 21.04.2016 è stata prorogata l'autorizzazione all'esercizio della cava di Argilla, in località "Albanesi", rilasciata con D.D. 148 del 04.07.2013 e la proroga dell'autorizzazione per l'utilizzo di "Terre e Rocce da scavo" sugli stessi terreni, rilasciata con D.D. n. 370 del 15.10.2015;
- La società I.G.S. s.r.l. è rappresentata legalmente dalla Sig.ra Nannavecchia Margherita, n. il 06.04.1970 a Latiano (BR), residente a LECCE alla Via Milinanni, 7 Amministratore Unico della



SEZIONE ECOLOGIA

SERVIZIO ATTIVITÀ ESTRATTIVE

Società, avente P.IVA n. 01926580745 d'iscrizione alla Camera di Commercio di Brindisi, con Sede Legale in Contrada Albanesi, c.p. n. 48 – 72100 BRINDISI;

- In data 30 Giugno 2016 prot. 0008230, la sig.ra Nannavecchia Margherita ha presentato un'istanza di rettifica unicamente della validità da 10 a 5 anni, più 2 per completare il recupero dell'intera area di cava, dell'autorizzazione rilasciata con D.D. n. 77 del 21.04.2016, avendo riscontrato difficoltà a stipulare la polizza fideiussoria assicurativa a garanzia dei lavori di ripristino dell'area di cava richiesta dal Servizio Attività Estrattive con nota prot. 0006288 in data 20.05.2016;

Considerato che:

- sia il piano di coltivazione che quello di recupero, approvati da questo Ufficio con la D.D. 148 del 2013, restano invariati;
- dalla relazione tecnica del 09.02.2016 prot. 0001511 e dalla documentazione grafica presentata dalla società ad integrazione dell'istanza del 29.09.2015 prot. 13054, risultano estratti al 31.12.2015 mc. 101.300 ca di cui mc. 71.000 di argilla, mc. 10.000 di terreno vegetale e ca. 20.000 mc di materiale di scarto;
- i terreni interessati sono di proprietà della società I.G.S. srl, per uso cava e nel caso specifico per l'estrazione dello strato di argilla presente nei terreni;

VERIFICA AI SENSI DEL D. Lgs. 196/03

Garanzie alla riservatezza

La pubblicazione dell'atto all'albo, salve le garanzie previste dalla legge 241/90 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela alla riservatezza dei cittadini, secondo quanto disposto dal D.lgs 196/03 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal vigente regolamento regionale n.5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari.

Ai fini della pubblicità legale, l'atto destinato alla pubblicazione è redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento a dati sensibili; qualora tali dati fossero indispensabili per l'adozione dell'atto, essi sono trasferiti in documenti separati, esplicitamente richiamati.

ADEMPIMENTI CONTABILI SENSI DELLA L.R. n.28/2001 E SUCCESSIVE MODIFICAZIONI ED INTEGRAZIONI:

Il presente provvedimento non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO ATTIVITÀ ESTRATTIVE

- sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate;
- vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal funzionario istruttore;
- richiamato, in particolare, il disposto dell'art. 6 della legge regionale n. 7/97, in materia di modalità di esercizio della funzione dirigenziale;

Ritenuto di dover provvedere in merito, ai sensi dell'art. 14 della l.r. n. 37/85 e ss.mm. e ii. e ai sensi del Dec. Lgs. N. 152/2006



D E T E R M I N A

- 1) Di modificare la data di validità, dal 30.04.2026 al 31.07.2021, dell'autorizzazione rilasciata con D.D. n. 77 del 21.04.2016, alla società I.G.S. srl, con sede Legale alla Contrada Albanesi, c.p. 45 -72100 BRINDISI - P.IVA 01926580745 rappresentata legalmente dalla Sig.ra Nannavecchia Margherita, nata a Latiano il 06.04.1970, residente a Lecce alla Via Millnanni, 7, della cava in località "Albanesi" in catasto particelle 451-430-431 e 432 del foglio 129 di Brindisi estesa complessivamente HA 9.30.10;
- 2) La presente autorizzazione è valida fino al 31-07-2021 e con efficacia a decorrere dalla data di deposito al protocollo dell'Ufficio scrivente della polizza fidejussoria di cui al successivo punto 3);
- 3) La presente autorizzazione viene rilasciata a condizione che l'esercente presti una garanzia finanziaria, dell'importo di € 200.000,00 (euro Duecentomila/00), per l'adempimento degli oneri derivanti dall'autorizzazione stessa in relazione alle opere da eseguire e ai lavori di recupero ambientale dell'area. Detta garanzia può essere resa anche sotto forma fidejussoria/assicurativa e deve essere valida per i due anni successivi alla data di scadenza della presente autorizzazione, ai sensi della D.G.R. 292/2011, per consentire il recupero ambientale, fino al 31.07.2023. La polizza fidejussoria può essere svincolata solo a seguito dell'avvenuto collaudo, ai sensi dell'art. 25 della L.R. 37/85;
- 4) di confermare le condizioni e gli obblighi imposti dall'originario provvedimento di autorizzazione alla coltivazione con DEC/ICA n. 45/1999, i successivi provvedimenti di Trasferimento con D.D. n. 12/MIN del 11.02.2003 e di Proroga n. 63/2007, n. 47/2009, n. 148/2013 e n. 77 del 21.04.2016 e le autorizzazioni D.D. n. 422/2014 e n. 370/2015 per l'utilizzo di Terre e Roccia da Scavo, che qui s'intendono integralmente recepiti, salvo quanto in contrasto con il presente provvedimento;
- 5) Il presente provvedimento:
 - a) sarà pubblicato all'albo on line nelle pagine del sito www.regione.puglia.it;
 - b) sarà trasmesso in copia conforme all'originale alla Segreteria della Giunta Regionale;
 - c) sarà disponibile nella voce "Trasparenza degli Atti" del sito: www.sistema.puglia.it;
 - d) sarà trasmesso in copia all'Assessore competente;
 - e) sarà notificato in copia alla Sig.ra Nannavecchia Margherita, in qualità di Amministratore Unico della società I.G.S. srl ed al Sig. Sindaco del Comune di BRINDISI;
 - f) Il presente provvedimento viene trasmesso in copia al Dirigente della Sezione Ecologia;

Il Dirigente del Servizio Attività Estrattive
(Ing. Angelo LEFONS)

I sottoscritti attestano che il presente procedimento istruttorio affidato è stato espletato nel rispetto delle norme vigenti e che il presente schema di determinazione è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Funzionario Istruttore
(geom. Emilio Durante)



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE
PUBBLICHE E PAESAGGIO**

SEZIONE ECOLOGIA

SERVIZIO ATTIVITÀ ESTRATTIVE

Il Responsabile P.O.
(dott.ssa Regina BELLOMO)

Il presente provvedimento, composto di n.7 (sette) facciate compresa la presente, è pubblicato sull'Albo istituito presso il Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche e Paesaggio – Sezione Ecologia – Viale delle Magnolie, 6-8 -Z.I. Bari- Modugno, dove resterà affisso per dieci giorni lavorativi consecutivi, a partire dal 14/07/2016

Il presente provvedimento, ai sensi di quanto previsto dall'art. 16 – comma 3 – del D.P.G.R. n. 161 del 22/02/2008, viene pubblicato all'Albo telematico nelle pagine del sito www.regione.puglia.it, dal _____ al _____.

L'incaricato alla pubblicazione
(Sig. Carlo Tedesco)

ATTESTAZIONE DI AVVENUTA PUBBLICAZIONE

La sottoscritta P.O. "Affari Generali", visti gli atti d'Ufficio,

ATTESTA

che la presente Determinazione è stata affissa all'Albo del Servizio Ecologia – Viale delle Magnolie, 6-8 z.i. Modugno (BA) - per 10 (dieci) giorni lavorativi, dal 14/07/16 al 27/07/2016

L'incaricato alla pubblicazione
(Sig. Carlo Tedesco)

LA P.O. AA.GG.

(Sig. Marjo Mastrangelo)

| |
|--|
| Regione Puglia Sezione Ecologia |
| Il presente atto originale, composto da n° <u>6</u> facciate, è depositato presso la Sezione Ecologia, Viale delle Magnolie 6/8 - Z.I. |
| Modugno <u>27/07/2016</u> |
| Il Responsabile |

Prot. IGS LT 19/2020
Brindisi li 17/04/2020

Alla Regione Puglia
Dipartimento Mobilità Qualità urbana
Opere pubbliche, Ecologia e Paesaggio
Servizio attività estrattive
Via G. Gentile, 52
70100 Bari
Pec :serv.rifiutiebonifica@pec.rupar.puglia.it

Al Comune di Brindisi
Settore Ecologia – Ambiente
Pec: ufficioprotocollo@pec.comune.brindisi.it

e p.c.

Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale
Sede Puglia
Pec: protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it

Al Comune di Brindisi
Ufficio Paesaggio
Pec: ufficioprotocollo@pec.comune.brindisi.it

Oggetto: Adeguamento alle prescrizioni della Determinazione n. 61 del 20.03.2013 (Valutazione d'Incidenza Ambientale), rilasciata dal comune di Brindisi – Trasmissione elaborati progettuali.

La sottoscritta Nannavecchia Margherita, nata a Latiano (Br) il 06.04.1970 e residente in Brindisi alla via Aldo Spagnolo n. 18, in qualità di rappresentante legale della ditta I.G.S. s.r.l. , con sede legale in Brindisi alla contrada Albanesi , c.p. n. 48, P.I. 01926580745, esercente la cava di argilla ubicata alla contrada Albanesi (Br), con i seguenti dati:

- *Individuazione catastale: Fg 129 p.lle 529 e 531 (ex 451, 451/p, 432, 431, 430);*
- *Superficie totale autorizzata Ha 09.30.10;*
- *Autorizzata prima con DEC/ICA n. 45/MIN del 31.08.1999;*
- *Con Determinazione n. 61 del 20.03.2013 del comune di Brindisi, è stato espresso il parere favorevole in merito alla Valutazione d'Incidenza Ambientale per il progetto di ampliamento della cava di argilla;*

- con provvedimento n. 148 del 04.07.2013 è stata rilasciata Determina Dirigenziale di Ampliamento e Proroga dell'originaria;
- con Determine Dirigenziali n. 422 del 02.10.2014 e n. 370 del 15.10.2015 è stata autorizzata all'"Utilizzo di terre e rocce da scavo" al fine di dare attuazione al progetto di recupero dell'area interessata all'estrazione dell'argilla;
- con D.D. n. 77 del 21.04.2016 è stata prorogata l'autorizzazione all'esercizio della cava di Argilla in località Albanesi rilasciata con D.D. 148 del 04.07.2013 e la proroga dell'autorizzazione per l'utilizzo di Terre e Rocce da scavo sugli stessi terreni, rilasciata con D.D. n. 370 del 15.10. 2015 ;
- con D.D. 139 del 14.07.2016 è stata modificata la D.D. n 77 del 21.04.2016;

TRASMETTE

gli elaborati progettuali del ripristino ambientale della cava, di adeguamento alle prescrizioni del provvedimento V.INC.A n. 61 del 20.03.2020 rilasciato dal comune di Brindisi.

Allegati:

- Determinazione n. 61 del 20.03.2013 rilasciata dal Comune di Brindisi;
- Relazione tecnica;
- Tav. 01 Planimetria e sezioni di progetto adeguate alle prescrizioni.

Brindisi 17 aprile 2020

INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE surl
C.da Albanesi - C.P. 48
72100 BRINDISI
Partita IVA 01926580745





Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

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

alla IGS s.r.l.
VIA Cda Albanesi c.p.48
Brindisi
PEC: igs2000@pec.it

Alla **Regione Puglia**
Dipartimento Mobilità Qualità urbana
Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio
Servizio attività estrattive
PEC: serv.rifiutiebonifica@pec.rupar.puglia.it

Al **Comune di Brindisi**
Settore Ecologia – Ambiente
PEC: ufficioprotocollo@pec.comune.brindisi.it

Oggetto: *Adeguamento alle prescrizioni della Determinazione n. 61 del 20.03.2013 (Valutazione d'incidenza Ambientale), rilasciata dal comune di Brindisi.*

Trasmissione elaborati progettuali

Rif. note prot. IGS LT 19/2020 e nota del 10.12.2020

Parere di competenza.

[AC 59 -21]

Con riferimento alla procedura di Valutazione d' Incidenza Ambientale (V.INC.A.) indicato in oggetto, e alla nota della società I.G.S. s.r.l. ivi richiamata, acquisita agli atti al n. 7550 del 17.04.2020 relativa all' adeguamento alle prescrizioni della determinazione del comune di Brindisi n. 61 del 20.03.2013 (valutazione d'incidenza Ambientale), nella quale questo Ente viene indicato tra i destinatari solo per conoscenza, con la presente nota si rimettono le valutazioni di competenza di questa stessa Autorità di Bacino Distrettuale.

Si premette che 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 quella 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'esame istruttorio delle richieste di parere formulate a questa Autorità di Bacino Distrettuale è condotto con riferimento ai Piani di Gestione Distrettuali per il rischio alluvioni (PGRA)¹ e per le

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



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

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

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

Si premette, inoltre, che rispetto alla coltivazione della cava di argilla la scrivente autorità si è espressa a suo tempo favorevolmente con nota 46/2009 del 19.09.2009 e che le attività di ripristino, ancorché previste in fase di rilascio della V.INC.A giusta determinazione n. 61 del 20.03.2013, saranno eseguite solo adesso con degli elaborati progettuali aggiornati che necessitano, perciò, di essere valutati sulla base delle nuove cartografie approvate a seguito dell'adozione del nuovo Piano di Gestione Rischio Alluvioni.

Ciò premesso, dalla consultazione degli elaborati tecnici del progetto in oggetto trasmessi dalla società si prende atto che il progetto prevede il ripristino ambientale finale in adeguamento alle prescrizioni V.INC.A n 61 del 20.03.2013, di una cava di argilla situata nel Comune Brindisi alla c.da Albanesi.

Il progetto prevede il riempimento della cava con terra e roccia da scavo, provenienti da altri siti. Il deposito del materiale avverrà unicamente su superfici sulle quali la coltivazione è stata ultimata, nonché su superfici sulle quali non si intende più effettuare alcun tipo di coltivazione. Si procederà con la realizzazione di strati orizzontali di spessore massimo di un metro, partendo dal fondo cava della cava in ampliamento. Effettuata la compattazione si procederà per strati successivi dello stesso spessore, sino a raggiungere la quota del piano campagna originario e posa di strato di copertura utilizzando terreno vegetale di tipo argilloso idoneo all'attecchimento di specie vegetali; il tutto come meglio descritto negli elaborati allegati al progetto.

Esaminata la documentazione progettuale complessivamente resa disponibile e innanzi richiamata e le integrazioni ricevute a seguito di nostra richiesta e acquisiti agli atti al n. 24127 del 10.12.2020 e al n. 1594 del 22.01.2021, questa Autorità di Bacino Distrettuale evidenzia che, in rapporto alla Pianificazione di Bacino stralcio Assetto Idrogeologico (PAI), approvata dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Puglia con Delibera n. 39 del 30.11.2005, aggiornati e vigenti alla data di formulazione del presente atto, parte delle opere previste nel predetto progetto interferisce con le aree disciplinate dalle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del P.A.I.

In particolare, si rileva che parte della superficie della cava ricade in zona a "Media Pericolosità Idraulica". In tali aree, in accordo alle disposizioni e agli indirizzi dei richiamati artt. 4, e 8 delle N.T.A. del PAI, la realizzazione degli interventi consentiti è subordinata alla redazione 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

uno specifico “Studio di compatibilità idrologica ed idraulica” che ne analizzi compiutamente gli effetti sul regime idraulico a monte e a valle delle aree interessate, e la relativa compatibilità con i livelli di pericolosità e rischio presenti nell’area.

Con nota acquisita agli atti al n. 24127 del 10.12.2020 la società ha trasmesso una relazione di compatibilità idrogeologica ed idraulica da cui si evince che le aree interessate dal passaggio della piena con tempo di ritorno di 200 anni sono contenute nelle incisioni esistenti garantendo la sicurezza idraulica dell’area di intervento.

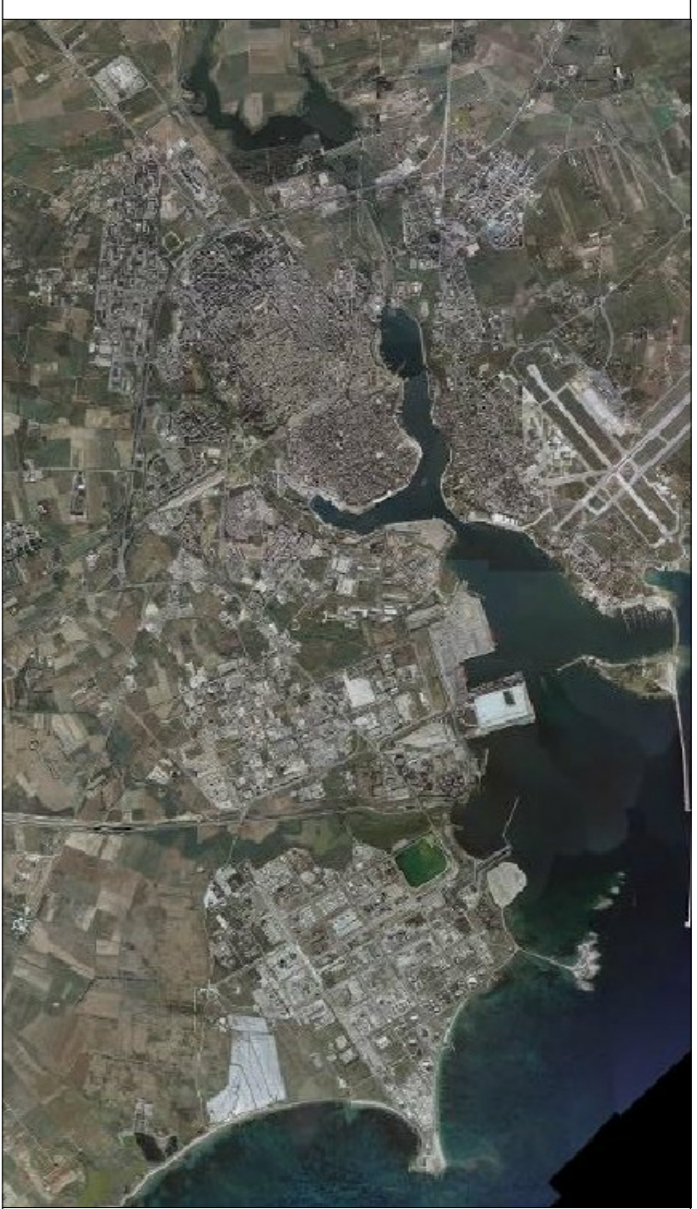
Pertanto, alla luce dell’intera documentazione progettuale ed in considerazione di tutto quanto innanzi rappresentato, questa Autorità di Bacino Distrettuale esprime parere positivo di compatibilità al P.A.I..

Il Dirigente Tecnico
dott. geol. Gennaro Capasso

Il Segretario Generale
dott.ssa geol. Vera Corbelli

*Sezione Infrastrutture
e Valutazioni Ambientali
Responsabile
Arch. Alessandro Cantatore
Tel. 080 9182243*

*Istruttore pratica:
Geom Stefano Savino*



PROGETTO DI RIPRISTINO AMBIENTALE FINALE
DI ADEGUAMENTO ALLE PRESCRIZIONI V.I.N.C.A. n. 61 del 20.03.2013

IL COMMITTENTE
I.G.S. S.R.L.
Sede legale e operativa:
C.da Albanesi n.48 - Brindisi

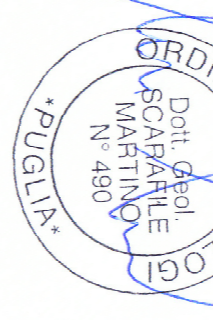
tipo di tavola:
PROGETTO
Serie:
RIPRISTINO AMBIENTALE
DI CAVA AUTORIZZATA
Titolo:
PLANIMETRIA E SEZIONI

Scala 1:1.000

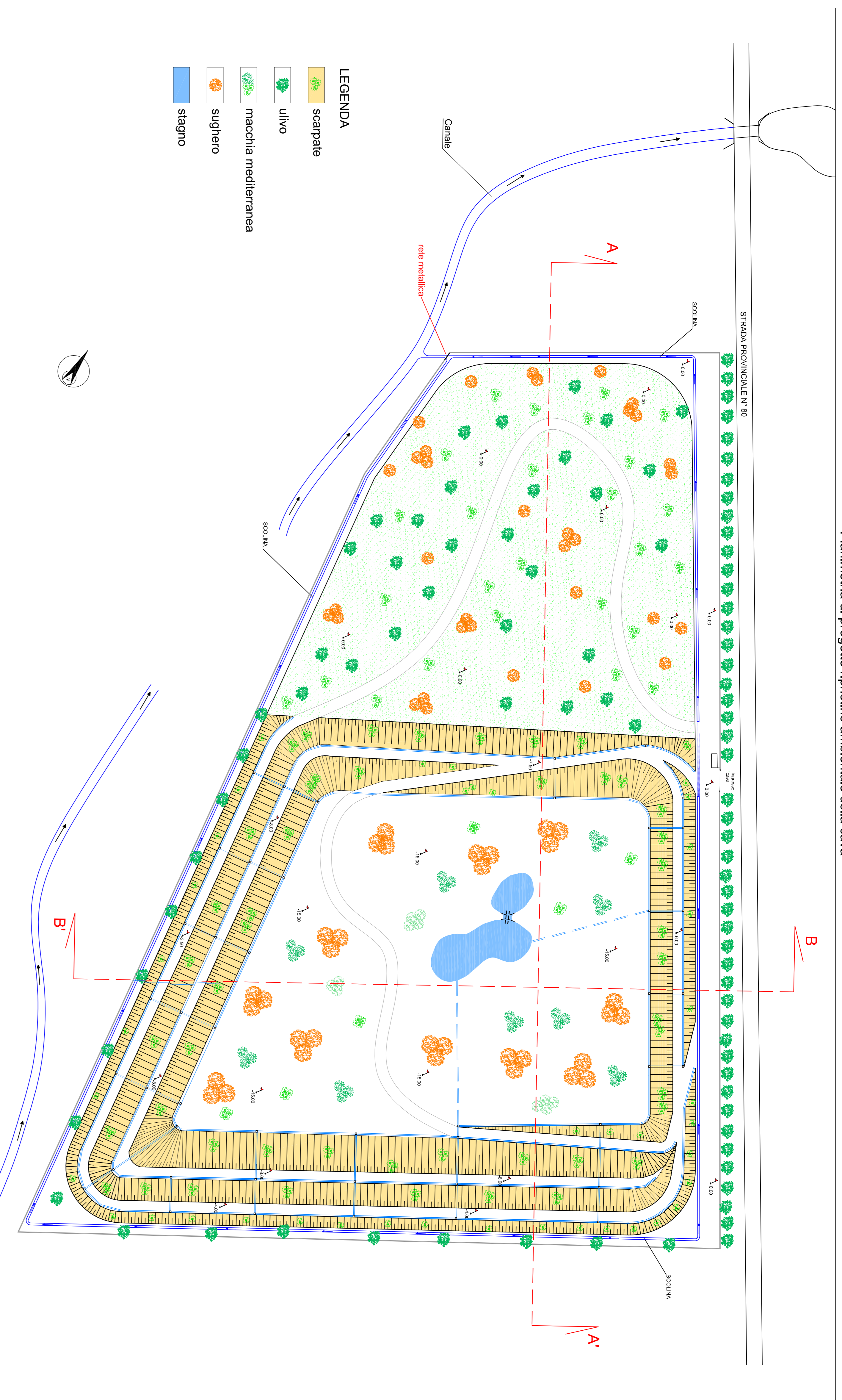
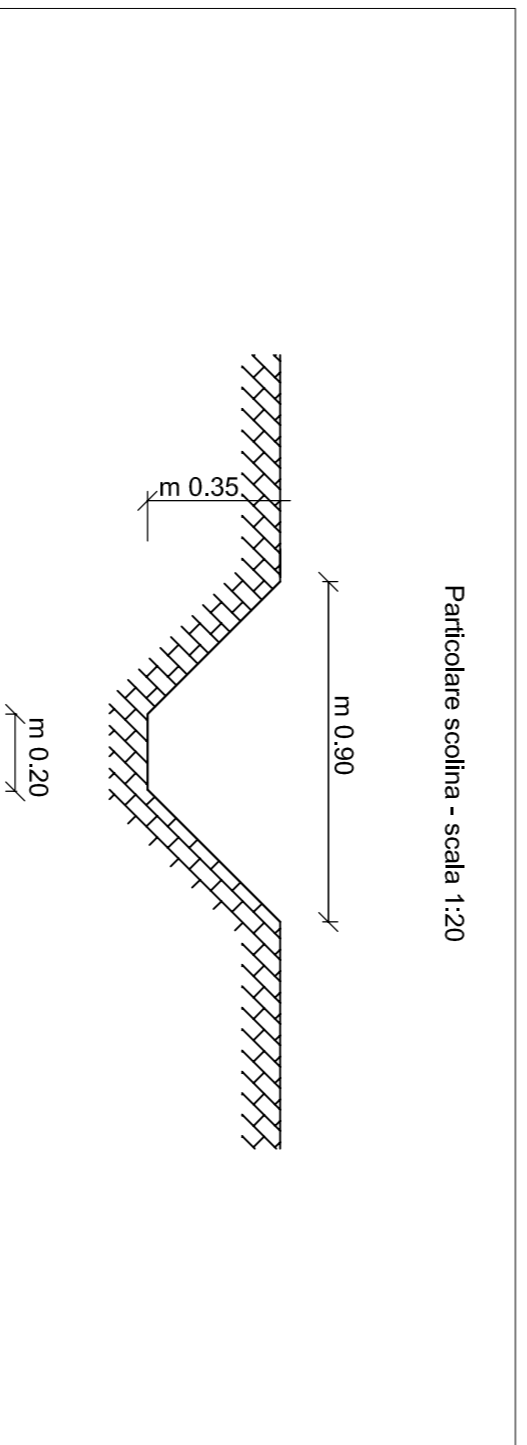
DATA: 16.04.2020

Tavola nr.
TAV 01 00 00

Dott. Geol. **Martino Scarfale**

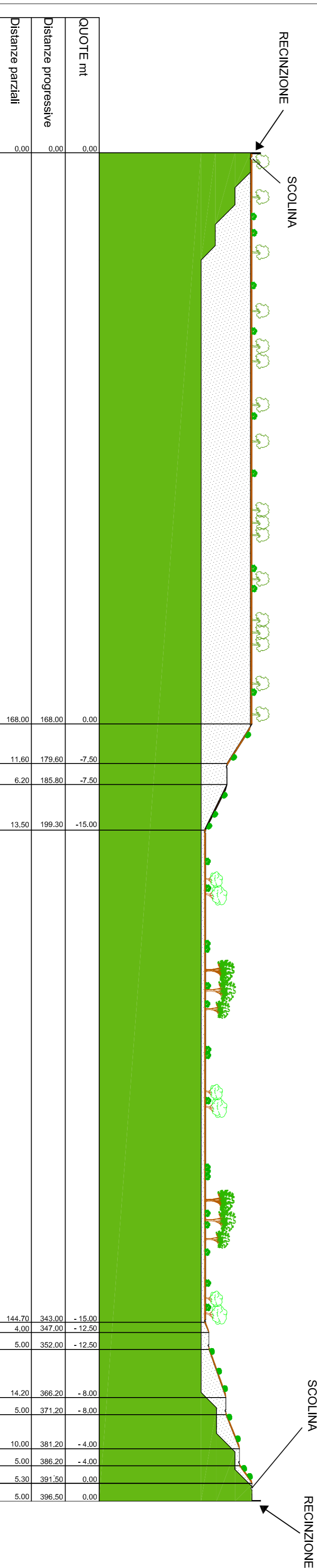


Sig.ra Margherita Nannavecchia

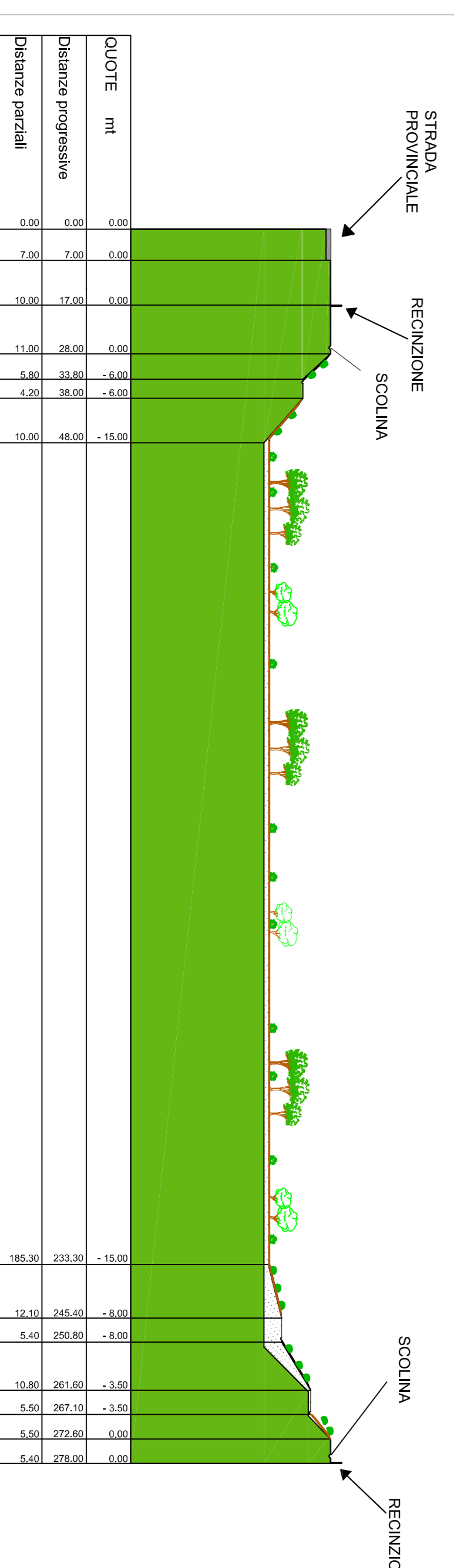


- LEGENDA**
- scarpate
 - ulivo
 - macchia mediterranea
 - sughero
 - stagno

Sezione A - A'

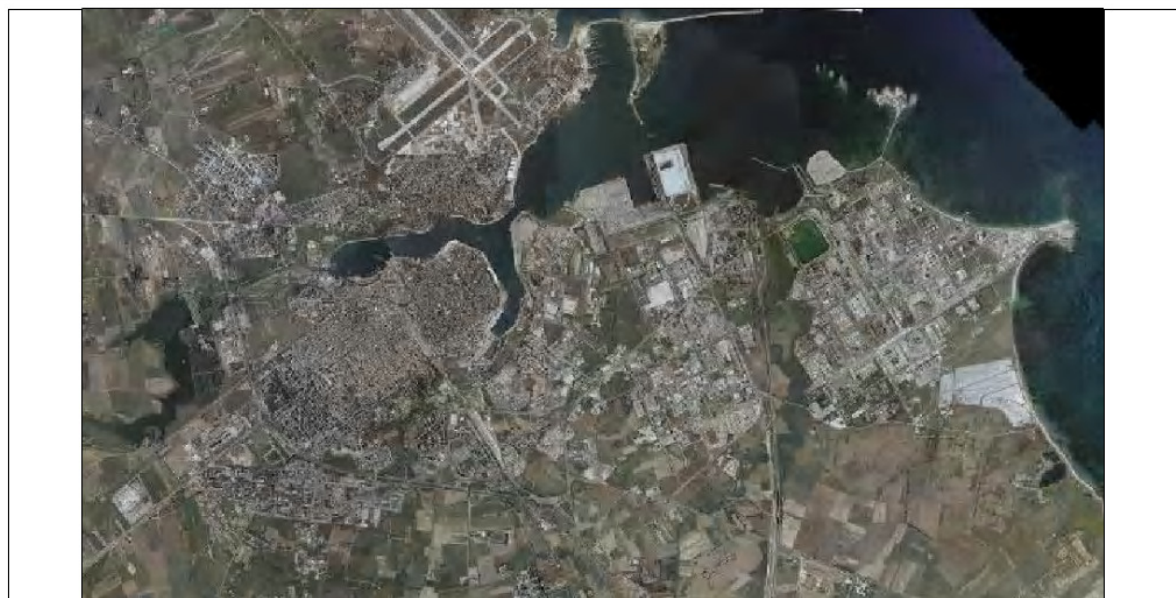


Sezione B - B'



COMUNE DI BRINDISI

PROVINCIA DI BRINDISI



**PROGETTO DI RIPRISTINO AMBIENTALE FINALE
DI ADEGUAMENTO ALLE PRESCRIZIONI V.INC.A n. 61 del 20.03.2013**

IL COMMITTENTE

I.G.S. S.R.L.

Sede legale e operativa:
C.da Albanesi n 48 - Brindisi

Tipo di tavola:

PROGETTO

Serie:

**RIPRISTINO AMBIENTALE
DI CAVA AUTORIZZATA**

Titolo:

RELAZIONE TECNICA

DATA: 16.04.2020

Tavola nr.

REL 01 00 00

| Tipo Tavola | Sigla/ Serie | Numero/ variante | Aggiornamento |
|----------------|-----------------|---------------------|---------------|
| REL | 01 | 00 | 00 |

Dott. Geol. Martino Scarafile



Sig.ra Margherita Nannavecchia

INDICE

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | PREMESSA | 3 |
| 2 | INQUADRAMENTO TERRITORIALE E GEOLOGICO DELL'AREA..... | 4 |
| 3 | PROGETTO DI RIPRISTINO AMBIENTALE | 9 |
| 4 | VOLUMI DI TERRE E ROCCE DA SCAVO DA UTILIZZARE..... | 14 |

1 PREMESSA

La Ditta I.G.S. s.r.l., con sede legale ed operativa in Brindisi alla Contrada Albanesi, c.p. 48, P.Iva 01926580745, esercita l'attività di cava di argilla sui terreni ubicati nel comune di Brindisi in località "Albanesi" e censiti in catasto al foglio di mappa n. 129 particelle nn. 531-529 (ex 451, 451/p,432, 431, 430). La variazione degli identificativi mappali è riferita alla stessa superficie autorizzata con i provvedimenti si seguito riportati:

- *Autorizzazione DEC/ICA n. 45/MIN del 31.08.1999;*
- *Determinazione n. 61 del 20.03.2013 Valutazione di Incidenza Ambientale, rilasciata dal comune di Brindisi per l'ampliamento della cava;*
- *Provvedimento n. 148 del 04.07.2013 per Ampliamento e Proroga;*
- *Determine Dirigenziali n. 422 del 02.10.2014 e n. 370 del 15.10.2015 per "Utilizzo di terre e rocce da scavo" al fine di dare attuazione al progetto di recupero dell'area interessata all'estrazione dell'argilla;*
- *D.D. n. 77 del 21.04.2016 di proroga dell'autorizzazione all'esercizio della cava di Argilla in località Albanesi rilasciata con D.D. 148 del 04.07.2013 e proroga dell'autorizzazione per l'utilizzo di Terre e Rocce da scavo sugli stessi terreni, rilasciata con D.D. n. 370 del 15.10. 2015 ;*
- *D.D. 139 del 14.07.2016 di modifica della D.D. n 77 del 21.04.2016.*

Al fine di adeguare il progetto di ripristino ambientale della cava in ampliamento alle prescrizioni del provvedimento di *Valutazione di Incidenza Ambientale*, rilasciato dal comune di Brindisi con *Determinazione n. 61 del 20.03.2013*, sono state elaborate la tavola allegata e la presente relazione.

Il progetto di ripristino ambientale proposto, così come prescritto nel provvedimento V.INC.A, ha obiettivo di realizzare un'azione di deframmentazione ecologica attraverso il ripristino delle quote di campagna, per la parte in ampliamento, e un sistema di coperture con terreno vegetale di tipo argilloso, idoneo all'attecchimento di specie vegetali già esistenti nei Boschi S. Teresa e dei Lucci.

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E GEOLOGICO DELL'AREA

L'area di cava è situata a circa 8 km a sud-ovest dal centro abitato di Brindisi, in località Albanesi, ad una quota media di circa 35 m s.l.m.

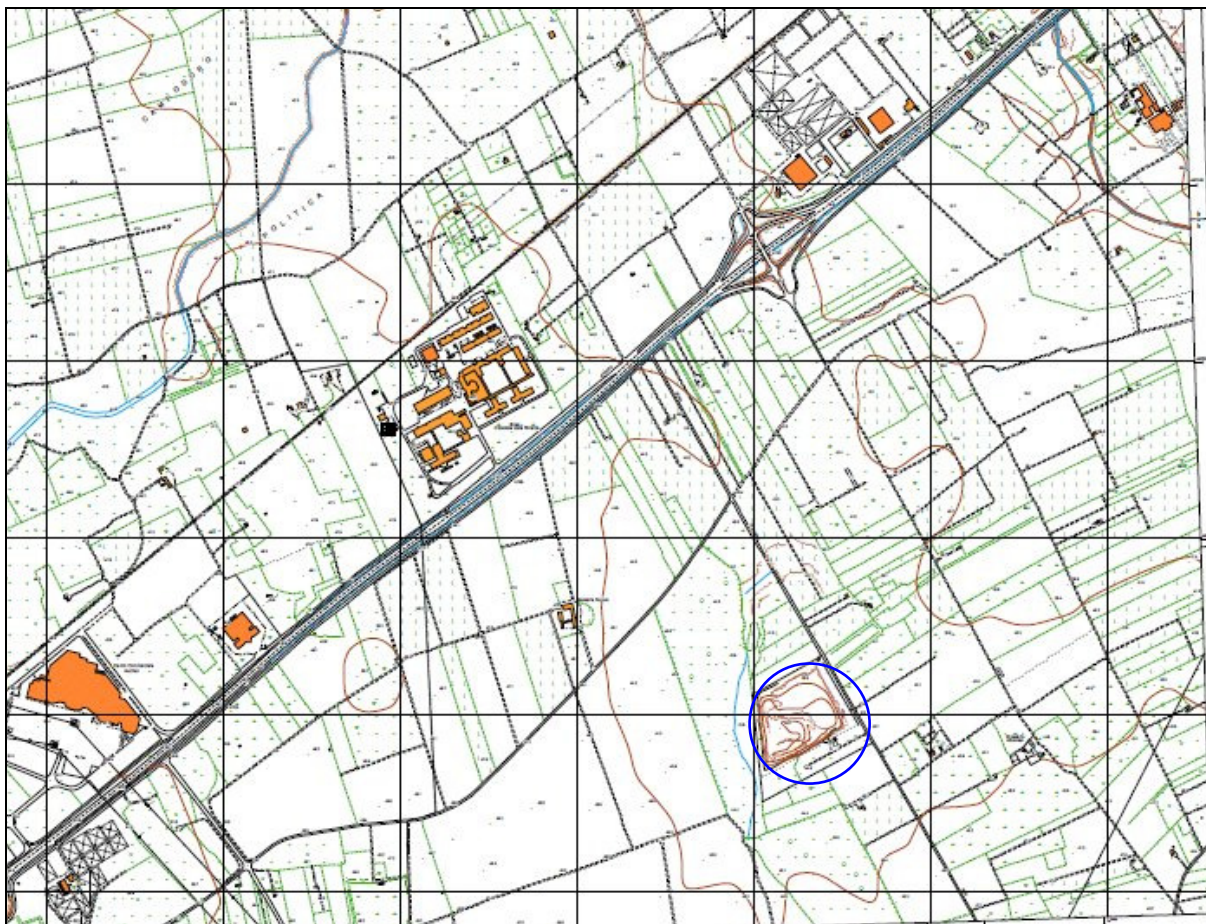


Fig. 1 – Stralcio C.T.R. in scala 1:5.000 (fonte SIT Puglia).

I terreni interessati dall'attività di cava e successivo ripristino ambientale hanno un'estensione complessiva di ha. 09.30.14 e sono distinti in catasto al foglio di mappa 129 particelle 529-531 (ex 430-431-432-451) (fig. 2).



Fig. 2 – Stralcio catastale in scala 1:4.000 con indicazione delle particelle interessate dalla cava.

Visura per immobile
 Situazione degli atti informatizzati al 11/11/2019

| | |
|-----------------------------|---|
| Dati della richiesta | Comune di BRINDISI (Codice: B180) |
| | Provincia di BRINDISI |
| Catasto Terreni | Foglio: 129 Particella: 531 |

Area di enti urbani e promiscui

| N. | DATI IDENTIFICATIVI | | | | Qualità Classe | DATI CLASSAMENTO | | | DATI DERIVANTI DA | |
|--------------------|---------------------|------------|-----|------|----------------|---|-------|---------|-------------------|---|
| | Foglio | Particella | Sub | Porz | | Superficie(m ²) ha are ca | Deduz | Reddito | | |
| | | | | | | | | | Dominicale | Agrario |
| 1 | 129 | 531 | | - | ENTE URBANO | 5 30 17 | | | | VARIAZIONE D'UFFICIO del 13/06/2016 protocollo n. BR0044514 in atti dal 13/06/2016 IST. 42630/2016 (n. 1869.1/2016) |
| Notifica | | | | | | Partita | 1 | | | |
| Annotazioni | | | | | | di stadio: variato l'identificativo per errore commesso nella redazione del modello censuario relativo al frazionamento n. 7912 del 03/02/2016. | | | | |

Mappali Fabbricati Correlati
 Codice Comune B180 - Sezione - SezUrb - Foglio 129 - Particella 531

Unità immobiliari n. 1 Tributi erariali: Euro 0,90

Visura telematica

Visura per immobile

Situazione degli atti informatizzati al 11/11/2019

| | |
|----------------------|--|
| Dati della richiesta | Comune di BRINDISI (Codice: B180) |
| Catasto Terreni | Provincia di BRINDISI Foglio: 129 Particella: 529 |

Area di enti urbani e promiscui

| N. | DATI IDENTIFICATIVI | | | | DATI CLASSAMENTO | | | | DATI DERIVANTI DA | |
|-------------|---------------------|--|-----|---------|------------------|--|-------|---------|-------------------|--|
| | Foglio | Particella | Sub | Porz | Qualità Classe | Superficie(m ²) ha are ca | Deduz | Reddito | | |
| | | | | | | | | | Dominicale | Agrario |
| 1 | 129 | 529 | | - | ENTE URBANO | 3 99 97 | | | | Tipo mappale del 03/02/2016 protocollo n. BR0007912 in atti dal 03/02/2016 presentato il 03/02/2016 (n. 7912.1/2016) |
| Notifica | | | | Partita | | 1 | | | | |
| Annotazioni | | di immobile: comprende il fg. 129 n. 430.431.432 | | | | | | | | |

Unità immobiliari n. 1

Tributi erariali: Euro 0,90

Visura telematica

Fig. 3 e 4 - Visure catastali delle particelle 531 e 529.

Dal punto di vista geologico-cartografico, il sito ricade nell'area del foglio F° 203 "Brindisi" della Carta Geologica dell'Italia alla scala 1:100.000 (fig. 6).

L'assetto geomorfologico dell'area in esame è caratterizzato dalla presenza di superfici sub-pianeggianti leggermente degradanti verso mare in direzione NE.

Dalla consultazione di carte geologiche, dallo studio dei dati stratigrafici ricavati da perforazioni per ricerca acque eseguite da privati e dai rilievi effettuati in sito è stato possibile definire, a grandi linee, la successione delle unità geologiche che contraddistinguono l'area in esame, descritti a partire dalle formazioni più antiche alle più recenti:

- Calcari di Altamura: si tratta di calcari, calcari dolomitici e dolomie grigio chiare di età cretacea. Costituisce il basamento della penisola salentina e si estende in profondità per migliaia di metri; l'assetto è pressoché tabulare con strati immergenti in direzione SSE e SE. Alla scala del campione, ove affiorante, le rocce calcareo-dolomitiche si presentano molto compatte, a grana fine o finissima, poco porose ed estremamente tenaci, di colore bianco o grigio-nocciola. I termini dolomitici, di colore dal grigio al grigio-scuro, sono

caratterizzati da una maggiore durezza e tenacità e risultano, rispetto ai termini calcarei, generalmente meno interessati dal fenomeno carsico.

- Calcareniti del Salento: si tratta di depositi calcarenitici e calcaruditi bioclastici di ambiente litorale di età Pliocene sup- Pleistocene, a grana grossa di colore giallastro e ben diagenizzata, con frequenti macro e microfossili. Tale formazione risulta parzialmente trasgressiva sui sottostanti Calcari di Altamura.
- Formazione di Gallipoli: le Calcareniti del Salento passano verso l'alto a marne argillose grigio-azzurre, a marne argilloso-sabbiose, a sabbie più o meno argillose e ad argille di colore giallastro, talora debolmente cementate e spesso intercalate da banchi arenacei e calcarenitici ben cementati.

Nell'area oggetto di studio affiora un sottile strato di calcareniti tipo panchina con subito al di sotto un debole strato di sabbie argillose giallastre debolmente cementate, per poi passare inferiormente alle argille grigio-azzurre.

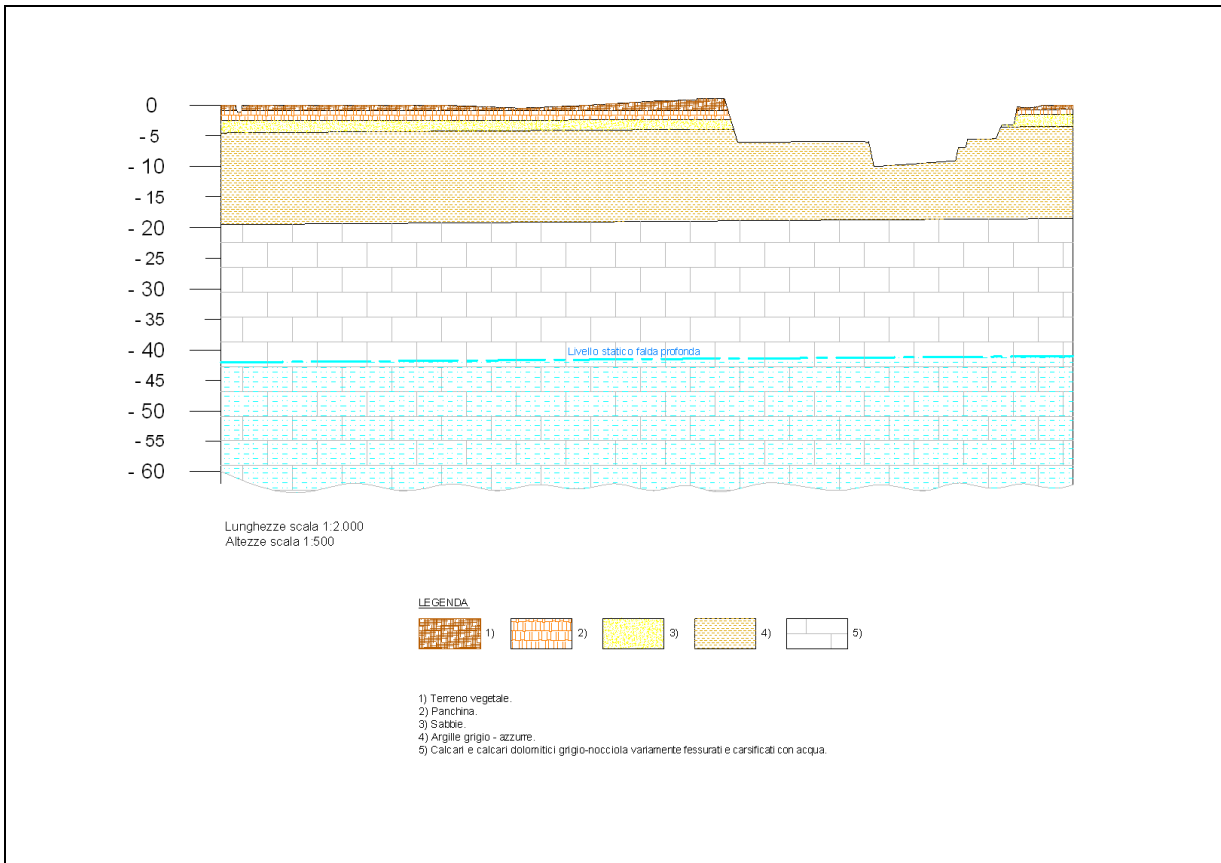
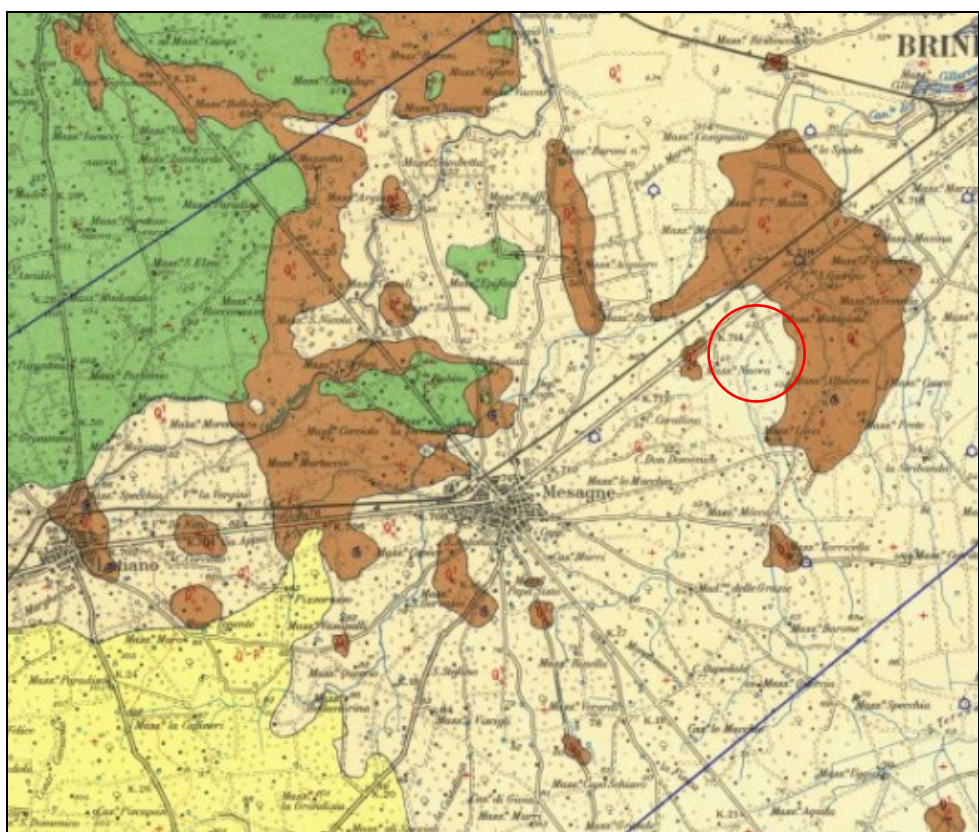


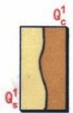
Fig. 5 – Sezione geologica dell'area in studio.

Fig. 6 – Inquadramento geologico Foglio 203 "Brindisi"



Scala 1:100.000

Legenda



Sabbie argillose giallastre, talora debolmente cementate, in strati di qualche cm. di spessore, che passano inferiormente a sabbie argillose e argille grigio-azzurre (Q₁¹); spesso l'unità ha intercalati banchi arenacei e calcarenitici ben cementati (Q₁²). Nelle sabbie più elevate si notano talora *Cassidulina laevigata* D'ORB. *carinata* SILV., *Bulimina marginata* D'ORB., *Ammonia beccarii* (LIN), *Ammonia per lucida* (HER. ALL. EARL.) (PLEISTOCENE). Nelle sabbie argillose ed argille sottostanti, accanto a *Arctica islandica* (LIN), *Chlamys septemradiata* MULL. ed altri molluschi, sono frequenti: *Hyalinea balthica* (SCHR.), *Cassidulina laevigata* D'ORB. *carinata* SILV., *Bulimina marginata* D'ORB., *Bolivina catanensis* SEG. (CALABRIANO). FORMAZIONE DI GALLIPOLI.

3 PROGETTO DI RIPRISTINO AMBIENTALE

Il progetto di coltivazione della cava di argilla è stato autorizzato con le suddette Determine Dirigenziali, al fine di ottemperare alle prescrizioni del provvedimento VINCA n. 61 del 20.03.2013 rilasciato dal comune di Brindisi, si prevede di utilizzare una quantità maggiore di terre e rocce da scavo in modo tale da ricreare una morfologia dell'area di cava in ampliamento, compatibile con l'ambiente circostante.

In data 24 luglio 2014 è stata richiesta ed ottenuta l'autorizzazione ad utilizzare terreno vegetale proveniente dall'esterno cava (Determina Dirigenziale n. 422 del 02/10/2014), a causa della scarsa presenza di terreno vegetale all'interno del sito. Successivamente, poiché i fornitori non garantiscono carichi costanti di materiale, si formulò istanza, al fine di chiedere autorizzazione all'utilizzo di terre e rocce da scavo, per poter attuare il progetto di recupero ambientale.

Con atto Dirigenziale della regione Puglia, n. 370 del 15.10.2015, veniva modificata ed integrata l'autorizzazione per l'utilizzo di terre e rocce da scavo per il recupero ambientale.

Con le stesse modalità e prescrizioni riportate nella Det. 370 15.10.2015 e successive integrazioni, si intende operare per adeguare il piano di recupero alle prescrizioni del provvedimento V.INC.A.

Ai sensi dell'art. 4 del DPR n. 120 del 13 giugno 2017, i requisiti generali da soddisfare affinché le terre e rocce da scavo generate in cantieri siano qualificati come sottoprodotti e non come rifiuti, sono i seguenti:

- a. *sono generate durante la realizzazione di un'opera, di cui costituiscono parte integrante e il cui scopo primario non è la produzione di tale materiale;*
- b. *il loro utilizzo è conforme alle disposizioni del piano di utilizzo di cui all'articolo 9 o della dichiarazione di cui all'articolo 21 del DPR 120/2017, e si realizza:*
 1. *nel corso dell'esecuzione della stessa opera nella quale è stato generato o di un'opera diversa, per la realizzazione di reinterri, riempimenti, rimodellazioni, rilevati, miglioramenti fondiari o viari, recuperi ambientali oppure altre forme di ripristini e miglioramenti ambientali;*
 2. *in processi produttivi, in sostituzione di materiali di cava;*
- c. *sono idonee ad essere utilizzate direttamente, ossia senza alcun ulteriore trattamento diverso dalla normale pratica industriale;*

d. soddisfano i requisiti di qualità ambientale espressamente previsti dal Capo II o dal Capo III o dal Capo IV del regolamento, per le modalità di utilizzo specifico di cui alla lettera b).

Premesso ciò, le terre e rocce da scavo essendo utilizzate come sottoprodotti, saranno destinate al riempimento ed alla modellazione dei fronti di cava, soddisfacendo soprattutto le seguenti condizioni:

- a. Impiego diretto: ovvero, sono impiegate direttamente nell'ambito della cava ed in aree preventivamente individuate e definite e sarà garantita la tracciabilità delle terre e rocce da scavo da riutilizzare in cava;*
- b. Assenza di trattamento o trasformazioni: il materiale condotto in cava non necessita di preventivi trattamenti o trasformazioni preliminari, tali da soddisfare i requisiti merceologici e di qualità ambientale idonei a garantire che il loro impiego;*
- c. Provenienza: sarà accertato che non provengono da siti contaminati o sottoposti ad interventi di bonifica ai sensi del titolo V del DPR 120/2017 e che la provenienza sia da progetti di opere regolarmente autorizzati da Enti competenti;*
- d. Tutela ambientale: saranno garantiti tutti i livelli per la tutela ambientale del sito;*
- e. Caratteristiche chimiche e chimico-fisiche: le loro caratteristiche chimiche e chimico-fisiche saranno tali che l'impiego in cava, non possa determinare rischi per la salute e per la qualità delle matrici ambientali interessate ed avverrà nel rispetto delle norme di tutela delle acque superficiali e sotterranee, della flora, della fauna, degli habitat e delle aree naturali protette. Sarà dimostrato che il materiale da utilizzare non è contaminato e saranno rispettati i valori delle concentrazioni soglia di cui alle colonne A e B della tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del D.Lgs n. 152/2006;*
- f. Dimostrazione dell'utilizzo: sarà dimostrata l'effettiva integrità di utilizzo del materiale.*

Ogni qual volta sarà trasportato del materiale in cava (terre e rocce da scavo), si provvederà alla redazione del documento di trasporto, così come previsto dall'art. 6 del D.P.R. 120/2017.

Le terre e rocce da scavo saranno depositate previo accompagnamento di documento di identificazione nel quale sarà indicato il luogo di provenienza, con l'indicazione dei dati di approvazione del progetto e quello di destinazione (data, ore di partenza e di arrivo del mezzo in cava), nonché la qualità e la quantità del materiale espressa in metri cubi di volume su luogo di provenienza ed in peso una volta entrato in cava. La tracciabilità sarà assolta con la redazione della documentazione riportante tutti i dati relativi ai viaggi eseguiti

nella giornata di riferimento e sottoscritti di volta in volta dal trasportatore, produttore e destinatario.

Il materiale sarà depositato unicamente su superfici sulle quali la coltivazione è stata ultimata, nonché su superfici sulle quali non si intende più effettuare alcun tipo di coltivazione.

Il deposito del materiale sarà effettuato in ogni sua fase nel pieno rispetto delle norme vigenti in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro.

Si procederà con la realizzazione di strati orizzontali di spessore massimo di un metro, partendo dal fondo della cava in ampliamento. Effettuata la compattazione si procederà con strati successivi dello stesso spessore, sino a raggiungere la quota del piano campagna originario e posa di strato di copertura (circa 50 cm) utilizzando terreno vegetale di tipo argilloso idoneo all'attecchimento di specie vegetali.

Al fine di garantire un reale congruità con quanto dichiarato e quanto previsto dal progetto di adeguamento, saranno realizzate volta per volta delle sezioni descrittive ed indicati il quantitativo di ciascun materiale utilizzato per il riempimento.

Il ripristino ambientale di adeguamento alle prescrizioni VINCA, mira a limitare gli impatti su paesaggio ed intervisibilità attraverso alcuni principi:

- prevedere soluzioni che minimizzino l'impatto morfologico degli scavi e dei riporti sul contesto territoriale esistente;
- controllo delle acque superficiali, attraverso un insieme di opere di regimazione delle acque quali canali di guardia (scolina);
- controllo dell'infiltrazione delle acque attraverso la realizzazione di opportuni drenaggi per favorirne il deflusso.

Le parte del riempimento, della cava in ampliamento, sarà modellato verso il fondo cava esistente, riproducendo gradoni con una inclinazione non superiore di 30° circa (in relazione alle caratteristiche geotecniche delle terre e rocce da scavo da utilizzare). Le pedate saranno realizzate in leggera controtendenza al fine di far defluire le acque meteoriche nelle canalette di scolo, evitando così fenomeni di erosione.

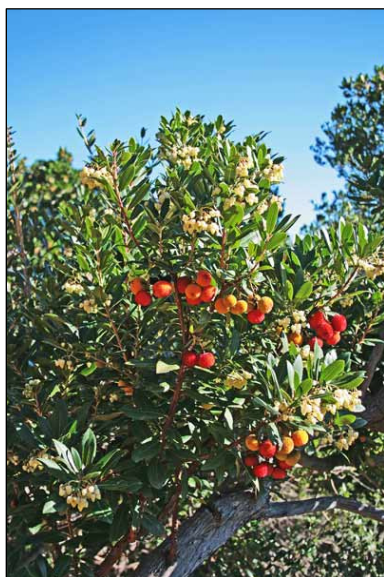
Il progetto di recupero ambientale di adeguamento prevede, inoltre, l'identificazione di zone con differenti caratteristiche floreali e ambientali: aree con macchia mediterranea e stagno (scarpate e fondo cava) e uliveto e quercia da sughero (parte pianeggiante a piano

campagna) al fine di creare un habitat che funga da corridoio ecologico con i vicini Boschi i Lucci e di Santa Teresa.

Per cui si procederà alla piantumazione di varie essenze tipiche della macchia mediterranea creando piccole macchie di verde attorno alle quali andrà ad aggregarsi e svilupparsi una microflora naturale che potrà ricostituire, nel tempo, l'ambiente floristico tipico del territorio circostante. Le specie arboree ed arbustive autoctone, di consolidato inserimento paesaggistico, che saranno piantumate sono: leccio, lentisco e corbezzolo (fig. 7) , ulivi e querce da sughero (fig. 8).

Si terrà conto delle disposizioni regionali in merito all'emergenza Xylella Fastidiosa, evitando la piantumazione di specie ospiti.

Fig. 7 – cespugli ed arbusti della macchia mediterranea da impiantare.



Corbezzolo



Lentisco



Leccio

Fig. 8 – alberi da impiantare (ulivo e quercia da sughero)



Sul fondo della cava esistente si prevede di realizzare alcuni vialetti in materiale permeabile (ghiaia) con due vasche di raccolta delle acque meteoriche di cui la prima avrà funzione di prima raccolta, essendo più grande, e la seconda avrà la funzione di accogliere le acque che dalla prima tracimeranno, attraverso una griglia posizionata in modo tale da trattenere la matrice solida depositatasi. Nei due bacini d'acqua saranno creati ambienti di palude con piantumazione di canne (fig. 9) che avranno funzione depuratrice utile a riutilizzare tali risorse idriche nelle irrigazioni delle aree a verde presenti.



Fig. 9 – tipologia di stagno in progetto.

4 VOLUMI DI TERRE E ROCCE DA SCAVO DA UTILIZZARE

Il progetto di recupero ambientale di adeguamento alle prescrizioni VINCA prevede la realizzazione di una diversa morfologia dell'area. Si prevede il riempimento dell'area di cava in ampliamento, in modo tale da riprodurre la morfologia originaria dei terreni. Lo strato di terreno vegetale e la piantumazione di specie vegetali simili a quelli esistenti, renderanno il sito ben intergrato nel contesto ambientale circostante creando un habitat che funga da corridoio ecologico con i vicini Boschi i Lucci e di Santa Teresa.

Fermo restando i quantitativi già autorizzati con i precedenti provvedimenti, in riferimento alla sistemazione finale dell'area di cava, si stima di utilizzare circa 330.000 mc di terra e roccia da scavo, privilegiando la fornitura da grandi cantieri.

Il tecnico



Istanza Proroga di cava _det.139/2016_Industrial Global Service srlu _01926580745

Da igs2000@pec.it <igs2000@pec.it>

A protocollo comune <ufficioprotocollo@pec.comune.brindisi.it>, regione
<serv.rifiutiebonifica@pec.rupar.puglia.it>

Data mercoledì 23 dicembre 2020 - 11:12

In allegato quanto in oggetto

Cordialità

- 09_PROGETTO GEOR..dwg
- 00_IGS- Istanza di proroga.PDF
- 01_IGS_c.i. amministratore .pdf
- 02_CCIAA24_07_2020.pdf
- 03_Titolo di disponibilità dei terreni .pdf
- 04_determina 139-2016.PDF
- 05-agg catastale cava .pdf
- 06_Industrial G. B. Rel giac residuo.pdf
- 07-PROGETTO.pdf
- 08_AIIF-2- IGS- Autocertificazione Tecnico Rilevatore.pdf



ISTANZA DI PROROGA AUTORIZZAZIONE CAVA¹

Il sottoscritto Nannavecchia Margherita nato a Latiano

Prov. BR il 06/04/1970 residente a Brindisi Prov. BR

indirizzo Via Aldo Spagnolo 18 in qualità di Legale Rappresentante

(generalità legale rappresentante se non è il richiedente) _____

della ditta Industrial Global Service Unipersonale Srl con sede legale in Brindisi

Prov. BR indirizzo C.da Albanesi, Strada per S. Donaci, 48

Codice Fiscale/Partita IVA 01926580745

esercitante la cava di Argilla autorizzata con Determina N. 139

del 14/07/2016, istruttoria n. _____ del _____, in scadenza il 31/07/2021

su terreni in disponibilità Proprietà sita in località Albanesi

| Comune | Foglio | Particelle |
|----------|--------|------------|
| Brindisi | 129 | 529-531 |
| | | |
| | | |


ai sensi della L.R. 37/85 e ss. mm. ed ii.

CHIEDE

di ricevere la proroga dell'autorizzazione della cava in oggetto. A tal fine, in conformità alle disposizioni riportate nel Regolamento P.R.A.E. (art. 7), presenta i documenti elencati in Allegato 1.

Data 09/11/2020

INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE srl
C.da Albanesi - C.P. 48
72100 BRINDISI
Partita IVA 01926580745


Timbro e firma

N.B. La presente istanza si riterrà accettata solo se compilata in ogni sua parte.

¹ Ai sensi dell'art. 22 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.A.E. (B.U.R.P. n. 76 del 23/05/2007), la proroga è soggetta solo alla sussistenza delle condizioni di cui all'art. 14 della L.R. 37/85 purché restino immutati il piano di coltivazione di cava ed il piano di recupero ambientale relativi alla autorizzazione originaria. Ove muti il piano di coltivazione e/o il piano di recupero ambientale la proroga è soggetta a Valutazione di Impatto Ambientale e ad autorizzazione paesaggistica ai sensi del precedente art.4 quinquies, nonché alla acquisizione di nulla osta e/o pareri in dipendenza degli eventuali ulteriori vincoli territoriali esistenti.



Camera di Commercio
Brindisi

Prot.:CEW/395/2020/CBR0095

24/7/2020

CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI BRINDISI
- UFFICIO REGISTRO DELLE IMPRESE -

CERTIFICATO DI ISCRIZIONE NELLA SEZIONE ORDINARIA

DATI IDENTIFICATIVI DELL'IMPRESA

Codice fiscale e numero d'iscrizione: 01926580745
del Registro delle Imprese di BRINDISI
data di iscrizione: 02/03/2001

Iscritta nella sezione ORDINARIA

il 02/03/2001

Iscritta con numero Repertorio Economico Amministrativo BR-109051

Denominazione: INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE SRL UNIPERSONALE

Forma giuridica: SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA CON UNICO SOCIO

Sede:

BRINDISI (BR) CONTRADA ALBANESI- STRADA PER S.DONACI, SN CAP 72100
CASELLA POSTALE N.48

indirizzo pubblico di posta elettronica certificata: IGS2000@PEC.IT

Costituita con atto del 27/02/2001

Durata della società:

data termine: 31/12/2050

OGGETTO SOCIALE:

LA SOCIETA' HA PER OGGETTO:

- L'ESECUZIONE DI OPERE EDILI SIA NEL CAMPO DELLE CIVILI ABITAZIONI CHE IN QUELLO TURISTICO, COMMERCIALE ED INDUSTRIALE;
- L'ESECUZIONE DI OPERE DI DEMOLIZIONE, DI SBANCAMENTO, DI RIMOZIONE DEI MATERIALI DI RISULTA, DI MOVIMENTO TERRA E DI SISTEMAZIONE GEOLOGICA ED IDROGEOLOGICA;
- SMALTIMENTO RIFIUTI DI QUALSIASI NATURA E TIPO;
- L'AUTOTRASPORTO DI MATERIALI E MERCI PER CONTO TERZI;
- L'ESECUZIONE DI OPERE DI SISTEMAZIONE, PAVIMENTAZIONE E MANUTENZIONE STRADALE;
- REALIZZAZIONE DI STRADE, PONTI E VIADOTTI;
- LA REALIZZAZIONE E MANUTENZIONE DI IMPIANTISTICA STRADALE NEI SETTORI IDRICO, FOGNANTE, ELETTRICO, TELEFONICO E DI CONDUZIONE DEL GAS;
- L'ACQUISTO, LA VENDITA E LA PERMUTA DEI SUOLI EDIFICATORI E DI COSTRUZIONI GIA' ULTIMATE E/O DA ULTIMARE.

IL TUTTO DA REALIZZARSI TANTO CONGIUNTAMENTE, QUANTO SEPARATAMENTE, SIA PER CONTO PROPRIO CHE PER CONTO TERZI, PRIVATI ED ENTI PUBBLICI, STATALI E PARASTATALI, ASSUMENDOSENE I RELATIVI APPALTI.

LA SOCIETA' PUO' COMPIERE TUTTE LE OPERAZIONI DI QUALSIASI NATURA DI CARATTERE ORDINARIO E STRAORDINARIO, RITENUTE DAL'ORGANO AMMINISTRATIVO NECESSARIO OD UTILE AL FINE DEL RAGGIUNGIMENTO DELL'OGGETTO SOCIALE, COMPRESO L'ACQUISTO O L'AFFITTO DI AZIENDE DI OGNI GENERE E TIPO, INOLTRE POTRA' APRIRE FILIALI E SUCCURSALI SU TUTTO IL TERRITORIO NAZIONALE ED ALL'ESTERO.

INOLTRE POTRA' COMPIERE QUALSIASI ALTRA OPERAZIONE COMMERCIALE, INDUSTRIALE E FINANZIARIA, DI NATURA MOBILIARE E/O IMMOBILIARE, COMUNQUE CONNESSA CON I PROPRI SCOPI SOCIALI, IVI COMPRESA L'ASSUNZIONE DI PARTECIPAZIONI E COINTERESSENZE IN ALTRE SOCIETA' E/O IMPRESE, COSTITUITE E/O COSTITUENDE, AVENTI UN OGGETTO COMPLEMENTARE O COMUNQUE CONNESSO CON IL PROPRIO.

Il presente certificato deve essere stampato esclusivamente in copia unica con il numero di protocollo CEW/395/2020/CBR0095. Eventuali copie devono riportare numeri di protocollo distinti.



Camera di Commercio
Brindisi

Prot.:CEW/395/2020/CBR0095

24/7/2020

PER IL COMPIMENTO DELL'ATTIVITA' DI CUI SOPRA LA SOCIETA' POTRA' SERVIRSI DELL'OPERATO DI TECNICI DEL SETTORE.

SISTEMA DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

- AMMINISTRATORE UNICO
numero componenti in carica: 1

INFORMAZIONI SULLO STATUTO

Poteri da Statuto:

L'ORGANO AMMINISTRATIVO E' INVESTITO DEI PIU' AMPI POTERI PER LA GESTIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLA SOCIETA', SENZA ECCEZIONI DI SORTA E GLI SONO CONFERITE TUTTE LE FACOLTA' PER L'ATTUAZIONE ED IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI SCOPI SOCIALI.

ALL'ORGANO AMMINISTRATIVO SPETTA LA RAPPRESENTANZA LEGALE DELLA SOCIETA' DI FRONTE AI TERZI ED IN GIUDIZIO, CON FACOLTA' DI PROMUOVERE AZIONI ED ISTANZE GIUDIZIARIE ED AMMINISTRATIVE E PER OGNI GRADO DI GIURISDIZIONE ED ANCHE PER GIUDIZI DI REVOCAZIONE E CESSAZIONE E DI NOMINARE ALL'UOPO AVVOCATI E PROCURATORI ALLE LITI.

INFORMAZIONI PATRIMONIALI E FINANZIARIE

Capitale Sociale in EURO:
deliberato 10.200,00
sottoscritto 10.200,00
versato 10.200,00

ATTIVITA'

Data d'inizio dell'attivita' dell'impresa: 06/12/2002

Attivita' esercitata nella sede legale:

L'ESECUZIONE DI OPERE EDILI SIA NEL CAMPO DELLE CIVILI ABITAZIONI CHE IN QUELLO TURISTICO, COMMERCIALE ED INDUSTRIALE;
L'ESECUZIONE DI OPERE DI DEMOLIZIONE, DI SBANCAMENTO, DI MOVIMENTO TERRA E DI SISTEMAZIONE GEOLOGICA ED IDROGEOLOGICA;
L'AUTOTRASPORTO DI MATERIALI E MERCI PER CONTO TERZI;
L'ESECUZIONE DI OPERE DI SISTEMAZIONE, PAVIMENTAZIONE E MANUTENZIONE STRADALE;
REALIZZAZIONE DI STRADE, PONTI E VIADOTTI;
LA REALIZZAZIONE E MANUTENZIONE DI IMPIANTISTICA STRADALE NEI SETTORI IDRICO, FOGNANTE, TELEFONICO E DI CONDUZIONE DEL GAS NON RIENTRANTI NELLA L. 46/80.

Categorie di opere generali e specializzate

(fonte Casellario ANAC):
Categoria: OG13 - OPERE DI INGEGNERIA NATURALISTICA
Classificazione: I - FINO A 258.000 EURO

Categoria: OG8 - OPERE FLUVIALI, DI DIFESA, DI SISTEMAZIONE IDRAULICA E DI BONIFICA
Classificazione: I - FINO A 258.000 EURO

Attestazione di qualificazione alla esecuzione di lavori pubblici

(fonte Casellario ANAC):
Codice identificativo SOA: 13103700152
Denominazione: ATTESTA S.P.A. - SOCIETA' ORGANISMO DI ATTESTAZIONE
Numero attestazione: 95464/7/00

Il presente certificato deve essere stampato esclusivamente in copia unica con il numero di protocollo CEW/395/2020/CBR0095. Eventuali copie devono riportare numeri di protocollo distinti.



Camera di Commercio
Brindisi

Prot.:CEW/395/2020/CBR0095

24/7/2020

Data rilascio: 20/02/2020
Data scadenza: 19/02/2025

Albo Nazionale Gestori Ambientali
(fonte Ministero dell'Ambiente):
Iscritto nella sezione di: BARI
Numero iscrizione: BA/001244
Data cancellazione: 26/05/2016

Albo Nazionale Gestori Ambientali
(fonte Ministero dell'Ambiente):
Iscritto nella sezione di: BARI
Numero iscrizione: BA/004415
Categoria: 4 - RACCOLTA E TRASPORTO DI RIFIUTI SPECIALI NON PERICOLOSI
Classe: D - QUANTITA' ANNUA COMPLESSIVAMENTE TRATTATA SUPERIORE O UGUALE A 6.000
T. E INFERIORE A 15.000 T.
Data inizio: 12/08/2016
Data scadenza: 12/08/2021

TITOLARI DI CARICHE O QUALIFICHE

* NANNAVECCHIA MARGHERITA (rappresentante dell'impresa)
nata a LATIANO (BR) il 06/04/1970
codice fiscale: NNNMGH70D46E471U
- AMMINISTRATORE UNICO nominato con atto del 24/09/2011
presentazione il 30/09/2011
durata in carica FINO ALLA REVOCA
Data iscrizione: 04/10/2011

Il presente certificato riporta le notizie/dati iscritti nel Registro alla data odierna.

Il presente certificato non puo' essere prodotto agli organi della pubblica amministrazione o ai privati gestori di pubblici servizi.

| | | |
|---|------|------|
| RISCOSSI PER DIRITTI | EURO | 5,00 |
| TOTALE | EURO | 5,00 |
| TOTALE CON GLI IMPORTI ESPRESSI IN LIRE: 9681 | | |

A RICHIESTA DELL'INTERESSATO SI RILASCIAMO IL PRESENTE CERTIFICATO IN
ESENZIONE DELL'IMPOSTA DI BOLLO PER GLI USI CONSENTITI DALLA LEGGE.
L'EVENTUALE USO PER FINI DIVERSI RICADE SOTTO LA PERSONALE RESPONSABILITA'
DELL'UTENTE

IL CONSERVATORE
(DOTT. ANGELO RAFFAELE CAFORIO)

MICHELE TASCAGNI

*** fine certificato ***



Benedetto PETRACHI

Notario in Brindisi

Ufficio Notarile F. 13

REPUBBLICA ITALIANA - F. 13 - 522879

Repertorio N. 58.630

Raccolta N. 13.229

Vendite di terreni agricoli

REGISTRATO IN BRINDISI

REPUBBLICA ITALIANA

28-12-2004

N. 3854/1T

Il ventitre dicembre duemilaquattro, in Brindisi nel mio studio al Corso Umberto I° n.85.

Innanzi a me Dottor Benedetto PETRACHI, Notaio in Brindisi, iscritto nel Ruolo del Distretto Notarile di Brindisi, senza assistenza di testimoni per espressa rinuncia fattavi dalle parti, d'accordo tra loro con il mio consenso, avendo i requisiti di legge,

sono presenti

- CARRIERO Vincenzo, nato a Mesagne il 17 luglio 1937 (CRR VCN 37L17 F152Q), ivi residente alla via Re di Puglia n.25, pensionato, coniugato in comunione legale;
- CARRIERO Francesco, nato a Mesagne il 6 ottobre 1950 (CRR FNC 50R06 F152E) e LILLO Annamaria, nata a Mesagne il 23 luglio 1958 (LLL NMR 58L63 F152Q), braccianti agricoli ed ivi residenti alla via Gramsci n.4, coniugi in regime di comunione legale dei beni;
- NANNAVECCHIA Margherita, nata a Latiano il 6 aprile 1970 e residente in Brindisi alla via Benedetto Brin n.29/B, che al presente atto interviene non in proprio ma quale Amministratore Unico e legale rappresentante con pieni poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione della società denominata "INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE S.R.L. UNIPERSONALE", con sede

in Brindisi alla contrada Albanesi - strada per S.Donaci, codice fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Brindisi 01926580745, con R.E.A. n.109051.

Della loro identità personale, qualità e poteri, io notaio sono certo.

PRIMA VENDITA

CARRIERO Vincenzo vende e trasferisce alla società "INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE SRL UNIPERSONALE", che così come rappresentata accetta e dichiara di acquistare, la piena proprietà di un terreno agricolo in agro di BRINDISI, alla contrada "Albanesi", esteso circa ha. 01,23,16; confinante con strada, con proprietà Cosolo e con Masseria Lucci, salvo se altri. Nel C.T. al foglio 129, particella n.430 di ha. 1,23,16, seminativo, cl.3, R.D.Euro 57,25 e R.A.Euro 34,98.

Quanto venduto è pervenuto alla parte venditrice con atto di acquisto, quale bene personale, per notaio Corrado Scorsone di Brindisi del 28 novembre 1984, registrato a Brindisi il 7 dicembre 1984 al n.6167 ed ivi trascritto in data 13 dicembre 1984 ai nn.18048/16030.

SECONDA VENDITA

CARRIERO Francesco e LILLO Annamaria vendono e trasferiscono alla società "INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE SRL UNIPERSONALE", che così come rappresentata, accetta e dichiara di acquistare, la piena proprietà di un terreno agricolo in agro di BRINDISI, alla contrada "Albanesi", esteso circa are 93,97

(novantatré virgola novantasette); confinante con strada, con proprietà Continelli, con il terreno sopra venduto e con proprietà Durano, salvo se altri.

Nel C.T. al foglio 129, particella n.431 di are 93,97, seminativo, cl.3, R.D.Euro 43,68 e R.A.Euro 26,69.

Quanto venduto è pervenuto alla parte venditrice con atto di acquisto per notaio Michele Errico da Brindisi del 12 luglio 1994, trascritto presso la Conservatoria di Brindisi in data 19 luglio 1994 ai nn.9722/8396.

DISPOSIZIONI COMUNI

Le parti dichiarano che il prezzo della prima vendita è di Euro 18.000 (diciottomila), di cui Euro 16.000 (sedicimila) già versati ed Euro 2.000 (duemila) con assegno intestato al venditore, "non trasferibile", n.31090555 mentre il prezzo della seconda vendita è di Euro 15.493,70 (quindicimilaquattrocentonovantatré virgola settanta) di cui Euro 10.000 (diecimila) già versati ed Euro 5.493,70 (cinquemilaquattrocentonovantatré virgola settanta) con assegno intestato al solo Carriero Francesco, "non trasferibile", n.31090556, entrambi tratti sul conto corrente n.900331 della filiale di Latiano di "Bancapulia spa".

I venditori ritirano i rispettivi assegni e rilasciano liberatoria quietanza di saldo degli interi prezzi.

Le vendite sono fatte ed accettate a corpo e non a misura, e detti terreni vengono venduti nello stato di fatto e di di-

ritto in cui oggi si trovano, con ogni accessorio, accessio-
ne, dipendenza, pertinenza, servitù attive e passive se e co-
me esistenti.

Le parti venditrici, dichiarano e garantiscono che quanto
venduto è di loro titolarità e disponibilità, libero da ipo-
teche e trascrizioni pregiudizievoli e che non vi sono confi-
nanti interessati ad esercitare il diritto di prelazione.

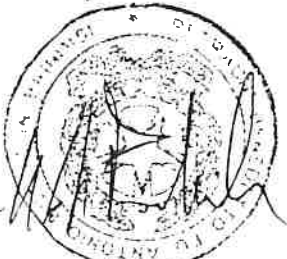
Le parti rinunciano ad ogni iscrizione spettante.

Per patto espresso il possesso materiale sarà trasferito il
23 dicembre 2005.

Le parti venditrici mi consegnano i dovuti certificati di
destinazione urbanistica e dichiarano che dalla data del ri-
lascio non sono intervenuti mutamenti di destinazione.

Io Notaio, ritiro i detti certificati e li allego al presen-
te atto sub. "A" e "B". Le parti mi dispensano dal leggere
gli allegati dichiarando di ben conoscerli.

Richiesto io notaio ho ricevuto questo atto e l'ho letto
alle parti che lo hanno approvato sottoscrivendolo con me no-
taio. Il presente atto dattiloscritto e completato a mano
sempre da me notaio si contiene in un foglio su quattro pagi-
ne sin qui.

Luigi Vivarese
Lillo Ammendino
Maurice...
Luigi Vivarese
Lillo Ammendino
Maurice...


Repertorio N. 54.023

Raccolta N. 12.269

Vendita di terreno agricolo

REPUBBLICA ITALIANA

Il ventisette febbraio duemilaquattro, in Brindisi nel mio studio al Corso Umberto I° n.85.

Innanzi a me Dottor Benedetto PETRACHI, Notaio in Brindisi, iscritto nel Ruolo del Distretto Notarile di Brindisi, senza assistenza di testimoni per espressa rinuncia fattavi dalle parti, d'accordo tra loro con il mio consenso, avendo i requisiti di legge,

sono presenti

- DURANO Raffaella, nata a Roma il 3 gennaio 1927 (DRN RFL 27A43 H501Z), e residente in Brindisi al Viale Francia n.69, pensionata, in comunione legale;
- TARCHIONI Clelia Anna Rita, nata a Brindisi il 5 maggio 1943 (TRC CLL 43E45 B180X), e residente in Bari alla via Luigi Luzzatti n.15, casalinga, in comunione legale;
- Nannavecchia Margherita, nata a Latiano il 6 aprile 1970 che dichiara di intervenire al presente atto non in proprio ma quale Amministratore Unico con pieni poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione nonchè legale rappresentante della società a responsabilità limitata, denominata "INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE s.r.l. unipersonale", con sede in Brindisi alla Contrada Albanesi - Strada per San Donaci, Casella Postale n.48, domiciliata per la carica presso la sede socia-

COPIA

le, iscritta al R.E.A. presso la C.C.I.A.A. di Brindisi al n.109051, codice fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Brindisi n.01926580745.

Della loro identità personale, qualità e poteri idonei io notaio sono certo.

Con il presente atto DURANO Raffaella e TARCHIONI Clelia Anna Rita vendono e trasferiscono, ciascuna per la propria quota indivisa pari ad 1/2 (un mezzo), alla società "INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE s.r.l. unipersonale", che così come rappresentata, accetta e dichiara di acquistare, la piena proprietà di un terreno in agro di BRINDISI, esteso circa ha. 1,08,45 (ettari 1 (uno) are 8 (otto) e centiare 45 (quarantacinque); confinante con la società acquirente, con strada e con proprietà Carriero, salvo se altri.

Nel C.T. del Comune di Brindisi al foglio 129, particella n.432 di ha. 1,08,45, seminativo, cl.3, R.D.Euro 50,41 e R.A. Euro 30,81.

Detto terreno è pervenuto alla parte venditrice con atto di divisione per notaio Corrado Scorsonelli da Brindisi del 28 novembre 1984, repertorio n.11.507, registrato in Brindisi il 7 dicembre 1984 al n.6167 ed trascritto presso la Conservatoria RR.II. di Brindisi in data 13 dicembre 1984 ai nn.18047/16029 ove Durano Raffaella fu erroneamente indicata come nata nell'anno 1929.

Le parti dichiarano che il prezzo della presente vendita è

di Euro 13.500 (tredicimilacinquecento), somma che la parte venditrice riconosce di avere avuto dalla società acquirente e ne rilascia liberatoria quietanza di saldo.

La vendita è fatta ed accettata a corpo e non a misura, e detto terreno viene venduto nello stato di fatto e di diritto in cui oggi si trova, con ogni accessorio, accessione, dipendenza, pertinenza, servitù attive e passive se e come esistenti, gravato soltanto da una servitù di elettrodotto a favore dell'Enel.

La parte venditrice, dichiara e garantisce che quanto venduto è di sua titolarità e disponibilità, libero da ipoteche e trascrizioni pregiudizievoli e che non vi sono confinanti interessati ad esercitare il diritto di prelazione.

Le parti rinunciano ad ogni iscrizione d'ufficio eventualmente loro spettante.

Possesso immediato per ogni effetto di legge.

La parte venditrice, mi consegna il dovuto certificato di destinazione urbanistica, che io Notaio allego al presente atto sub. "A" e dichiara che dalla data del rilascio non sono intervenuti mutamenti di destinazione.

Le parti dispensano me Notaio dalla lettura dell'allegato, poichè dichiarano espressamente di ben conoscerlo.

Richiesto io

notaio ho ricevuto questo atto e l'ho letto alle parti che lo hanno approvato sottoscrivendolo con me notaio. Il presente atto dattiloscritto da me notaio si contiene in un foglio su quattro pagine sin qui.

All'originale firmato: DURANO Raffaella, TARCHIONI Clelia Anna Rita, NANNAVECCHIA Margherita e Benedetto PETRACHI Notaio. segue impronta del sigillo notarile.

Dott. Benedetto PETRACHI
Notaio in Brindisi
Corso Umberto I°, 99 - Tel. e Fax: 522054

Repertorio N.53.174

Raccolta N.12.062

Vendita

REPUBBLICA ITALIANA

REGISTRATO
19/1/2004
ALM. 233/17

Il giorno ventitre dicembre duemilatre, in Brindisi nel mio studio al Corso Umberto I° n.85.

Avanti a me Dottor Benedetto **PETRACHI**, Notaio in Brindisi, iscritto nel Collegio Notarile di Brindisi, senza assistenza dei testimoni per espressa rinuncia fattavi dalle parti d'accordo tra loro e con il mio consenso, avendo i requisiti di legge,

sono presenti

1 - Gira Carmelo, geometra, nato a Taranto il 27 gennaio 1946 ed ivi residente alla via Lombardia n.26, che dichiara di intervenire al presente atto non in proprio ma quale procuratore speciale della società "**CALCESTRUZZI Spa**" con sede in Bergamo alla via G.Camozzi n.124, ove domicilia ai fini di questo atto, iscritta al R.E.A. presso la C.C.I.A.A. di Bergamo al n.216610, partita IVA, Codice Fiscale e numero Registro Imprese 01038320162, tale nominato da Colombini Mario nato a Rosignano Marittimo il 25 settembre 1946 quale Consigliere Delegato con pieni poteri della predetta società, giusta procura speciale autenticata nella firma dal notaio Paganoni Giancarlo da Bergamo in data 3 ottobre 2003 con il n.33.519 di repertorio, che si allega al presente atto sub "A";

- Nannavecchia Margherita nata a Latiano il 6 aprile 1970 che

dichiara di intervenire al presente atto non in proprio ma quale amministratore unico con pieni poteri e legale rappresentante della "INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE s.r.l. unipersonale", società unipersonale, con sede in Brindisi alla Contrada Albanesi, Casella Postale n.48, domiciliata per la carica presso la sede sociale, iscritta al R.E.A. presso la C.C.I.A.A. di Brindisi al n.109051, partita IVA e numero Registro Imprese 01926580745.

Della loro identità personale, qualità e poteri io notaio sono certo.

Con il presente atto la società "CALCESTRUZZI Spa", come rappresentata, vende e trasferisce alla società "INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE s.r.l. unipersonale" che, come rappresentata, accetta e dichiara di acquistare, la piena proprietà delle sottodescritte unità immobiliari in territorio di Brindisi alla località "Albanesi", e precisamente:

- terreno adibito a cava, esteso circa ha 6,04,56 (ettari sei are quattro e centiare cinquantasei) nella sua complessiva stratificazione, intesa in unità di superficie e di volume, con sovrastanti due piccoli fabbricati ad uso cabina elettrica e locale gruppo elettrogeno; in confine con la società acquirente, con strada San Donaci-Brindisi e con proprietà Durano, salvo altri.

Quanto venduto è censito nel N.C.E.U. al foglio 129, particella n.451, via per Sandonaci, piano terra, in corso di de-

finizione, già distinto al Catasto Terreni, prima della fusione, con le particelle nn.390, 391, 88 e 200.

Alla società venditrice il detto immobile è pervenuto con atto per notaio Gian Paolo Toscano Rivalta di Ravenna in data 18 dicembre 1998, repertorio n.63.076 e raccolta n.13.694, ivi registrato il 22 dicembre 1998 al n.2571.

Le parti dichiarano che la Regione Puglia, ufficio minerario regionale, ha comunicato ad esse parti la determina del dirigente n.12 del giorno 11 febbraio 2003 statuente il trasferimento dell'autorizzazione Dec.Dir. n.45 del 31 agosto 1999 per la coltivazione ed il recupero ambientale della cava di calcarenite e calcare relativamente al terreno sopra venduto, dalla "CALCESTRUZZI S.p.a." alla "INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE S.r.l. unipersonale".

La parte acquirente, pertanto, s'impegna e si obbliga a subentrare in tutti gli obblighi e le prescrizioni previsti dal detto Decreto, compresi gli obblighi di ripristino e risistemazione ambientale ed i relativi obblighi di garanzia, procedendo a sostituire con proprie garanzie quelle già rilasciate dalla parte venditrice.

Le parti dichiarano che il prezzo della vendita è di Euro 215.396,20 (duecentoquindicimilatrecentonovantasei virgola venti) così regolato nel pagamento:

- quanto ad Euro 30.000,00 (trentamila virgola zero zero) la parte venditrice dichiara di averli già ricevuti dalla parte

acquirente e ne rilascia quietanza di saldo;

- quanto ai restanti Euro 185.396,20 (centottantacinquemila-trecentonovantasei virgola venti) saranno pagati a mezzo ricevute bancarie con 11 (undici) rate mensili consecutive, senza interessi, ciascuna dell'importo di Euro 16.854,20 (sedicimilaottocentocinquantaquattro virgola venti), scadenti l'ultimo giorno di ogni mese, a partire dal 29 febbraio 2004.

A garanzia di tale dilazione di pagamento la parte acquirente consegna alla parte venditrice corrispondente fidejussione assicurativa "a prima richiesta" con scadenza al 31 gennaio 2005 (duemilacinque), atto di fideiussione n.5080/2003 in data 19 dicembre 2003 emesso dalla "Industria e Finanza Spa" con sede in Roma.

Gli immobili vengono trasferiti a corpo e non a misura, nello stato di fatto e di diritto in cui oggi si trovano, ben noto alla parte acquirente, con ogni accessorio, dipendenza, pertinenza, attinenza, e con ogni riveniente diritto, ragione ed azione.

In particolare, la parte acquirente dichiara di essere a conoscenza che il terreno, interessato da attività estrattiva, si presenta manomesso e di complessa utilizzazione - tenuto conto della situazione morfologica e geologica - e comunque non idoneo di alcuna attività agricola e/o coltivazione. A tal fine, la stessa parte acquirente dichiara di assumersi o-

gni obbligo e responsabilità in ordine alla sistemazione del terreno, alla possibile necessità di opere di consolidamento, rimodellamento e/o ripristino ambientale che, ad attività estrattiva esaurita, verrà posta in essere a tutte sue cure e spese.

La parte venditrice garantisce che quanto alienato è di sua titolarità e disponibilità, franco e libero da ipoteche e trascrizioni pregiudizievoli.

La parte acquirente esonera e manleva espressamente la parte venditrice da ogni obbligo e responsabilità in ordine ad eventuali richieste risarcitorie provenienti da terzi eventuali aventi diritto di prelazione agraria, esonerando quindi la parte venditrice stessa dal porre in essere le relative incombenze.

Possesso giuridico e materiale immediato per ogni effetto utile ed oneroso.

Le parti rinunciano ad ogni iscrizione eventualmente spettante.

Il rappresentante della parte venditrice, previamente ammonito da me notaio sulle responsabilità penali in caso di dichiarazione falsa, ai sensi di legge dichiara:

- che le costruzioni sono state realizzate abusivamente e sono state presentate al Comune di Brindisi le dovute domande di sanatoria come segue:

a) protocollo n.78102 in data 8 ottobre 1986 con versamento

di Lire 252.000 (duecentocinquantaduemila) effettuato in data
30 settembre 1986 dall'ufficio postale di Statte, bollettino
n.281;

b) protocollo n.17567 in data 27 febbraio 1995 relativamente
alla quale è stata rilasciata la concessione in sanatoria
n.317/406 in data 23 settembre 1999 e notificata alla parte
il 22 ottobre 1999;

- che dette costruzioni non hanno subito successivi interven-
ti edilizi per i quali la legge richiedeva il rilascio di
concessione, licenza o autorizzazione alcuna.

La parte venditrice mi consegna il certificato di destina-
zione urbanistica del terreno aggiungendo che dalla data del
rilascio non sono intervenuti mutamenti di destinazione.

Io notaio ritiro il detto certificato di destinazione urba-
nistica e lo allego al presente atto sub "B".

Imposte e spese del presente atto e delle dipendenti forma-
lità sono a carico della parte acquirente, la quale, ai fini
dell'applicazione dell'imposta di registro, mi dichiara che
il terreno in oggetto è destinato ad attività estrattiva e
non agricola in forza del già citato Decr. Dir. n.45/99 e
pertanto richiede l'applicazione dell'imposta di Registro al-
l'otto per cento poichè trattasi di terreno agricolo che
poichè adibito a cava ha perso la possibilità di utilizzazio-
ne per scopi agricoli.

Le parti mi dispensano dal leggere gli allegati dichiarando

di ben conoscerli.

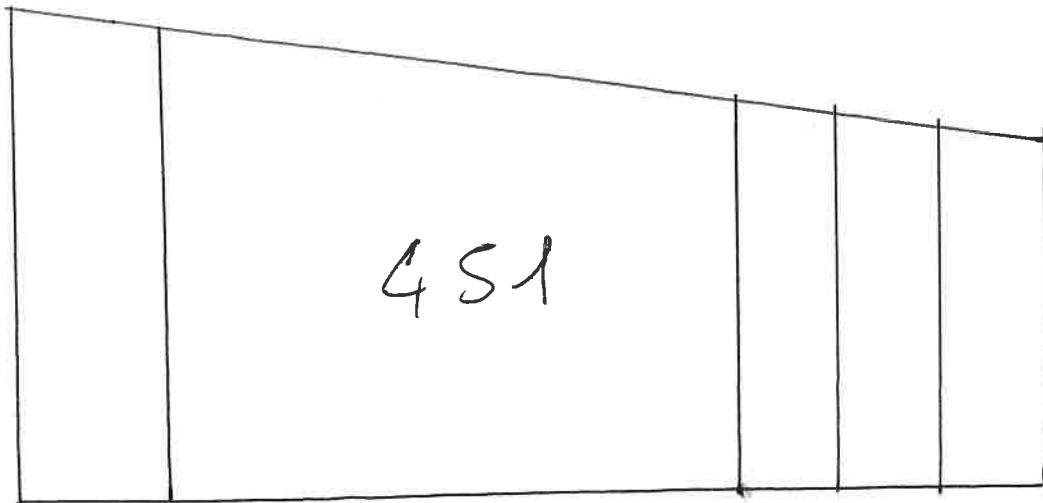
Richiesto io Notaio ho ricevuto quest'atto e l'ho letto alle parti che lo hanno approvato sottoscrivendolo con me Notaio. Il presente atto, dattiloscritto e completato a mano da me notaio, si contiene in due fogli su pagine sette sin qui.

All'originale firmato: Gira Carmelo, Nannavecchia Margherita,
Petrachi Benedetto notaio.

ATTORI ACQUISTO PTL 451

TOTALO PETRACCHI 23.12.2003 REG. 19.01.2004

GRAC. "CALCESTRUZZI" 165



ATTO DI ACQUISTO P/L 430-431 (AMPIAMENTO)
NOTAIO PETRACCHI 23.12.2004 REG. 28.12.2004 - 3854/HT
CARRIEROVI - CARRIEROF - 165

| | | | | |
|--|--|-------------|-------------|-------------|
| | | 4 3 0 | 4 3 1 | 4 3 2 |
|--|--|-------------|-------------|-------------|



ATTO DIRIGENZIALE

La presente determinazione, ai sensi del comma 3 art. 20 DPGR n. 443/2015, è pubblicata in data odierna all'Albo di questa Sezione dove resterà affissa per dieci giorni lavorativi.

Modugno (BA), 14/07/2016

Il Responsabile del Servizio Pubblicazione
(Sig. Carlo Tedesco)

**N. 139 del 14/07/2016
del Registro delle Determinazioni**

Codice CIFRA: 089/DIR/2016/00 139

OGGETTO: Modifica dell'autorizzazione con D.D. di Proroga n. 77 del 21.04.2016 alla coltivazione di una cava di Argilla, in località "Albanesi" in catasto foglio 129 di Brindisi p.lle 430-431-432 e 451; Società: I.G.S. s.r.l. - Sede Legale Contrada Albanesi, c.p. 48 - 72100 Brindisi

L'anno 2016, addì 14 del mese di LUGLIO, presso la sede della Sezione Ecologia in Modugno Z.I. (BA) Viale delle Magnolie 6/8.

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO ATTIVITA' ESTRATTIVE

- VISTA la L.R. 04 febbraio 1997 n. 7, art.4, 3° comma, artt. 5 e 6 e s.m.i.;
- VISTA la D.G.R. n. 3261 del 28/7/98;
- VISTI gli artt. 4 e 16 del D. Lgs. n. 165/01;
- VISTO l'art. 32 della legge 18 giugno 2009, n. 69, che prevede l'obbligo di sostituire la pubblicazione tradizionale all'Albo ufficiale con la pubblicazione di documenti digitali sui siti informatici;
- VISTO l'art. 18 del Dlgs n. 196/03 "Codice in materia di protezione dei dati personali" in merito ai Principi applicabili ai trattamenti effettuati dai soggetti pubblici;
- VISTO il D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616;



SEZIONE ECOLOGIA

SERVIZIO ATTIVITÀ ESTRATTIVE

- VISTA la l.r. 7/80 e s.m.i.;
- VISTA la L.R. 22 maggio 1985, n. 37 e succ. modificazioni;
- VISTO il D.P.R. 9 aprile 1959, n. 128;
- VISTO il D. L.vo 9 aprile 2008, n. 81;
- VISTO il D.Lgs. 25 novembre 1996, n. 624;
- VISTA la D.G.R. 538 del 09.05.2007 e s.m.i. Direttiva in materia di Attività Estrattive;
- VISTA la D.G.R. n.580 del 15.05.2007 di approvazione del PRAE e s.m.i. apportate con D.G.R. n. 445 del 23-02-2010 di approvazione del PRAE;
- VISTO il D.L.vo n.117 del 30.05.2008 di attuazione della direttiva 2006/21/CE relativa alla gestione dei rifiuti delle industrie estrattive;
- VISTA la D.G.R. 09.09.2014 n. 1845 recante "Servizio Attività Economiche Consumatori e Servizio Ecologia – modifica funzioni deliberazione di G.R. 3044 del 29.12.2011", di attribuzione al Servizio Ecologia delle funzioni di programmazione nel Settore estrattivo e di gestione dei procedimenti autorizzativi e regolativi delle attività imprenditoriali nel settore estrattivo;
- VISTO il Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 1 ottobre 2014 n. 653 – Servizio Attività Economiche Consumatori e Servizio Ecologia – modifica funzioni;
- VISTO l'ATTO DIRIGENZIALE n. 22 del 20.10.2014 del Direttore dell'Area Organizzazione e riforma dell'Amministrazione, recante "riassetto organizzativo degli Uffici dell'Area Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche";
- VISTA la D.G.R. del 25.11.2014 con la quale è stato soppresso il C.T.R.A.E.;
- VISTO il DPGR 443 del 31.07.2015 con il quale è stata riorganizzata e ridenominata l'intera struttura regionale, resa operativa con l'insediamento dei Direttori di Dipartimento, avvenuto 02.11.2015;
- VISTA la DGR 2028 del 10.11.2015 con la quale è stato conferito al Dirigente Ing. Giuseppe TEDESCHI l'interim della direzione della Sezione Ecologia;
- VISTA la Determinazione Dirigenziale n. 405 del 24.11.2015, con la quale il Dirigente della Sezione Ecologia delega, ai sensi dell'art. 45 della L.R. 16 aprile 2007, n. 10, alcune funzioni dirigenziali all'Ing. Angelo LEFONS, così come meglio specificato nel citato atto.

Premesso che:

- Con provvedimento n. 148 del 04.07.2013, è stata rilasciata Determinazione Dirigenziale di Ampliamento e Proroga, dell'originaria autorizzazione rilasciata con DEC/ICA n. 45/MIN del 31.8.1999 e s.m.i, alla Società I.G.S. s.r.l., sede Legale Contrada Albanesi, Brindisi all'esercizio della cava sita in località "Albanesi" sulle particelle 451(ex p.lle 88-200-390 e 391)-431-430 e 432 del foglio 129 di Brindisi, estesa complessivamente per Ha 9.30.10;
- In data 18.02.2016 prot. n. 0002032, la società I.G.S. srl ha presentato, istanza di Proroga per l'"Utilizzo di Terre e Rocce da Scavo" autorizzate con la D.D. n. 442 del 02.10.2014 e la D.D. 370 del 15.10.15 di Modifica ed integrazione, al fine di dare attuazione al progetto di recupero dell'area interessata all'estrazione di argilla sui terreni ricadenti sulle p.lle 451 (ex p.lle 88-200-390 e 391)-430-431 e 432 del foglio n. 129 di Brindisi estesi complessivamente HA 9.30.10;
- Con D.D. n. 77 del 21.04.2016 è stata prorogata l'autorizzazione all'esercizio della cava di Argilla, in località "Albanesi", rilasciata con D.D. 148 del 04.07.2013 e la proroga dell'autorizzazione per l'utilizzo di "Terre e Rocce da scavo" sugli stessi terreni, rilasciata con D.D. n. 370 del 15.10.2015;
- La società I.G.S. s.r.l. è rappresentata legalmente dalla Sig.ra Nannavecchia Margherita, n. il 06.04.1970 a Latiano (BR), residente a LECCE alla Via Milinanni, 7 Amministratore Unico della



SEZIONE ECOLOGIA

SERVIZIO ATTIVITÀ ESTRATTIVE

Società, avente P.IVA n. 01926580745 d'iscrizione alla Camera di Commercio di Brindisi, con Sede Legale in Contrada Albanesi, c.p. n. 48 – 72100 BRINDISI;

- In data 30 Giugno 2016 prot. 0008230, la sig.ra Nannavecchia Margherita ha presentato un'istanza di rettifica unicamente della validità da 10 a 5 anni, più 2 per completare il recupero dell'intera area di cava, dell'autorizzazione rilasciata con D.D. n. 77 del 21.04.2016, avendo riscontrato difficoltà a stipulare la polizza fideiussoria assicurativa a garanzia dei lavori di ripristino dell'area di cava richiesta dal Servizio Attività Estrattive con nota prot. 0006288 in data 20.05.2016;

Considerato che:

- sia il piano di coltivazione che quello di recupero, approvati da questo Ufficio con la D.D. 148 del 2013, restano invariati;
- dalla relazione tecnica del 09.02.2016 prot. 0001511 e dalla documentazione grafica presentata dalla società ad integrazione dell'istanza del 29.09.2015 prot. 13054, risultano estratti al 31.12.2015 mc. 101.300 ca di cui mc. 71.000 di argilla, mc. 10.000 di terreno vegetale e ca. 20.000 mc di materiale di scarto;
- i terreni interessati sono di proprietà della società I.G.S. srl, per uso cava e nel caso specifico per l'estrazione dello strato di argilla presente nei terreni;

VERIFICA AI SENSI DEL D. Lgs. 196/03

Garanzie alla riservatezza

La pubblicazione dell'atto all'albo, salve le garanzie previste dalla legge 241/90 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela alla riservatezza dei cittadini, secondo quanto disposto dal D.lgs 196/03 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal vigente regolamento regionale n.5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari.

Ai fini della pubblicità legale, l'atto destinato alla pubblicazione è redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento a dati sensibili; qualora tali dati fossero indispensabili per l'adozione dell'atto, essi sono trasferiti in documenti separati, esplicitamente richiamati.

ADEMPIMENTI CONTABILI SENSI DELLA L.R. n.28/2001 E SUCCESSIVE MODIFICAZIONI ED INTEGRAZIONI:

Il presente provvedimento non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO ATTIVITÀ ESTRATTIVE

- sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate;
- vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal funzionario istruttore;
- richiamato, in particolare, il disposto dell'art. 6 della legge regionale n. 7/97, in materia di modalità di esercizio della funzione dirigenziale;

Ritenuto di dover provvedere in merito, ai sensi dell'art. 14 della l.r. n. 37/85 e ss.mm. e ii. e ai sensi del Dec. Lgs. N. 152/2006



D E T E R M I N A

- 1) Di modificare la data di validità, dal 30.04.2026 al 31.07.2021, dell'autorizzazione rilasciata con D.D. n. 77 del 21.04.2016, alla società I.G.S. srl, con sede Legale alla Contrada Albanesi, c.p. 45 -72100 BRINDISI - P.IVA 01926580745 rappresentata legalmente dalla Sig.ra Nannavecchia Margherita, nata a Latiano il 06.04.1970, residente a Lecce alla Via Millnanni, 7, della cava in località "Albanesi" in catasto particelle 451-430-431 e 432 del foglio 129 di Brindisi estesa complessivamente HA 9.30.10;
- 2) La presente autorizzazione è valida fino al 31-07-2021 e con efficacia a decorrere dalla data di deposito al protocollo dell'Ufficio scrivente della polizza fidejussoria di cui al successivo punto 3);
- 3) La presente autorizzazione viene rilasciata a condizione che l'esercente presti una garanzia finanziaria, dell'importo di € 200.000,00 (euro Duecentomila/00), per l'adempimento degli oneri derivanti dall'autorizzazione stessa in relazione alle opere da eseguire e ai lavori di recupero ambientale dell'area. Detta garanzia può essere resa anche sotto forma fidejussoria/assicurativa e deve essere valida per i due anni successivi alla data di scadenza della presente autorizzazione, ai sensi della D.G.R. 292/2011, per consentire il recupero ambientale, fino al 31.07.2023. La polizza fidejussoria può essere svincolata solo a seguito dell'avvenuto collaudo, ai sensi dell'art. 25 della L.R. 37/85;
- 4) di confermare le condizioni e gli obblighi imposti dall'originario provvedimento di autorizzazione alla coltivazione con DEC/ICA n. 45/1999, i successivi provvedimenti di Trasferimento con D.D. n. 12/MIN del 11.02.2003 e di Proroga n. 63/2007, n. 47/2009, n. 148/2013 e n. 77 del 21.04.2016 e le autorizzazioni D.D. n. 422/2014 e n. 370/2015 per l'utilizzo di Terre e Roccia da Scavo, che qui s'intendono integralmente recepiti, salvo quanto in contrasto con il presente provvedimento;
- 5) Il presente provvedimento:
 - a) sarà pubblicato all'albo on line nelle pagine del sito www.regione.puglia.it;
 - b) sarà trasmesso in copia conforme all'originale alla Segreteria della Giunta Regionale;
 - c) sarà disponibile nella voce "Trasparenza degli Atti" del sito: www.sistema.puglia.it;
 - d) sarà trasmesso in copia all'Assessore competente;
 - e) sarà notificato in copia alla Sig.ra Nannavecchia Margherita, in qualità di Amministratore Unico della società I.G.S. srl ed al Sig. Sindaco del Comune di BRINDISI;
 - f) Il presente provvedimento viene trasmesso in copia al Dirigente della Sezione Ecologia;

Il Dirigente del Servizio Attività Estrattive
(Ing. Angelo LEFONS)

I sottoscritti attestano che il presente procedimento istruttorio affidato è stato espletato nel rispetto delle norme vigenti e che il presente schema di determinazione è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Funzionario Istruttore
(geom. Emilio Durante)



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA, OPERE
PUBBLICHE E PAESAGGIO**

SEZIONE ECOLOGIA

SERVIZIO ATTIVITÀ ESTRATTIVE

Il Responsabile P.O.
(dott.ssa Regina BELLOMO)

Il presente provvedimento, composto di n.7 (sette) facciate compresa la presente, è pubblicato sull'Albo istituito presso il Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche e Paesaggio – Sezione Ecologia – Viale delle Magnolie, 6-8 -Z.I. Bari- Modugno, dove resterà affisso per dieci giorni lavorativi consecutivi, a partire dal 14/07/2016

Il presente provvedimento, ai sensi di quanto previsto dall'art. 16 – comma 3 – del D.P.G.R. n. 161 del 22/02/2008, viene pubblicato all'Albo telematico nelle pagine del sito www.regione.puglia.it, dal _____ al _____.

L'incaricato alla pubblicazione
(Sig. Carlo Tedesco)

ATTESTAZIONE DI AVVENUTA PUBBLICAZIONE

La sottoscritta P.O. "Affari Generali", visti gli atti d'Ufficio,

ATTESTA

che la presente Determinazione è stata affissa all'Albo del Servizio Ecologia – Viale delle Magnolie, 6-8 z.i. Modugno (BA) - per 10 (dieci) giorni lavorativi, dal 14/07/16 al 27/07/2016

L'incaricato alla pubblicazione
(Sig. Carlo Tedesco)

LA P.O. AA.GG.

(Sig. Marjo Mastrangelo)

| |
|--|
| Regione Puglia Sezione Ecologia |
| Il presente atto originale, composto da n° <u>6</u> facciate, è depositato presso la Sezione Ecologia, Viale delle Magnolie 6/8 - Z.I. |
| Modugno <u>27/07/2016</u> |
| Il Responsabile |

**MODELLO UNICO INFORMATICO DI AGGIORNAMENTO DEGLI ATTI CATASTALI
 ACCERTAMENTO DELLA PROPRIETA' IMMOBILIARE URBANA**

mod. D1

| Quadro B Dichiarazione di variazione presentata ai sensi dell'art. 20 del RDL 13 aprile 1939, n. 652 | | | | | | |
|--|---------------------------------|------------------|------------------|-------------------------------|----------------|----|
| Tipo Mappale n. 7912 del 03/02/2016 | Unita' a destinazione ordinaria | n. | 1 | Unita' in soppressione | n. | 1 |
| | speciale e particolare | n. | | in variazione | n. | |
| | beni comuni non censibili | n. | | in costituzione | n. | 1 |
| Causali: demolizione totale | | | | | | |
| Data in cui la variazione si è verificata (ultimazione dei lavori): 15/06/2016 | | | | | | |
| Documenti allegati: Mod. 1N parte I | n. | Mod. 2N parte I | n. | planimetrie | n. | |
| Mod. 1N parte II | n. | Mod. 2N parte II | n. | pagine elaborato planimetrico | n. | |
| Preallineamento | Volture | n. | Variazioni | n. | Accatastamenti | n. |
| | Unita' afferenti con intestati | n. | Unita' afferenti | n. | | |

| Quadro U Unità Immobiliari | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|-------------|-------|------|--------------------------|-----------------|-----|------|------------------------------|-----------------|-------|-------|---------|-------|--------------|---------|-------|-------|--|
| Riferimenti Catastali | | | | Utilità Comuni Censibili | | | | Dati di Classamento Proposti | | | | | | | | | | |
| N. | Part. spec. | Oper. | Sez. | Foglio | Particella Sub. | Op. | Sez. | Foglio | Particella Sub. | Z.C. | Cat. | Cl. | Cons. | Superf. cat. | Rendita | 1N/2N | Plan. | |
| | | | | | | | | | | Piano | Scala | Interno | Lotto | Edificio | | | | |
| 1 | | S | | 129 | 451 | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | | C | | 129 | 531 | | | | | F/1 | | | | 39997 | | | | |
| strada provinciale 80 SNC | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Quadro D Note Relative al Documento e Relazione Tecnica |
|--|
| il presente documento e' a firma di nannavecchia margherita in qualita' di rappresentante legale della industrial global service unipersonale s.r.l. |

- Dichiaro di non essere nella condizione di sospensione o revoca dell'esercizio della professione.
 - Dichiaro di effettuare la presentazione del presente atto su incarico di:

NANNAVECCHIA MARGHERITA

quale soggetto obbligato, residente in **BRINDISI (BR) - VIA B. BRIN n. 00031 c.a.p. 72100**

- Dichiaro che il presente modello unico informatico di aggiornamento degli atti catastali è conforme ai documenti cartacei sottoscritti da me medesimo e dal soggetto obbligato.
 Il Tecnico: **Geom. MARRA ALFREDO**

ALBO DEI GEOMETRI DELLA PROVINCIA DI BRINDISI n. 1429
 Codice Fiscale: **MRRLRD85P19B180U**



| | | |
|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Riservato all'Ufficio | Data _____ | Protocollo _____ |
| Verifica eseguita in data _____ | Eseguita la registrazione _____ | Notifica eseguita in data _____ |
| _____ | _____ | _____ |
| l'incaricato | l'incaricato | l'incaricato |

**Direzione Provinciale
di Brindisi**
Ufficio Provinciale - Territorio

Ricevuta di Avvenuta Denuncia di Variazione

Data: 17/06/2016
Ora: 8:48:30
pag: 1 di 1

Catasto Fabbricati

| | | |
|--------------------------------|---|--|
| Protocollo n.: BR0045762 | Comune di BRINDISI (Codice: R2AA) | Ditta n.: 1 di 1 |
| Codice di Riscontro: 0000E02A7 | | Unità a destinazione ordinaria n.: 1 |
| Operatore: CRLPQL | | Unità in variazione n.: - |
| | Tipo Mappale n.: 7912/2016 | Unità a dest. speciale e particolare n.: - |
| | | Unità in sostituzione n.: 1 |
| | | Beni Comuni non Sensibili n.: - |
| | | Unità in soppressione n.: 1 |
| | Motivo della variazione: DEMOLIZIONE TOTALE | |

UNITA' IMMOBILIARI

| Identificativo catastale | | | | | | | Dati di classamento proposti | | | | | | |
|--------------------------|-----|----------|--------|--------|------|------------------------------|------------------------------|------|-----|-------|-----------|---------|-----|
| Prog. | Op. | Sez. UR. | Foglio | Numero | Sub. | Ubicazione | ZC | Cat. | Cl. | Cons. | Sup. Cat. | Rendita | Rur |
| 1 | S | | 129 | 451 | | | | | | | | | |
| 2 | C | | 129 | 531 | | STRADA PROVINCIALE 80 n. SNC | | F01 | U | | 39997 | | |

Riservato all'Ufficio

Prospetto di liquidazione n.: 16008/2016

Importo della liquidazione: Euro 50,00

Data: 17/06/2016

Protocollo accettazione n.: BR0045762/2016

L'incaricato



Servizi telematici catastali e di pubblicita' immobiliare

Riscossioni

Data: 17/06/2016

Ora: 08.48.31

Pagina: 1

Ricevuta di pagamento di euro 50,00

Quietanza n. 2149917 del 17/06/2016

Richiedente: MRRLRD85P19B180U

COSTO TOTALE DEI SERVIZI EURO 50,00

MODALITA' DI PAGAMENTO:

CONTO CORRENTE POSTALE euro 50,00

PROSPETTO DI LIQUIDAZIONE N. 19398851 del 17/06/2016

| Codice Servizio | Protocollo/ Codice Riscosso | Dati di Richiesta del Servizio | Costo del Servizio | Elementi | Condizione | Tributo | Importo della Ricevuta |
|---|--------------------------------|--|--------------------|-------------------------|------------|---------|------------------------|
| RC18/Dichiarazione di nuova costruzione e di variazione | BR0045762 | DOCPA telematico -Comune: B180 foglio: 0129 particella: 00451 subalerno: | 50,00 | 1/4.11.11 cat. ordinari | Normale | 886T | 50,00 |
| TOTALI: | | | 50,00 | | | | 50,00 |

Totale per tributo in EURO

TRIBUTI SPECIALI CATASTALI 886T

50,00

Il Cassiere
CSSGPP57T08H501C(CSSGPP)



15-Giu-2016 9:44:19
Prot. n. T49586/2016

Scala originale: 1:4000
Dimensione cornice: 1068.000 x 756.000 metri

Comune: BRINDISI
Foglio: 129

N=25100

E=-26600

1 Particella: 529



COMUNE DI BRINDISI

SEZIONE AMBIENTE

PROGETTO DI PROROGA CAVA

(Fl. 129 p.lle 529 -531)

RELAZIONE TECNICA

(L.R. n.22/2019 art.15)

relativa al Piano di coltivazione del giacimento residuo della cava di “Argilla” in
località “Albanesi” del comune di Brindisi della Ditta INDUSTRIAL GLOBAL
SERVICE S.r.l.u.

La Ditta

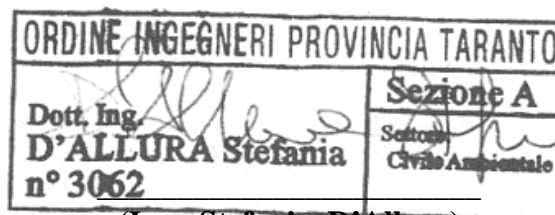
INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE surl
C.da Albanesi - C.P. 48
72100 BRINDISI
Partita IVA 01926580745



(Industrial Global Service s.r.l.)

Il Tecnico

| | |
|--|---|
| ORDINE INGEGNERI PROVINCIA TARANTO | |
| Dott. Ing. D'ALLURA Stefania n° 3062 | Sezione A Sezione Civile Ambientale |



(Ing. Stefania D'Allura)

RELAZIONE TECNICA E PIANO DI COLTIVAZIONE

1. PREMESSA

La presente Relazione si riferisce al Piano di coltivazione del giacimento residuo della cava di “Argilla” in località “Albanesi” del comune di Brindisi legalmente in attività ai sensi della Det Dir. 139/2016 e in esercizio alla Ditta INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE S.r.l.u.

2. CONSISTENZA DEL GIACIMENTO RESIDUO E METODO DI COLTIVAZIONE

L'area di cava in esercizio ricade sulle p.lle n 529 -531 del Foglio di mappa n. 129 e si estende per una superficie coltivabile di 9.30.10 Ha complessivi.

Alla data odierna i lavori di estrazione hanno interessato quasi per intero la superficie delle suddette particelle, con profondità da 12 a 15 m circa.

La volumetria del materiale estratto, alla data odierna, sull'area già oggetto di sfruttamento, computando l'altezza di 12 e 15 m, come da rilievo del tecnico rilevatore aggiornato al 31/12/2019, risulta pari a:

mc. 286.012

Il giacimento in posto residuo, come si evince dall'autocertificazione del Tecnico rilevatore in data 31/12/2019 risulta pari a :

mc. 183.988

Poiché la produzione degli impianti è regolata su 20.000 mc/anno, l'intero giacimento residuo può dare un'affidabilità di produzione pari a:

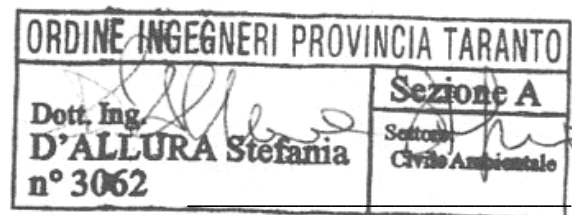
$183.988 \text{ mc} : 20.000 \text{ mc/anno} = 9,2 \text{ anni.}$

Il piano di coltivazione prevede l'avanzamento dello sfruttamento per fasi in maniera che alla fine di ogni fase venga effettuato il recupero dell'area sfruttata.

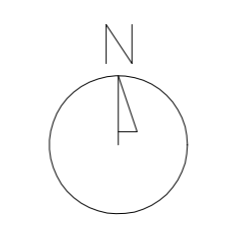
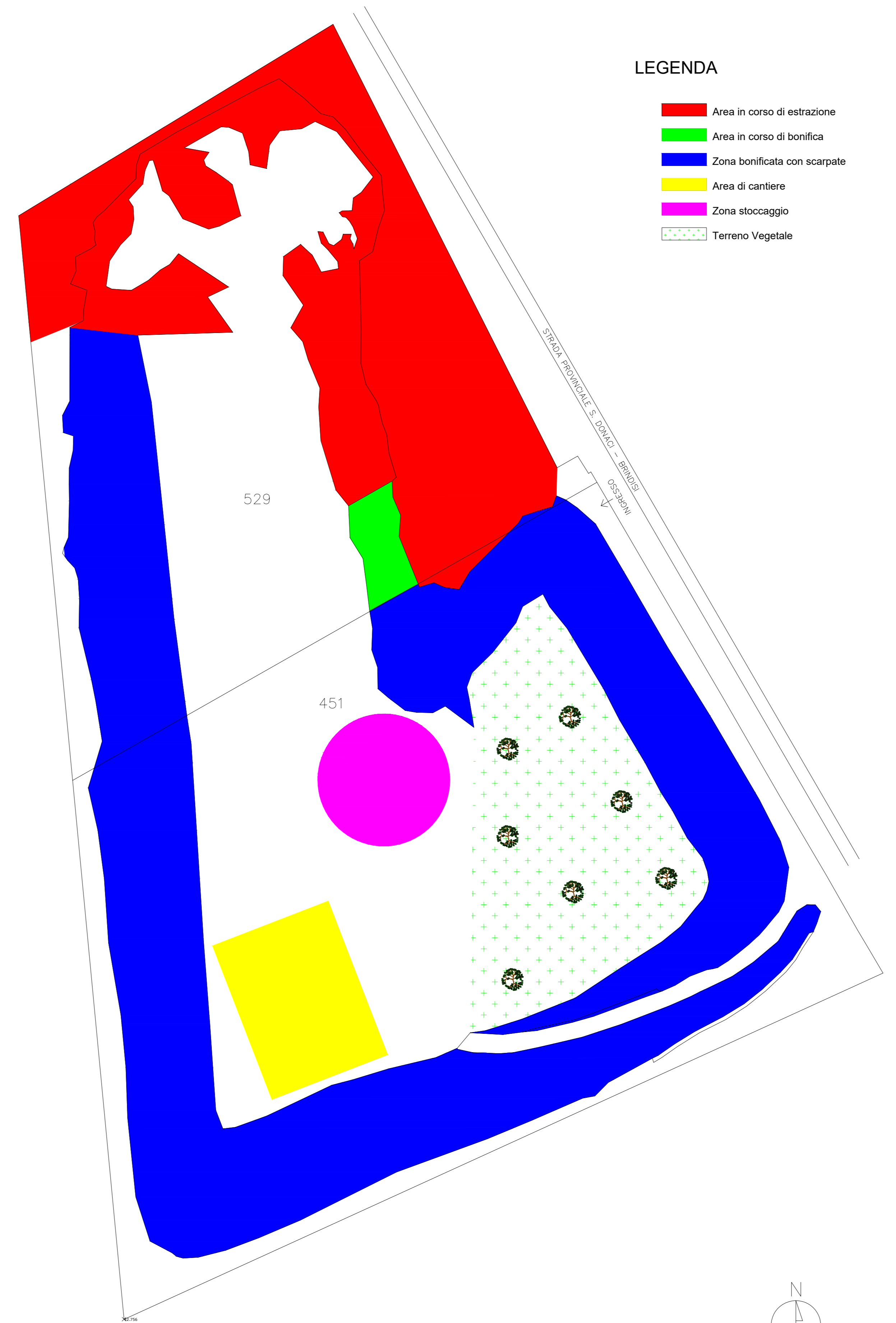
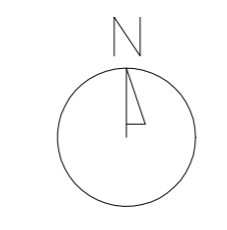
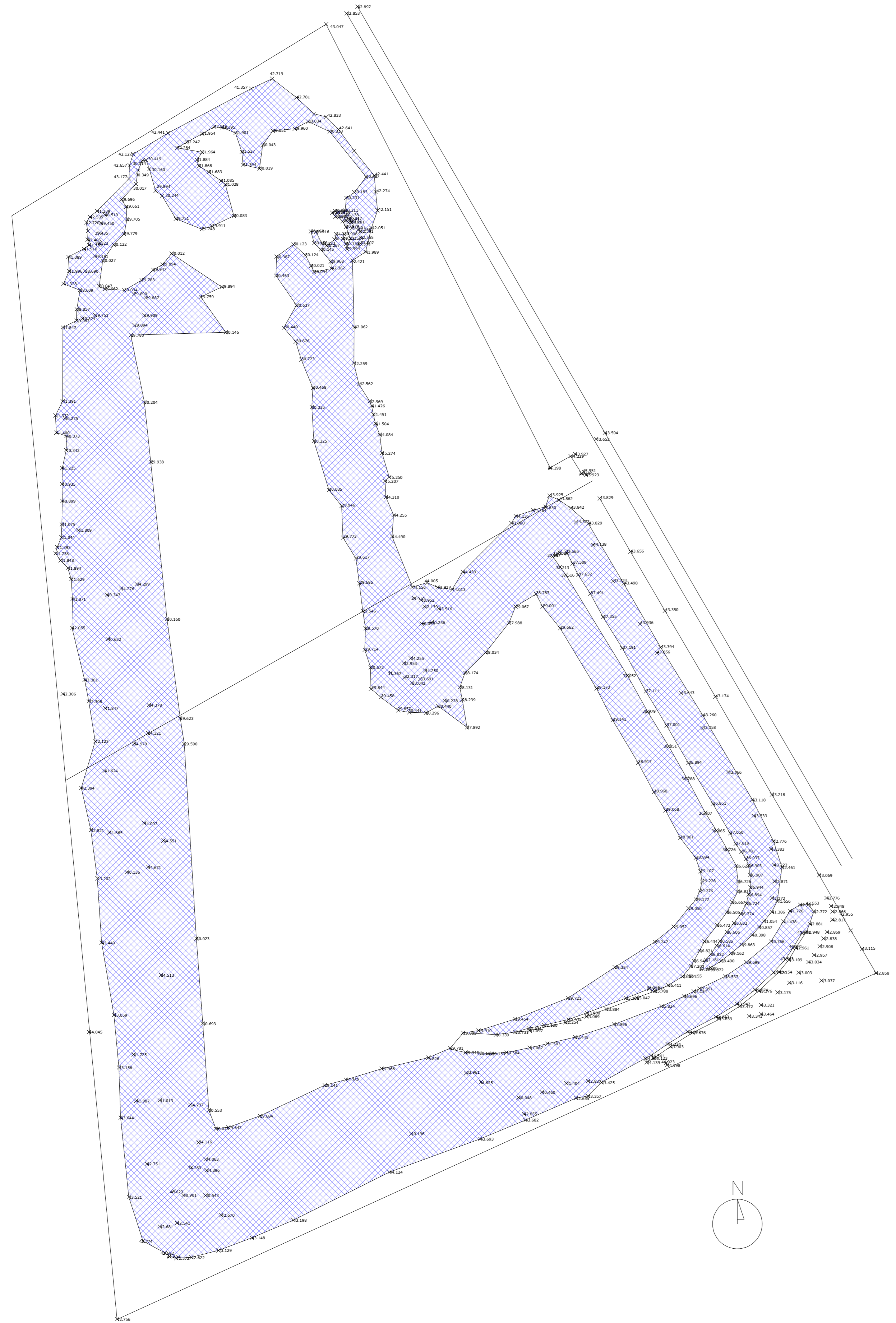
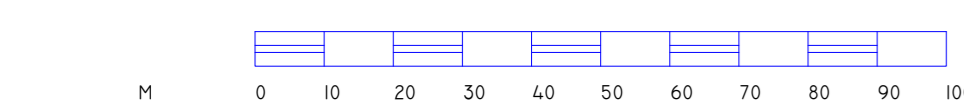
Si allega planimetria aggiornata in cui si evincono le aree già sottoposte a recupero definitivo.

Martina Franca, 11/11/2020

Il Tecnico

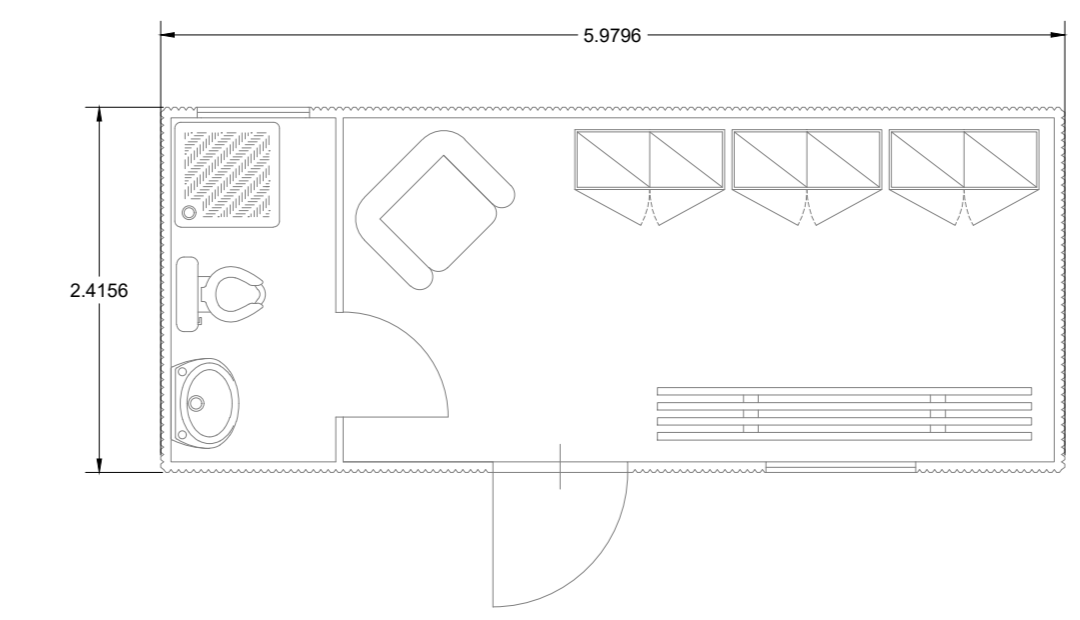


(Ing. Stefania D'Allura)

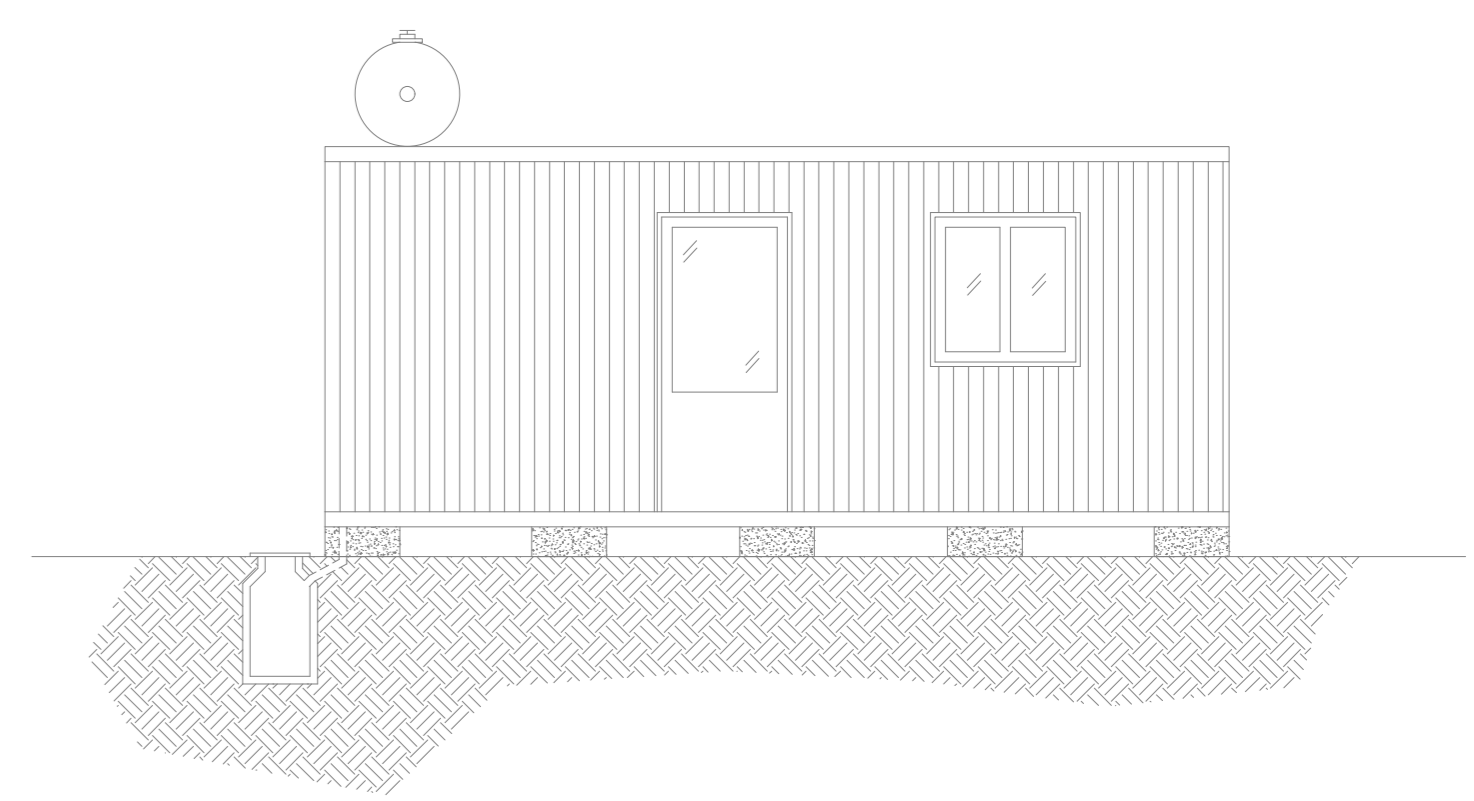


LEGENDA

- Area in corso di estrazione
- Area in corso di bonifica
- Zona bonificata con scarpate
- Area di cantiere
- Zona stoccaggio
- Terreno Vegetale

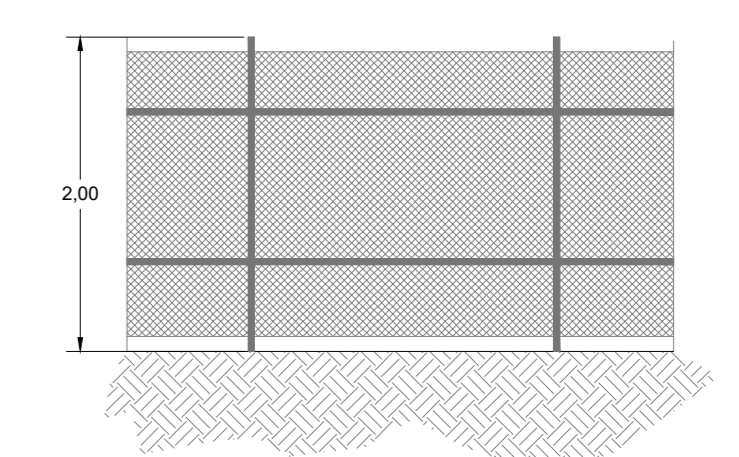
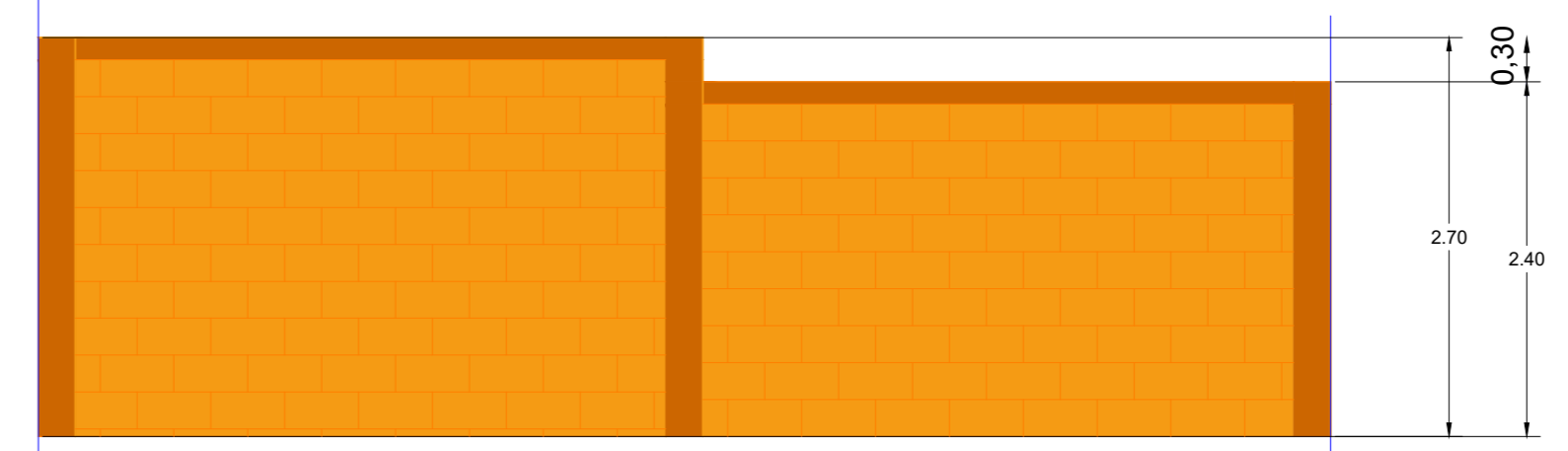
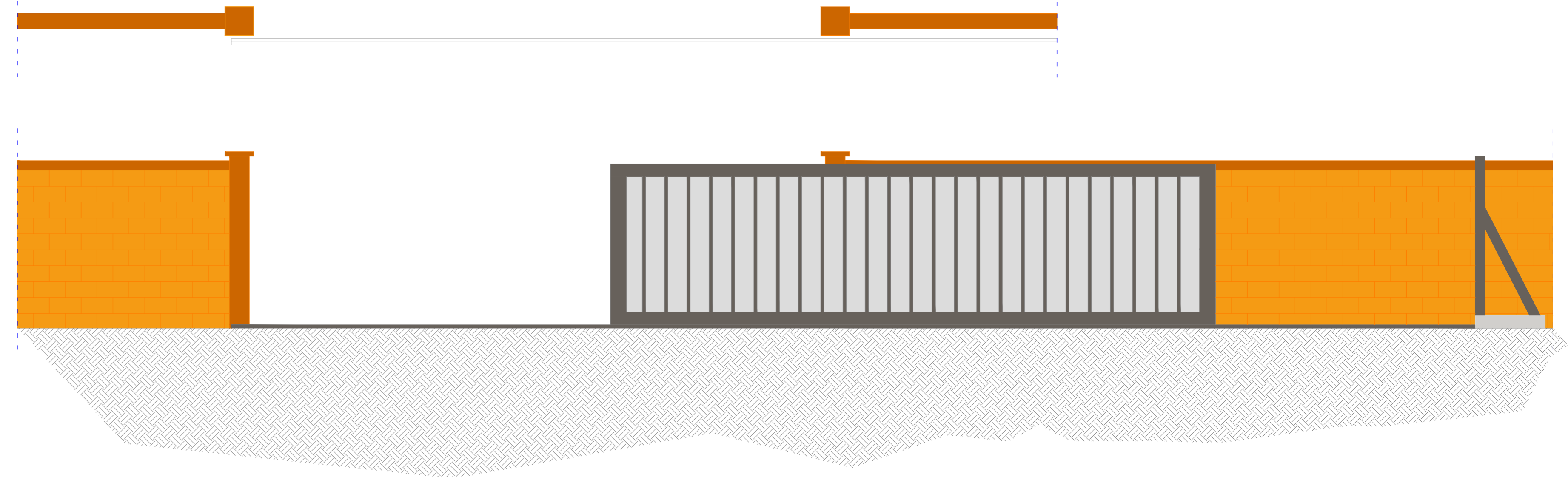


DETTAGLIO SPOGLIATOIO PERSONALE



SCALA 1 :50

DETTAGLIO CANCELLO E RECINZIONE



SCALA 1 :50

REGIONE PUGLIA
 AREA POLITICHE PER LA RIQUALIFICAZIONE,
 LA TUTELA E LA SICUREZZA AMBIENTALE E PER
 L'ATTUAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE
 SERVIZIO ECOLOGIA UFFICIO ATTIVITA' ESTRATTIVE

L.R. N° 37/85 ART. 8
PIANO TOPOGRAFICO DI CAVA 2019
 (REDATTO SECONDO DET. DIRIGENZIALE S. A. E. n°8 DEL 25/01/2010)
SCHEMA MORFOLOGICO

| | |
|---|---|
| STUDIO TECNICO GEOM. ALFREDO MARRA VIA DON LUIGI MONZA 4 BRINDISI <small>ISCRITTO AL COLLEGIO DEI GEOMETRI DI BRINDISI AL N. 429</small> | CORNICE: LOCALITA' BRINDISI ALBANESE |
| ELABORATE: 1. PIANO TOPOGRAFICO CAVA 2019 2. DETTAGLIO ESPLICATIVO DELLE ZONE DI INTERVENTO 3. DETTAGLIO BAINO E SPOGLIATOIO PERSONALE 4. DETTAGLIO CANCELLO E RECINZIONE | TAVOLA: DATA: I MARZO 2020 |

LA DITTA INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE

Firma legale rappresentante

ALFREDO MARRA
PROF. ING. ARCH. ING. ELETTRICISTA
 TECNICO RESPONSABILE
 P.IVA 07090810762

IL TECNICO BILIVATORE
 GEOM. ALFREDO MARRA



**All.F: MODULO DI AUTOCERTIFICAZIONE PIANO QUOTATO E DATI DI
GIACIMENTO
DICHIARAZIONI SOSTITUTIVE DI CERTIFICAZIONI
(Art. 47 D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445)**

Il Sottoscritto GEOM. ALFREDO MARRA Nato a BRINDISI Prov (BR.)

il 19/09/1985 Residente a MESAGNE Prov. di BR in Via TIZIANO n 59

in quanto tecnico rilevatore del piano topografico alla data del 31.12.2019

della cava

| | |
|---|--------------------------------|
| Ditta | INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE SRLU |
| Provincia | BRINDISI |
| Comune | BRINDISI |
| Località | C/DA ALBANESI CP48 |
| Catastali | FG.129 P.LLE 451-529 |
| Autorizzata con Determina Dirigenziale | DET 139 DEL 14/07/2016 |

consapevole delle sanzioni penali, nel caso di dichiarazioni non veritiere e falsità negli atti, richiamate dall'art. 76 D.P.R. 445 del 28/12/2000 dichiara per la cava suddetta:



- ✓ che il piano quotato presentato corrisponde al reale stato dell'arte della cava alla data del 31.12.2019

- ✓ I seguenti dati al 31.12.2019:
 - Superficie estratta dall'inizio dell'autorizzazione (ha) 03.31.23

 - Volume estratto dall'inizio dell'autorizzazione (m3) 286.012

 - Volume residuo da scavare (m3) 183.988

 - Volume estratto nell'anno 2019 (m3) 32.000,00

Firma Tecnico
Rilevatore Piano quotato

Allegare copia documento d'identità legale rappresentante e tecnico rilevatore

La presente dichiarazione non necessita dell'autenticazione della firma e sostituisce a tutti gli effetti le normali certificazioni richieste o destinate ad una pubblica amministrazione nonché ai gestori di pubblici servizi e ai privati che vi consentono.

Informativa ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 30/06/2003, n. 196:

i dati sopra riportati sono prescritti dalle disposizioni vigenti ai fini del procedimento per il quale sono richiesti e verranno utilizzati esclusivamente per tale scopo.

www.regione.puglia.it

SERVIZIO ATTIVITÀ ESTRATTIVE

Via Gentile 52 - 70121 Bari (BA) - Tel: 080 540 4772-4773-4774-3721

PEC: serv.rifiutiebonifica@pec.rupar.puglia.it

Cognome: MARRA
 Nome: ALFREDO
 Nato il: 19/09/1985
 (atto n. 43 I s. A 1985)
 a: BRINDISI (BR)
 Cittadinanza: ITALIANA
 Residenza: MESAGNE
 Via: TIZIANO N. 59 P. 1
 Stato civile: CONIUGATO
 Professione: GEOMETRA

CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI

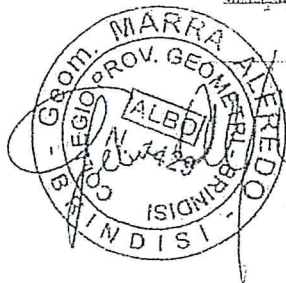
Statura: m. 1,73
 Capelli: CASTANI
 Occhi: AZZURRI
 Segni particolari: LENTI
 DA VISTA



Firma del titolare: *Alfredo Marra*
 MESAGNE il 23/12/2016



SINDACO
 UFFICIALE D'ANAGRAFE
Federico PERRICCI



Scatta il 19/09/2027

AX 3238412



REPUBBLICA ITALIANA

COMUNE DI
 MESAGNE

CARTA D'IDENTITA'

N° AX 3238412

DI
 MARRA ALFREDO

POLIZZA FIDEIUSSORIA: PER LA COLTIVAZIONE DI CAVE

| | | | | |
|---|------------------|--|-----------------------|---|
| POLIZZA N. 02900100000573 | | Cod. Controllo | Cod. W. Broker | Cod. Prodotto |
| | | | 9502/24.11.2014 | 15 |
| CONTRAENTE - DITTA OBBLIGATA | | P.I. 01926580745 | | |
| INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE SRL UNIPERSONALE CONTRADA ALBANESI – STRADA PER S. DONACI SNC 72100 BRINDISI (BR) | | | | |
| BENEFICIARIO - ENTE GARANTITO | | | | |
| REGIONE PUGLIA DIPARTIMENTO MOBILITA', QUALITA' URBANA, OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO SEZIONE ECOLOGIA – SERVIZIO ATTIVITA' ESTRATTIVE | | | | |
| CAUSALE | | | | |
| A garanzia dell'adempimento obbligazioni contrattuali a carico del contraente Società I.G.S. Srl con sede Legale alla Contrada Albanesi, cp 45-72100 BRINDISI – P.iva 01926580745 rappresentata legalmente dalla Sig.ra Nannavecchia Margerita, nata a Latiano il 06.04.1970, residente a Lecce alla Via Millinanni, 7, ed a favore del Beneficiario derivanti dall'esecuzione dei lavori di recupero ambientale ai sensi dell'art. 15 L.R. 37/85 conseguenti all'attività estrattive nella cava di argilla sita in località "Albanesi", autorizzazione con Determina Dirigenziale di Proroga n. 77 del 21.04.2016 e modifica n.139 del 14.07.2016 fino al 31.07.2021 sulle particelle 430-431-432 e 451 del foglio 129 di Brindisi di HA 9.30.10 d'importo pari ad € 200.000,00 (euro Duecentomila/00) valida per i 2 (due) anni successivi alla data di scadenza, ai sensi della D.G.R. n. 692/2011, per consentire il recupero ambientale anche con l'utilizzo di Terre e Rocce da Scavo, quindi fino al 31.07.2023; la polizza fideiussoria può essere svincolata solo a seguito dell'avvenuto collaudo, ai sensi dell'art. 25 della L.R. 37/85; fermo restando le condizioni e gli obblighi imposti dall'originario provvedimento di autorizzazione alla coltivazione con DEC/ICA n. 45/1999, i successivi provvedimenti di Trasferimento con D.D. n. 12/MIN del 11.02.2003 e di Proroga n. 63/2007, n. 47/2009, n. 148/2013 e n. 77 del 21.04.2016 e le autorizzazioni D.D. n. 422/2014 e n. 37/2015 per l'utilizzo di Terre e Roccia da Scavo. | | | | |
| IMPORTO DELLA GARANZIA | | | | |
| € 200.000,00 | | Diconsi DUECENTOMILA/00 | | |
| DURATA INIZIALE (ai fini del calcolo del premio di perfezionamento) – PREMIO ALLA FIRMA | | | | |
| Anni 7 Mesi Giorni Dal 31/07/2016 Al 31/07/2023 | | | | |
| Premio netto | Accessori | Diritti | Imposte | Totale |
| € 4.757,58 | € 475,76 | € 100,00 | € 666,67 | € 6.000,00 |
| PROROGHE EVENTUALI | | | | |
| a partire dal | | | | |
| Premio netto | Accessori | Diritti | Imposte | Totale |
| | | | | |
| Emessa in N. 4 esemplari ad unico effetto in Sofia il 05/08/2016 | | | | |
| CONDIZIONI PARTICOLARI | | | | |
| Alla scadenza del 31/07/2023 la polizza cesserà ogni e qualsiasi efficacia. | | | | |
| IL CONTRAENTE | | L'ENTE GARANTITO (SOCIETA') | | L'ENTE GARANTE (BENEFICIARIO) |
|  INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE S.R.L. C.da Albanesi - C.P. 49 72100 BRINDISI | |  003 | |  |
| Il Contraente dichiara di aver ricevuto, prima della sottoscrizione della Polizza, la Nota Informativa redatta ai sensi dell'Art. 185 del D.lgs nr. 209 del 07/09/05 – Codice delle Assicurazioni private e del Regolamento ISVAP nr. 24 del 19/05/08. | | | | |
| IL CONTRAENTE | | | | |
| Agli effetti degli Artt. 1341 e 1342 C.C. i sottoscritti dichiarano di approvare espressamente i seguenti articoli delle Condizioni Generali: - Art. 9 (Premio – Cessazione della garanzia) - Art. 12 (Regresso) - Art. 13 (Deposito cautelativo) - Art. 15 (Forma delle comunicazioni alla Società) - Art. 16 (Foro competente) | | | | |
| DICHIARAZIONE DI PAGAMENTO | | | | |
| Si dichiara che il premio di € 6.000,00 è stato incassato il 09/08/16 | | | | |
| | | | | L'ESATTORE |
| | | | |  |

PREMESSO CHE

La INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE SRL UNIPERSONALE con sede in Contrada Albanesi – Strada per S. Donaci, SNC – 72100 BRINDISI (BR) - C.F. 01926580745 (di seguito denominata “Contraente”) a seguito della Determina Dirigenziale n. 77 del 21.04.2016 di Proroga dell’autorizzazione rilasciata con D.D. n. 148 del 04.07.2013 per la coltivazione e Proroga per il ripristino ambientale anche con l’utilizzo di Terre e Rocce da Scavo già autorizzata con D.D. n. 370 del 15.10.2015 di una cava di argilla, sita in località “Albanesi”, in catasto terreni identificata dal foglio 129 di Brindisi particelle 430-431-432- e 451 di HA 9.30.10 da parte della Regione Puglia, Dipartimento Mobilità, Qualità urbana, Opere pubbliche e Paesaggio (in seguito denominata “Beneficiario”) è tenuta a costituire in base a tale provvedimento amministrativo una garanzia fidejussoria di € 200.000,00 a garanzia dell’adempimento contrattuale;

TUTTO CIÒ PREMESSO

la sottoscritta Compagnia Assicuratrice EUROINS INSURANCE PLC (in seguito indicata per brevità “SOCIETA”) con sede legale in Bulgaria, Blvd Hristofor Kolumb, 43 codice fiscale e partita 97825130582, iscritta al Bulstat con il N. 121265113, Iscrizione IVASS 10907, a mezzo del sottoscritto Sig. Todor Atanasov DANAILOV, nato a Sofia, (Bulgaria) il 20/07/1976 nella sua qualità di Procuratore della Compagnia, con la presenta polizza, alle condizioni che seguono, si costituisce fidejussore del Contraente – il quale accetta per sé e per i propri successori ed aventi causa, dichiarandosi con questi solidalmente tenuto per le obbligazioni derivanti dal presente contratto – a favore del Beneficiario, fino alla concorrenza dell’importo di € 200.000,00 (Euro duecentomila /00) a garanzia del perfetto e puntuale adempimento degli obblighi contrattuali.



Polizza fidejussoria

Concessione per la coltivazione di cave

CONDIZIONI GENERALI DI ASSICURAZIONE

CONDIZIONI CHE REGOLANO IL RAPPORTO TRA LA SOCIETÀ' E IL BENEFICIARIO

Articolo 1 – Oggetto della garanzia

La Società si costituisce fidejussore a favore del Beneficiario nell'interesse del Contraente, nei limiti della somma assicurata, a garanzia dell'adempimento delle obbligazioni e prescrizioni previste dalla Legge per l'esercizio dell'attività relativa alla coltivazione di cave.

Articolo 2 – Efficacia a durata della garanzia

La presente garanzia cessa ad ogni effetto al momento in cui terminano gli obblighi assunti da parte del Contraente per l'esercizio dell'attività di coltivazione di cave, fatta salva la capacità di disdetta da parte della Società.

Articolo 3 – Pagamento del premio

Il mancato pagamento del premio e degli eventuali supplementi di premio da parte del Contraente non potrà essere opposto al Beneficiario.

Articolo 4 – Escussione della garanzia

Qualora ricorrano i presupposti per l'escussione della garanzia la Società, pagherà l'importo dovuto dal Contraente ai sensi dell'art. 1 entro il termine di 15 (quindici) giorni dal ricevimento della semplice "prima richiesta" scritta e motivata formulata direttamente dal Beneficiario, presentata in conformità dell'art. 7 e inviata per conoscenza anche al Contraente.

Restano salve le azioni di legge nel caso che le somme pagate dalla Società risultassero parzialmente o totalmente non dovute.

Dopo ogni pagamento effettuato dalla società l'importo garantito si riduce automaticamente dell'importo corrispondente a quanto pagato dalla società stessa.

Articolo 5 – Rinuncia alla preventiva escussione

La Società non godrà del beneficio della preventiva escussione del Contraente, ai sensi dell'art. 1944 c.c., inoltre, rinuncia alle eccezioni di cui agli articoli 1945 e 1957 c.c.

Articolo 6 - Surrogazione

La Società è surrogata, nei limiti delle somme pagate al Beneficiario in tutti i diritti, ragioni e azioni, verso il Contraente, e i suoi successori ed aventi causa a qualsiasi titolo.

Il Beneficiario faciliterà le azioni di recupero fornendo alla Società tutti gli elementi in suo possesso.

Articolo 7 – Forma delle comunicazioni alla Società

Tutte le comunicazioni e notifiche alla Società dipendenti dal presente contratto, per essere valide, dovranno essere esclusivamente con lettera raccomandata alla sede della Società.

Articolo 8 - Foro competente



In caso di controversie fra la società e il Beneficiario, il foro competente è quello determinato ai sensi dell'art. 25 cod. proc. civ.

CONDIZIONI CHE REGOLANO IL RAPPORTO TRA LA SOCIETÀ E IL CONTRAENTE

Articolo 9 – Premio – Cessazione della garanzia

Il premio indicato in polizza è dovuto in via anticipata ed in unica soluzione; in caso di minor durata il premio versato resta integralmente acquisito alla Società. In caso di maggior durata, e comunque fino a quando la Società non sarà integralmente liberata dagli obblighi scaturenti a suo carico per effetto della presente polizza, il Contraente è tenuto al pagamento dei supplementi periodici indicati nel frontespizio. Qualora la garanzia venga a cessare anticipatamente, la Società su richiesta del Contraente, restituirà il premio non usufruito al netto delle imposte e delle spese.

Il premio può essere pagato dal Contraente mediante bonifico bancario, assegno circolare o con altro mezzo legittimo accettato dall'intermediario autorizzato cui è affidata la polizza.

Articolo 10 – Obblighi del Contraente

Il Contraente, su richiesta della Società, si obbliga a consentire i necessari controlli e a fornire idonea documentazione sullo svolgimento del rapporto principale e sull'adempimento delle obbligazioni garantite.

Inoltre il Contraente, i suoi successori ed aventi causa, e i coobbligati si obbligano a comunicare, con raccomandata A.R, immediatamente e non oltre 15 giorni, il verificarsi di qualsiasi situazione che determini il mutamento della situazione patrimoniale ed in particolare la vendita immobiliare e mobiliare, la costituzione di gravami (quali l'ipoteca), l'usufrutto, le servitù sui beni immobili ed ogni altro ulteriore evento.

Articolo 11 – Imposte e tasse

Le imposte e le tasse, i contributi e tutti gli oneri stabiliti per legge, presenti e futuri, relativi al premio, agli accessori, alla polizza ed agli atti da essa dipendenti sono a carico del Contraente anche se il pagamento ne sia stato anticipato dalla Società.

Articolo 12 – Regresso

Il Contraente e i suoi successori ed aventi causa si obbligano a rimborsare alla Società immediatamente ed a semplice richiesta quanto dalla stessa pagato al Beneficiario in forza della presente polizza per capitale, interessi e spese (comprese quelle necessarie per il recupero della somme versate), rinunciando ad ogni e qualsiasi eccezione, in particolare quelle di cui all'art. 1952 c.c.

Il Contraente è tenuto a corrispondere alla Società gli interessi di cui al D.lgs 231/2002 che decorreranno automaticamente trascorsi 30 giorni dal ricevimento della richiesta.

Articolo 13 – Deposito cautelativo

Ad integrazione di quanto previsto dall'art. 1953 c.c., la Società potrà richiedere al Contraente la liberazione delle garanzie fidejussorie o pretendere dallo stesso e dai suoi coobbligati, il versamento della somma fino al massimale dell'importo garantito nei seguenti casi:



- a) Sopravvenuta insolvenza del Contraente, protesti od esecuzioni forzate a suo carico, peggioramento della sua situazione economica;
- b) Messa in liquidazione o cessazione dell'attività imprenditoriale del Contraente;
- c) Mancato tempestivo adempimento da parte del Contraente all'obbligazione garantita una volta che la medesima sia divenuta esigibile;
- d) Mancato tempestivo adempimento da parte del Contraente ad obblighi di rimborso alla Società, o a qualsivoglia altro suo ente garante o fidejussore, di somme pagate in forza di polizze diverse dalla presente o di altre fidejussioni o garanzie in genere;
- e) Mancato tempestivo adempimento da parte del Contraente all'obbligo di pagamento dei premi relativi alla presente polizza o ad altre comunque emesse dalla Società nell'interesse del Contraente medesimo;
- f) Ogni ipotesi di inadempimento del Contraente nascente della convenzione di concessione.

Le somme versate o giudizialmente realizzate, resteranno acquisite dalla Società a garanzia dell'azione di regresso e fino a liberazione degli obblighi di polizza; la Società restituirà al Contraente dette somme maggiorate degli interessi legali. La Società è irrevocabilmente autorizzata ad utilizzare dette somme per effettuare il pagamento dovuto a termini di polizza, senza che nessuna eccezione possa essere sollevata dal Contraente.

Articolo 14 – Pluralità di contraenti

Qualora la presente polizza venga stipulata da più soggetti, questi assumono in solido verso la Società tutti gli obblighi derivanti dalla polizza stessa.

Articolo 15 – Forma delle comunicazioni alla Società

Tutti gli avvisi, comunicazioni e notificazioni alla Società in dipendenza della presente polizza, per essere validi, devono essere fatti esclusivamente per mezzo di lettera raccomandata A.R., indirizzata alla Direzione della Società, o alla Agenzia alla quale è assegnata la polizza.

Articolo 16 – Foro competente

In caso di controversia fra la Società ed il Contraente è competente esclusivamente l'Autorità Giudiziaria del luogo ove ha sede la Direzione della Società.

IL CONTRAENTE

(per presa visione)

INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE s.r.l.
C.da Albanes - C.P. 48
72109 BRINDISI



LA SOCIETA'



Polizza N° 02900100000573

RAMO CAUZIONI

CONTRAENTE - DITTA OBBLIGATAINDUSTRIAL GLOBAL SERVICE SRL UNIPERSONALE
CONTRADA ALBANESI – STRADA PER S. DONACI SNC
72100 BRINDISI (BR)

P.I. 01926580745

BENEFICIARIO - ENTE GARANTITOREGIONE PUGLIA
DIPARTIMENTO MOBILITA', QUALITA' URBANA, OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO
SEZIONE ECOLOGIA – SERVIZIO ATTIVITA' ESTRATTIVE**DICHIARAZIONE DI COOBLIGAZIONE**

Con riferimento alla polizza su indicata, si stipula la seguente "pattuizione speciale", da ritenersi parte integrante e sostanziale della polizza medesima: Gli obblighi e gli oneri tutti, che incombono al Contraente in relazione alla polizza sopra indicata, vengono parimenti assunti, solidalmente con il Contraente stesso nonché con ogni eventuale altro Coobbligato, da:

1) MARGHERITA NANNAVECCIA C.F. NNNMGH70D46E471U

per loro, propri eredi e/o aventi causa e per la comunione familiare di cui sono o saranno titolari.

Pertanto, i predetti Coobbligati si obbligano a tenere indenne la Compagnia di Assicurazione EUROINS INSURANCE PLC (in seguito denominata Società) da ogni pagamento che essa dovesse effettuare per effetto della polizza su indicata per capitale, interessi e spese ed a versare, in qualunque momento ed a semplice richiesta, alla Società, senza alcuna eccezione e rinunciando al beneficio della preventiva escussione di cui all'articolo 1944 del Codice Civile, tutte le somme a qualunque titolo e per qualunque ragione erogate o che fossero da erogare in dipendenza della summenzionata polizza, impegnandosi altresì a garantire in solido il pagamento degli eventuali premi, anche suppletivi o di proroga, dovuti su detta polizza dal Contraente.

I coobbligati dichiarano espressamente di conoscere e di accettare tutte le condizioni generali e particolari della polizza alla quale la presente dichiarazione di coobbligazione si riferisce. I medesimi Coobbligati riconoscono che la garanzia da loro prestata avrà piena efficacia fino a quando la Società non sarà stata completamente liberata dagli obblighi derivanti dalla summenzionata polizza, anche nel caso di proroga o di rinnovo della polizza stessa, e quindi senza necessità di ulteriori firme di coobbligazione o formalità di altro genere. In particolare, i coobbligati dichiarano di rinunciare, come in effetti rinunciano, ai diritti ad essi eventualmente derivanti dagli articoli 1955 – 1956 e 1957 del Codice Civile, liberando la Società dall'osservanza degli obblighi e dei termini in detti articoli contemplati.

I Coobbligati riconoscono alla Società la facoltà di ottenere anche nei loro confronti il rilievo dei casi previsti dall'articolo 1953 del Codice Civile e da eventuali clausole contrattuali, tenendosi pertanto obbligati a liberare la Società stessa, ovvero a prestare le garanzie necessarie per assicurare alla Società il soddisfacimento delle eventuali ragioni di regresso.

I Coobbligati sono obbligati a rifondere alla Società le eventuali tasse, soprattasse e penali che comunque fossero accertate a carico delle Parti per la presente dichiarazione.

Tutte le controversie comunque discendenti dalla presente dichiarazione di coobbligazione sono devolute alla competenza esclusiva l'Autorità Giudiziaria del luogo ove ha sede la Direzione della Società.

Letto, confermato e sottoscritto.

I COOBLIGATI

1) MARGHERITA NANNAVECCIA C.F. NNNMGH70D46E471U

I Coobbligati sottoscritti dichiarano di aver preso conoscenza delle condizioni tutte sopra riportate e delle condizioni generali e particolari di assicurazione e approvano specificamente, ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli 1341 e 1342 del Codice Civile, la clausola di rinuncia a proporre eccezioni ed al beneficio della preventiva escussione, la clausola concernente la durata della garanzia prestata, la clausola di rinuncia ai diritti eventualmente loro spettanti in forza agli articoli 1955 – 1956 e 1957 del Codice Civile e la conseguente liberazione della Società dagli obblighi e dai termini contemplati in detti articoli, la clausola importante la facoltà per la Società di agire in rilievo anche nei loro confronti a norma dell'articolo 1953 del Codice Civile, nonché la clausola che prevede per ogni controversia la competenza esclusiva dell'Autorità Giudiziaria del luogo ove ha sede la Direzione della Società.

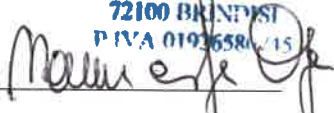


I COOBBLIGATI

1) MARGHERITA NANNAVECCHIA

C.F. NNNMGH70D46E471U

IL CONTRAENTE
(per presa visione)
INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE sari
C.da Albanesi - C.P. 48
72100 BRINDISI
P.IVA 01936580715



IL GARANTE





Visto per l'autenticità delle firme dei Coobbligati, in quanto raccolte in mia presenza previa esibizione del documento d'identità.

L'INTERMEDIARIO

INFORMATIVA SULLA PRIVACY

(Codice in materia di protezione dei dati personali)

INFORMATIVA AI SENSI E PER GLI EFFETTI DI CUI ALL'ART. 13 DECRETO LEGISLATIVO 30

GIUGNO 2003 N. 196

Il D.lgs. 196 del 30 giugno 2003 (Codice in materia di protezione dei dati personali) prevede la tutela delle persone e di altri soggetti rispetto al trattamento dei dati personali.

Secondo la normativa citata, tale trattamento sarà improntato ai principi di correttezza, liceità, trasparenza e di tutela della riservatezza e dei diritti.

Ai sensi dell'articolo 13 del Decreto Legislativo n.196/2003, forniamo le seguenti informazioni:

1. Finalità del trattamento cui sono destinati i dati.

I dati Lei/Voi forniti sono raccolti ai fini dell'espletamento dei servizi di seguito indicati:

- L'espletamento da parte della Società della finalità di conclusione dei contratti e gestione e liquidazione dei sinistri attinenti esclusivamente all'esercizio dell'attività assicurativa e riassicurativa a cui la Società è autorizzata in base alle vigenti disposizioni di legge;
- per l'inserimento nelle anagrafiche nei database informatici aziendali;
- per l'elaborazione di statistiche interne;
- per l'adempimento alla richiesta di stipula di nuove polizze, il rinnovo e le eventuali modifiche delle polizze in essere, la liquidazione dei sinistri ;
- finalità di gestione amministrativa/contabile;
- per l'invio (via "e-mail aziendale", fax o a mezzo posta) di informative anche commerciali inerenti la propria attività
- per soddisfare gli obblighi previsti dalle norme di legge, dai regolamenti, dalla normativa comunitaria, da norme civilistiche e fiscali.

Ai fini dell'indicato trattamento, il titolare potrebbe venire a conoscenza di dati definiti "sensibili" ai sensi del D.lgs n.196/2003, quali quelli idonei a rivelare l'origine razziale od etnica, le convinzioni religiose, filosofiche o di altro genere, le opinioni politiche, l'adesione ai partiti, sindacati, associazioni od organizzazioni a carattere religioso, filosofico, politico o sindacale, lo stato di salute e la vita sessuale.

2. Modalità di trattamento dei dati.

I dati verranno trattati con sistemi manuali ed automatizzati, in forma cartacea ed informatizzata e con logiche strettamente correlate alle finalità stesse.

3. Conseguenze di un eventuale rifiuto a rispondere.

Il conferimento dei dati sopraindicati è necessario ai fini dell'espletamento di quanto indicato al punto n. 1 di cui sopra.

Nell'ambito dei trattamenti descritti è necessaria la conoscenza e la memorizzazione di informazioni relative a dati anagrafici, codice fiscale, partita iva.

L'eventuale non comunicazione, o comunque errata, di una delle informazioni indicate ha come conseguenza: l'impossibilità di espletare l'attività richiesta.

4. Ambito di comunicazione e diffusione dei dati

I dati non sensibili potranno essere comunicati al fine di conseguire l'adempimento degli obblighi contrattuali e/o di legge:

- a tutti i soggetti cui la facoltà di accesso a tali dati è riconosciuta in forza di provvedimenti normativi;
- ai nostri collaboratori, dipendenti, agenti e fornitori nell'ambito delle relative mansioni;
- agli uffici postali, a spedizionieri e a corrieri per l'invio di documentazione e/o materiale;
- agli istituti bancari per la gestione d'incassi e pagamenti derivanti dall'esecuzione del contratto;
- allo Studio Professionale che si occupa della tenuta della nostra contabilità;
- a tutte le persone fisiche e/o giuridiche, pubbliche/private, italiane e non, quando la comunicazione risulti necessaria o funzionale allo svolgimento della nostra attività e nei modi e per le finalità sopra illustrate.

5. Diritti di cui all'art. 7 del D.lgs n. 196/2003

L'iscritto vanta, nei confronti del presente trattamento, i diritti di cui all'art.7 D.lgs.n.196/03, in particolare può richiedere in ogni momento la conferma dell'esistenza o meno di dati personali e può chiederne la rettifica o l'immediata cancellazione. Può inoltre opporsi al trattamento, in tutto o in parte rispetto agli scopi sopra citati.

6. Estremi identificativi del titolare e del responsabile

Titolare e responsabile dei dati raccolti è Euroins Insurance plc

Il sottoscritto conferma di essere stato preventivamente informato dal titolare circa: 1) Finalità del trattamento cui sono destinati i dati, 2) Modalità di trattamento dei dati; 3) Conseguenze di un eventuale rifiuto a rispondere; 4) Ambito di comunicazione e diffusione dei dati; 5) Diritti di cui all'art. 7 del D.lgs n. 196/2003; 6) Estremi identificativi del titolare e del responsabile

Letta l'informativa,

Autorizza Non autorizza

il trattamento dei dati personali secondo le modalità e finalità indicate.

Autorizza Non autorizza

La comunicazione dei dati secondo quanto specificato nella presente informativa

Luogo: Brindisi Data 05.08.2016

Timbro e firma Maurizio G...
(Inserire firma e timbro del titolare o dei responsabili -coobbligati)

C.da Albanesi - C.P. 48
72100 BRINDISI
P.IVA 01927



Camera di Commercio
Brindisi

Prot.:CEW/32/2022/CBR0086

25/1/2022

CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI BRINDISI
- UFFICIO REGISTRO DELLE IMPRESE -

CERTIFICATO DI ISCRIZIONE NELLA SEZIONE ORDINARIA

DATI IDENTIFICATIVI DELL'IMPRESA

Codice fiscale e numero d'iscrizione: 01926580745
del Registro delle Imprese di BRINDISI
data di iscrizione: 02/03/2001

Iscritta nella sezione ORDINARIA

il 02/03/2001

Iscritta con numero Repertorio Economico Amministrativo BR-109051

Denominazione: INDUSTRIAL GLOBAL SERVICE SRL UNIPERSONALE

Forma giuridica: SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA CON UNICO SOCIO

Sede:
BRINDISI (BR) CONTRADA ALBANESI- STRADA PER S.DONACI, SN CAP 72100
CASELLA POSTALE N.48

Domicilio digitale/PEC: IGS2000@PEC.IT

Costituita con atto del 27/02/2001

Durata della società:
data termine: 31/12/2050

OGGETTO SOCIALE:

LA SOCIETA' HA PER OGGETTO:

- L'ESECUZIONE DI OPERE EDILI SIA NEL CAMPO DELLE CIVILI ABITAZIONI CHE IN QUELLO TURISTICO, COMMERCIALE ED INDUSTRIALE;
- L'ESECUZIONE DI OPERE DI DEMOLIZIONE, DI SBANCAMENTO, DI RIMOZIONE DEI MATERIALI DI RISULTA, DI MOVIMENTO TERRA E DI SISTEMAZIONE GEOLOGICA ED IDROGEOLOGICA;
- SMALTIMENTO RIFIUTI DI QUALSIASI NATURA E TIPO;
- L'AUTOTRASPORTO DI MATERIALI E MERCI PER CONTO TERZI;
- L'ESECUZIONE DI OPERE DI SISTEMAZIONE, PAVIMENTAZIONE E MANUTENZIONE STRADALE;
- REALIZZAZIONE DI STRADE, PONTI E VIADOTTI;
- LA REALIZZAZIONE E MANUTENZIONE DI IMPIANTISTICA STRADALE NEI SETTORI IDRICO, FOGNANTE, ELETTRICO, TELEFONICO E DI CONDUZIONE DEL GAS;
- L'ACQUISTO, LA VENDITA E LA PERMUTA DEI SUOLI EDIFICATORI E DI COSTRUZIONI GIA' ULTIME E/O DA ULTIMARE.

II, TUTTO DA REALIZZARSI TANTO CONGIUNTAMENTE, QUANTO SEPARATAMENTE, SIA PER CONTO PROPRIO CHE PER CONTO TERZI, PRIVATI ED ENTI PUBBLICI, STATALI E PARASTATALI, ASSUMENDOSENE I RELATIVI APPALTI.

LA SOCIETA' PUO' COMPIERE TUTTE LE OPERAZIONI DI QUALSIASI NATURA DI CARATTERE ORDINARIO E STRAORDINARIO, RITENUTE DAL'ORGANO AMMINISTRATIVO NECESSARIO OD UTILE AL FINE DEL RAGGIUNGIMENTO DELL'OGGETTO SOCIALE, COMPRESO L'ACQUISTO O L'AFFITTO DI AZIENDE DI OGNI GENERE E TIPO, INOLTRE POTRA' APRIRE FILIALI E SUCCURSALI SU TUTTO IL TERRITORIO NAZIONALE ED ALL'ESTERO.
INOLTRE POTRA' COMPIERE QUALSIASI ALTRA OPERAZIONE COMMERCIALE, INDUSTRIALE E FINANZIARIA, DI NATURA MOBILIARE E/O IMMOBILIARE, COMUNQUE CONNESSA CON I PROPRI SCOPI SOCIALI, IVI COMPRESA L'ASSUNZIONE DI PARTECIPAZIONI E COINTERESSENZE IN ALTRE SOCIETA' E/O IMPRESE, COSTITUITE E/O COSTITUENDE, AVENTI UN OGGETTO COMPLEMENTARE O COMUNQUE CONNESSO CON IL PROPRIO.

Il presente certificato deve essere stampato esclusivamente in copia unica con il numero di protocollo di protocollo CEW/32/2022/CBR0086. Eventuali copie devono riportare numeri di protocollo distinti.



Camera di Commercio
Brindisi

Prot.:CEW/32/2022/CBR0086

25/1/2022

Data rilascio: 20/02/2020
Data scadenza: 19/02/2025

Albo Nazionale Gestori Ambientali
(fonte Ministero della Transizione Ecologica):
Iscritto nella sezione di: BARI
Numero iscrizione: BA/001244
Data cancellazione: 26/05/2016

Albo Nazionale Gestori Ambientali
(fonte Ministero della Transizione Ecologica):
Iscritto nella sezione di: BARI
Numero iscrizione: BA/004415
Categoria: 4 - RACCOLTA E TRASPORTO DI RIFIUTI SPECIALI NON PERICOLOSI
Classe: D - QUANTITA' ANNUA COMPLESSIVAMENTE TRATTATA SUPERIORE O UGUALE A 6.000
T. E INFERIORE A 15.000 T.
Data inizio: 12/08/2016
Data scadenza: 13/08/2026

TITOLARI DI CARICHE O QUALIFICHE

* NANNAVECCHIA MARGHERITA (rappresentante dell'impresa)
nata a LATIANO (BR) il 06/04/1970
codice fiscale: NNNMGH70D46E471U
- AMMINISTRATRICE UNICA data atto di nomina 24/09/2011
presentazione il 30/09/2011
durata in carica FINO ALLA REVOCA
Data iscrizione: 04/10/2011

Il presente certificato riporta le notizie/dati iscritti nel Registro alla data odierna.

Il presente certificato non puo' essere prodotto agli organi della pubblica amministrazione o ai privati gestori di pubblici servizi.

| | | |
|---|------|------|
| RISCOSSI PER DIRITTI | EURO | 5,00 |
| TOTALE | EURO | 5,00 |
| TOTALE CON GLI IMPORTI ESPRESSI IN LIRE: 9681 | | |

A RICHIESTA DELL'INTERESSATO SI RILASCI IL PRESENTE CERTIFICATO IN
ESENZIONE DELL'IMPOSTA DI BOLLO PER GLI USI CONSENTITI DALLA LEGGE.
L'EVENTUALE USO PER FINI DIVERSI RICADE SOTTO LA PERSONALE RESPONSABILITA'
DELL'UTENTE

IL CONSERVATORE
(DOTT. ANGELO RAFFAELE CAFORIO)

FRANCESCA PENTA

*** fine certificato ***

Pagina 3/ 3



Il presente certificato deve essere stampato esclusivamente in copia unica con il numero di protocollo CEW/32/2022/CBR0086. Eventuali copie devono riportare numeri di protocollo distinti.