



Ministero della Cultura

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI BRINDISI E LECCE

Risp. al foglio del 09/05/2022 n. 839

Ref. prot. n 7524 del 12/05/2022

Class 34.43.01/9

Alla c.a.

MIC – Soprintendenza Speciale per il PNRR
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

E pc.

MIC - Direzione generale ABAP
Servizio II – Scavi e tutela del patrimonio archeologico
mbac-dg-abap.servizio2@mailcert.beniculturali.it

MIC - Direzione generale ABAP
Servizio III – Tutela del patrimonio artistico, storico ed architettonico
mbac-dg-abap.servizio3@mailcert.beniculturali.it

MIC - Direzione generale ABAP
Servizio V – Tutela del Paesaggio
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

OGGETTO Comune: **BRINDISI**

Progetto: Completamento dell'infrastruttura di collegamento dell'area industriale retroportuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Progetto definitivo del Nodo Intermodale di Brindisi - [ID: 7567]

Proponente: **Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**

Procedura di VIA/PNRR ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006, integrata con la Valutazione d'Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, ART. 9.

Contributo istruttorio

In riferimento al progetto in argomento,

- **vista** la nota prot. 123 del 28/01/2022 (acquisita agli atti di Ufficio al n. prot. 2154 del 31/01/2022), con la quale codesta Soprintendenza Speciale ha comunicato alla Scrivente l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale;
 - **richiamate** le ulteriori scansioni procedurali relative alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/216 effettuata in fase di PFTE e vista in particolare da ultimo la nota prot. AGCCS.PMMBTNB.0128677.21.U del 01/12/2021 (acquisita agli atti di Ufficio al n. prot. 272 del 04/01/2022) con la quale la società proponente ha trasmesso la documentazione archeologica definitiva;
 - **vista** la nota prot. 4158 del 09/03/2022 con la quale la Scrivente ha formulato richiesta di documentazione integrativa;
 - **vista** la nota prot. 373 del 10/03/2022 (acquisita agli atti di Ufficio al n. prot. 4413 del 14/03/2022) con la quale codesta Soprintendenza Speciale ha richiesto integrazioni ai sensi dell'art. 24 del D. Lgs. 152/2006;
 - **esaminata** la documentazione progettuale, il SIA e la documentazione integrativa resi disponibili sulla piattaforma web dedicata del *Ministero della transizione ecologica*, all'indirizzo <http://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8108/11939>;
 - **visto** il D. Lgs. 42/2004 e s.m.i. "Codice dei beni culturali e del paesaggio" (di seguito *Codice*);
- questa Soprintendenza comunica le valutazioni di propria competenza in ottemperanza alla Circolare n. 5/2010 della DG/PBAAC, come richiamata dalla Circolare n. 11/2022 della Direzione Generale ABAP.

CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO

Il progetto complessivo, riguardante la realizzazione di una infrastruttura di collegamento dell'area industriale retroportuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale, interessa le porzioni di territorio a sud e sud-ovest della città di Brindisi comprese tra la linea ferroviaria adriatica esistente e l'area industriale di Brindisi, si compone di due Lotti: il **Lotto 1** (con opere a carico del Comune di Brindisi (già appaltate dal Comune e in parte realizzate), comprendente il Binario di corretto tracciato (Binario III) e precedenza in sinistra (Binario IV) della nuova Stazione Elementare e la realizzazione della nuova tratta ferroviaria di collegamento tra la Dorsale del Consorzio ASI di Brindisi (Porto di Brindisi) e la nuova Stazione Elementare; il **Lotto 2** (con opere a carico di RFI), oggetto della presente progettazione.



SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI BRINDISI E LECCE

via A. Galateo, 2 - 73100 LECCE - tel. 0832 248311 - C.F. 93075250758

PEC: mbac-sabap-br-le@mailcert.beniculturali.it - PEO: sabap-br-le@beniculturali.it

SITO WEB: www.sabap-le.beniculturali.it

In particolare **il progetto in esame**, elaborato in continuità con il Lotto 1, **esplicita il Lotto 2** del progetto di fattibilità tecnica economica completato nel 2019 - apportandovi alcune modifiche - che si estende dalla fine della stazione elementare fino all'innesto con la linea adriatica, per una lunghezza pari a 2+077 km per il tratto di collegamento con la rete ferroviaria nazionale e di 1+106 km per il completamento della Stazione Elementare.

Nell'ambito della realizzazione della nuova sede ferroviaria, dei relativi impianti ed apparati tecnologici e di trazione elettrica e delle relative opere idrauliche, è inoltre prevista la risoluzione delle interferenze con la viabilità mediante interventi di ripristino della maglia viaria esistente, oltre alla realizzazione di opere di sistemazione idraulica dei corsi d'acqua e di opere idrauliche per lo smaltimento, il trattamento ed il collettamento delle acque di piattaforma.

Il progetto prevede inoltre la messa a dimora di opere a verde di mitigazione, selezionate secondo modelli tipologici.

1. SITUAZIONE VINCOLISTICA DELL'AREA OGGETTO DI INTERVENTO

L'area oggetto di intervento è quella identificata con il solo Lotto 2 del progetto.

1.1 Beni paesaggistici

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

L'area interessata dalla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario, del relativo raccordo, dei fabbricati e di tutti i manufatti e le opere a servizio degli stessi non è interessata dalla presenza di alcuna area di notevole interesse pubblico.

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

L'area oggetto di intervento interferisce con i seguenti beni paesaggistici vincolati *ope legis*:

- art. 142, co. 1, lett. c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna – riferito al fiume denominato “Fiume Grande” [interferito dal raccordo del nuovo collegamento ferroviario con la linea Adriatica; dal ponte su Canale Grande; dal Fabbricato Tecnico (FA02) e relativo piazzale (PT02); dall'Area “Cabina TE” e relativo piazzale (PT03); dalla vasca di prima pioggia (IN07); dalla viabilità di accesso ai fabbricati tecnici; dal sottovia strada Formosa (SL01); dal tratto di recapito al Canale di Levante (IN11)].

1.1.c. INDICAZIONE DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA VIGENTI

✓ PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)

In Puglia vige il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), approvato con delibera n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 39 del 23.03.2015, redatto ai sensi degli artt. 135 e 143 del *Codice*, in coerenza con le attribuzioni di cui all'articolo 117 della Costituzione Italiana, e conformemente ai principi di cui all'articolo 9 della stessa Costituzione ed alla Convenzione Europea sul Paesaggio. Il PPTR, come riportato nel co. 9 del suddetto art. 143, stabilisce che “*a far data dall'approvazione del piano le relative previsioni e prescrizioni sono immediatamente cogenti e prevalenti sulle previsioni dei piani territoriali ed urbanistici*”.

Tale strumento prevede diversi livelli di tutela, nel quale sono separati gli aspetti di carattere conformativo (quali le *Prescrizioni* e le *Misure di salvaguardia* o le *Discipline d'uso*), da quelle di più ampio respiro volte ad indirizzare le trasformazioni territoriali in coerenza con gli obiettivi del piano stesso (quali in particolare gli *Indirizzi* e le *Direttive* e le *Normative d'uso*, nonché l'insieme delle *Linee Guida* regionali). Il PPTR pertanto, cogente nell'insieme di tutte le parti che lo compongono, costituisce lo strumento mediante il quale si dà attuazione alle misure di tutela previste dal *Codice*.

L'area oggetto di intervento (costituita dal tracciato del nuovo collegamento ferroviario e dai nuovi fabbricati di progetto) ricade nell'Ambito paesaggistico n. 9, individuato e normato dall'elaborato 5.9 del PPTR “*Schede degli ambiti paesaggistici: La Campagna brindisina*”, “*Figura territoriale: Campagna irrigua della piana brindisina*”, per la quale vigono gli *Obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale* dello *Scenari strategico* (sezione C). Tale area interferisce con i *Beni Paesaggistici* (BP), come recepiti dal *Codice*, e con gli *Ulteriori Contesti Paesaggistici* (UCP) perimetrati dal PPTR, di seguito elencati per le rispettive *Componenti*.

Componenti idrologiche

BENI PAESAGGISTICI (BP)

- *Fiumi e torrenti, acque pubbliche - tutelati per legge ai sensi dell'art. 142, c. 1, lett. c del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i.*, - riferito al corso d'acqua tutelato denominato “Fiume Grande”, tutelato con R.D. 7/4/1904 n. 2221 in G.U. n.16 del 6/7/1904 [interferito dal raccordo del nuovo collegamento ferroviario con la linea Adriatica; dal ponte su Canale



Grande; dal Fabbricato Tecnico (FA02) e relativo piazzale (PT02); dall'Area "Cabina TE" e relativo piazzale (PT03); dalla vasca di prima pioggia (IN07); dalla viabilità di accesso ai fabbricati tecnici; dal sottovia strada Formosa (SL01); dal tratto di recapito al Canale di Levante (IN11)];

Componenti delle Aree Protette e dei Siti Naturalistici

ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)

- Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali - riferita alla fascia di 100 metri dal perimetro esterno del Parco Naturale Regionale "Salina di Punta della Contessa", lambito dalla Viabilità di Soccorso (NV06) e dal Canale (IN12) con le relative opere connesse;

Componenti Culturali e insediative

ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)

- Aree di rispetto delle Componenti culturali ed insediative - riferito alla Masserie Taverna, interferita dalla viabilità di accesso ai fabbricati tecnici (NV05);

Componenti dei Valori Percettivi

ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)

- Strade a valenza paesaggistica (riferito alla strada denominata SP88, interferita anche dal tratto di recapito finale al Canale di Levante (IN11) e affiancata dalla Vasca di Laminazione (IN08).

AREA VASTA

Con riferimento al contesto territoriale di riferimento, si segnala che il tracciato del nuovo collegamento ferroviario attraversa la piana brindisina a margine del capoluogo, connettendo importanti infrastrutture esistenti con un nuovo asse, all'interno di un territorio che, pur essendo oggetto di forti pressioni antropiche, ha preservato rilevanti aree di naturalità per gli aspetti ambientali ed ecologici che connotano gli elementi del paesaggio, con particolare riferimento alle componenti idrologiche.

In questa sede, tenuto conto delle peculiarità del contesto di riferimento, costituito da una porzione territoriale eterogenea e ad alto valore paesaggistico, nella quale tuttavia sono già presenti importanti infrastrutture puntuali ed a rete, è stata condotta l'analisi di area vasta riferita sia ai fabbricati di progetto che ai tracciati di rete, considerando la fascia di territorio all'interno della quale ricade il tracciato del nuovo collegamento ferroviario e il tracciato dei collettori di progetto, considerata per una larghezza pari circa 1 km da ciascun lato (come da perimetrazione di cui alla Tavola denominata IA7L00D22N5SA0000005A *Carta del patrimonio culturale e storico testimoniale*). Tale fascia di territorio include anche parte del tracciato di Fiume Grande, interferito dal "ponte su Canale Grande" e dalle ulteriori opere già richiamate nel precedente paragrafo relativo alle *Componenti idrologiche*. Fiume Grande rappresenta l'elemento naturale attorno al quale si sviluppa un sistema paesaggistico unitario costituito dal fiume stesso, da un lembo del Parco Naturale Regionale "Salina di Punta della Contessa" che si innesta sul percorso del fiume stesso, con la relativa *area di rispetto*, oltre che da rilevanti presenze vegetazionali sorte lungo il corso del fiume, che a circa 500 metri dal tratto di Inizio Intervento si allarga definendo un'area umida di alcuni ettari con specchi d'acqua circondati da canneti e da *formazioni arbustive in evoluzione naturale*, fino a lambire l'area industriale retroportuale connessa alla progettazione in esame.

Parco Naturale Regionale "Salina di Punta della Contessa" è incluso della fascia così definita anche nel lembo più ad ovest dello stesso, in cui è ubicata Masseria S. Lucia con la relativa area di rispetto ed è attraversato dalla *Strada a valenza Paesaggistica* denominata SP 88, quest'ultima direttamente interferita dalle opere di progetto già richiamate nel precedente paragrafo relativo alle *Componenti dei Valori Percettivi*.

Nell'area vasta analizzata è inoltre ubicata un'altra *Strada a valenza paesaggistica*, la SS 16, che corre parallela alla Linea Adriatica sul lato ovest, a distanza di circa 400 metri nel punto di innesto del raccordo di progetto.

Di seguito si riportano in elenco diversi *beni paesaggistici* (BP) ed *ulteriori contesti paesaggistici* (UCP) perimetrati dal PPTR che connotano il sistema paesaggistico unitario descritto:

BP – Fiumi e torrenti, acque pubbliche (*Componenti idrologiche*)

UCP – Aree umide (*Componenti botanico-vegetazionali*)

UCP – Formazioni arbustive in evoluzione naturale (*Componenti botanico-vegetazionali*)

BP – Parchi e riserve (*Componenti delle aree protette*)

UCP – Area di rispetto dei parchi e delle riserve (*Componenti delle aree protette*)

UCP – Strada a valenza paesaggistica (*Componenti dei Valori percettivi*)

UCP – Area di rispetto delle componenti culturali ed insediative (*Componenti dei Valori percettivi*).

Oltre ai BP ed UCP sopra elencati, sono individuate dal PPTR ulteriori e diverse *Testimonianze della stratificazione insediativa*, riportate di seguito nel paragrafo 1.2.



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

Per i *beni paesaggistici* e per gli *ulteriori contesti paesaggistici* sopra evidenziati, vigono le disposizioni normative (come articolate nell'art. 6 delle NTA del PPTR) stabilite negli articoli richiamati nel presente paragrafo, di cui si riportano alcuni estratti significativi in relazione all'intervento in esame, nell'ordine in cui sono richiamate nel precedente paragrafo.

Fiumi, torrenti, acque pubbliche (riferito al corso d'acqua tutelato denominato "Fiume Grande")

Vigono gli *Indirizzi* di cui all'art. 43, le *Direttive* di cui all'art. 44 e le *Prescrizioni* per "*Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche*" di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR. Si riportano di seguito stralci di tale articolo, in base al quale non sono ammissibili tra gli altri piani, progetti e interventi che comportano:

2.a1) realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, ad eccezione di quelle strettamente legate alla tutela del corso d'acqua e alla sua funzionalità ecologica; [...]

a4) realizzazione di recinzioni che riducano l'accessibilità del corso d'acqua e la possibilità di spostamento della fauna, nonché trasformazioni del suolo che comportino l'aumento della superficie impermeabile;

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

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

2.a9) realizzazione di nuovi tracciati viari o adeguamento di tracciati esistenti, con l'esclusione dei soli interventi di manutenzione della viabilità che non comportino opere di impermeabilizzazione;

2.a10) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile.

Sono invece ritenuti ammissibili, tra gli altri, piani progetti e interventi di:

3.b2) trasformazione di manufatti legittimamente esistenti per una volumetria aggiuntiva non superiore al 20%, purché detti piani e/o progetti e interventi:

- siano finalizzati all'adeguamento strutturale o funzionale degli immobili, all'efficientamento energetico e alla sostenibilità ecologica;
- comportino la riqualificazione paesaggistica dei luoghi [...];

3.b4) realizzazione di opere infrastrutturali a rete interrate pubbliche e/o di interesse pubblico, a condizione che siano di dimostrata assoluta necessità e non siano localizzabili altrove.

Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali (riferita alla fascia di 100 metri dal perimetro esterno del Parco Naturale Regionale "Salina di Punta della Contessa")

Vigono le *Misure di salvaguardia e di utilizzazione* di cui all'art. 72 delle NTA del PPTR, in base alle quali non sono ritenuti ammissibili, tra gli altri, i seguenti piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare quelli che comportano:

2.a1) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti. Fanno eccezione i sistemi per la raccolta delle acque piovane, di reti idrica/fognaria duale, di sistemi di riciclo delle acque reflue attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione. L'installazione di tali sistemi tecnologici deve essere realizzata in modo da mitigare l'impatto visivo, non alterare la struttura edilizia originaria, non comportare aumenti di superficie coperta o di volumi, non compromettere la lettura dei valori paesaggistici

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

2.a5) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica, in particolare dei muretti a secco, dei terrazzamenti, delle specchie, delle 54 cisterne, dei fontanili, delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli e delle risorgive.; [...]

Area di rispetto delle componenti culturali ed insediative

(riferita all'area di rispetto della Masseria Taverna).

Vigono gli *Indirizzi* di cui all'art. 77, le *Direttive* di cui all'art. 78 e le *Misure di salvaguardia e di utilizzazione* di cui le *Misure di salvaguardia e di utilizzazione* di cui all'art. 82 delle NTA del PPTR.



A norma dell'art. 82, non sono ritenuti ammissibili, tra gli altri, i seguenti piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

- 2.a1) qualsiasi trasformazione che possa compromettere la conservazione dei siti interessati dalla presenza e/o stratificazione di beni storico-culturali;
- 2.a2) realizzazione di nuove costruzioni, impianti e, in genere, opere di qualsiasi specie, anche se di carattere provvisorio;
- 2.a3) realizzazione e ampliamento di impianti per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti e per la depurazione delle acque reflue;
- 2.a4) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
- 2.a5) nuove attività estrattive e ampliamenti;
- 2.a6) escavazioni ed estrazioni di materiali;
- 2.a7) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile; a8) costruzione di strade che comportino rilevanti movimenti di terra o compromissione del paesaggio (ad esempio, in trincea, rilevato, viadotto).

Strade a valenza paesaggistica (riferito alla SP 88 direttamente interferita ed alla SS16 ricadente in Area Vasta)

Vigono gli *Indirizzi* di cui all'art. 86, le *Direttive* di cui all'art. 87 e le *Misure di salvaguardia e di utilizzazione* di cui all'art. 88 delle NTA del PPTR.

A norma dell'art. 88, non sono ritenuti ammissibili, tra gli altri, i seguenti piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

- 2.a1) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere l'integrità dei peculiari valori paesaggistici, nella loro articolazione in strutture idrogeomorfologiche, naturalistiche, antropiche e storico-culturali, delle aree comprese nei coni visuali;
- 2.a2) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere, con interventi di grandi dimensioni, i molteplici punti di vista e belvedere e/o occludere le visuali sull'incomparabile panorama che da essi si fruisce [...].

1.2 Beni architettonici

Nell'area di intervento direttamente interessata (nuovo collegamento ferroviario, fabbricati ad essa asserviti, opere viarie ed idrauliche connesse) non è presente nessun provvedimento diretto di tutela architettonica ai sensi della Parte II del *Codice*. Si segnala tuttavia nella stessa area il *fabbricato ferroviario* ubicato lungo la linea adriatica al km 4+995.00, per il quale era stata già indicata la necessità di verifica dell'interesse culturale (pag. 39 della Relazione Paesaggistica). Con la sopraccitata nota prot. 4158/2022 la Scrivente ha richiesto di integrare la documentazione consultabile con ulteriore documentazione fotografica esplicativa e di dettaglio del suddetto fabbricato. A riscontro di tale richiesta, il fabbricato in questione è stato meglio descritto nell'elaborato integrativo denominato "*Manufatti da demolire per i quali necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 42/2004*" (IA7L00D22RHIM000X001A), nel quale si riporta: "*È costituito da due piani fuori terra: il piano terra ha un'altezza maggiore rispetto al piano superiore. Il prospetto ovest è simmetrico: sono presenti tre bucatore nel piano terra (un portale e due finestre) e due finestre al piano superiore allineate alle bucatore sottostanti. Le bucatore sono marcate da cornice*".

All'interno dell'area vasta ottenuta considerando la fascia di territorio in cui ricade il tracciato del nuovo collegamento ferroviario e delle opere stradali ed idrauliche ricomprese nel progetto, per una larghezza pari circa 1 km da ciascun lato, si segnala inoltre la presenza dei seguenti siti tutelati dal PPTR vigente come UCP *Testimonianza della stratificazione insediativa* tra le *Componenti culturali e insediative*, che costeggiano il tracciato del nuovo collegamento ferroviario e il tracciato del collettore IN11 ai due lati degli stessi, individuate percorrendolo dalla parte più interna (sud-ovest) verso la linea di costa (nord-est):

- Masseria Chiodi
- Masseria Palmenti
- Masseria Taverna (nella cui area di rispetto ricade il *fabbricato ferroviario* al km 4+995.00)



- Masseria S. Lucia
- Casa di Cristo
- Masseria Capitan Monza.

L'elenco riportato è da ritenersi non esaustivo, in quanto limitato ai beni più significativi in rapporto di intervisibilità e/o ubicati nell'area vasta individuata.

1.3 Beni archeologici

Nell'area direttamente interessata dall'impianto di progetto e dal relativo cavidotto, nonché nell'area vasta considerata in analisi, non insistono vincoli inerenti beni archeologici decretati ai sensi degli art. 10, 12, 13 e 45 del Codice o procedimenti di vincolo in itinere, né Beni Paesaggistici o Ulteriori Contesti Paesaggistici di interesse archeologico censiti dal PPTR vigente.

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

Come già riferito il progetto in esame, che costituisce il Lotto 2 dell'intero progetto di collegamento dell'area industriale retroportuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale, riguarda la realizzazione di un nuovo tratto di collegamento ferroviario in continuità con le opere di cui al Lotto 1 e comprende la realizzazione dei relativi impianti ed apparati tecnologici e di trazione elettrica, e la risoluzione delle interferenze con la viabilità mediante interventi di ripristino della maglia viaria esistente.

Nell'ambito del progetto per la nuova sede ferroviaria e delle relative opere connesse è prevista la realizzazione di un tracciato del collegamento ferroviario a singolo binario, di lunghezza pari a circa 3,2 km, che si sviluppa a sud-est dell'abitato di Brindisi, in continuità con le opere di cui al Lotto 1 del progetto complessivo; il tracciato di progetto, che prevede il collegamento tra la Stazione Elementare (oggetto di altra progettazione) e la Linea Adriatica Bari-Lecce, si sviluppa in parte in gran parte in rilevato e minima parte in parte su viadotto (3%).

Il progetto prevede le seguenti ulteriori opere:

Opere per la realizzazione di Aree tecniche

- Area tecnica per cabina TE e fabbricato tecnologico, ubicata in corrispondenza del raccordo con la linea Adriatica esistente;
- Area tecnica per Fabbricato tecnologico e Serbatoio VVFF, ubicata in corrispondenza dell'Inizio Tratto in Linea (km 2+992.769 – P.S. Stazione).

Opere d'arte principali

- VI01 – Ponte sulla SS613 al km 4+119, di lunghezza pari a 62,5 metri
- VI02 – Ponte sul Fiume Grande, al km 4+556, di lunghezza pari a 55 metri

Opere di ripristino ed adeguamento della viabilità interferita

- NV01-SL01: SC Formosa - Nuovo sottovia veicolare e adeguamento viabilità per garantire l'innesto della viabilità di ricucitura NV02, NV03 e NV04;
- NV02-NV03: SC78 - Ricucitura della maglia viaria SC Formosa;
- NV04: Viabilità di accesso ai fondi - Ricucitura della maglia viaria SC Formosa;
- NV05: Viabilità esistente per l'accesso ai Fabbricati Tecnologici - Adeguamento della viabilità esistente;
- NV06: Viabilità di soccorso

Opere di sistemazione idraulica dei corsi d'acqua:

- Canale di Levante: rimodellamento morfologico con opera di protezione in massi sciolti; riprofilatura delle sponde del canale e rivestimento in massi cementati;
- Fiume Grande: Arginature con rivestimento in massi cementati e controfossi in corrispondenza del Viadotto VI02;

Opere idrauliche connesse al drenaggio della piattaforma

- Realizzazione di un canale a U di larghezza variabile (IN12) posto in affiancamento alla stazione elementare e alla viabilità di accesso NV06, avente la funzione di intercettare i contributi meteorici scolanti dal bacino di cui sopra, con recapito alla vasca di laminazione IN08;
- Regolazione della portata recapitata dal canale IN12 mediante una vasca di laminazione in terra (IN08);
- Recapito della portata regolata in corrispondenza della sezione 2 (non arginata) del Canale di Levante, posta poco più a monte della confluenza dello stesso con il Fiume Grande, mediante un canale a U (IN11) a larghezza costante.
- Tombino stradale IN03, che recapita i contributi meteorici anzidetti al canale IN12;
- Canale IN12, che intercetta i contributi meteorici derivanti dal tombino IN03 e dalle aree esterne alla NV06, con recapito alla vasca di laminazione IN08;



- Canale IN11, che si diparte dalla vasca IN08, con recapito finale al Canale di Levante.
- Opere a verde

Il progetto comprende anche interventi di mitigazione consistenti nello sviluppo di una serie di opere a verde suddivise per moduli tipologici, per un'estensione pari a circa 5.272 mq, a fronte di circa 134 mq di vegetazione naturale sottratta in modo permanente (pag. 62 della *Sintesi non Tecnica*): inerbimento, ripristino agricolo, siepe arbustiva, filare arboreo, prato cespugliato, macchia arborea-arbustiva (olivo, lavanda, ginestra), macchia ripariale.

2.1 Beni paesaggistici

La ricognizione finora effettuata dei beni culturali tutelati con vincolo diretto e/o indiretto, dei beni tutelati *ope legis* ai sensi degli artt. 10 e 12 del *Codice* e s.m.i o, comunque, di testimonianze di valore storico culturale o archeologico, di proprietà pubblica o privata e dei beni paesaggistici nelle aree contermini al tracciato di progetto riporta un censimento denso di beni culturali e paesaggistici che contribuiscono a definire un paesaggio "*espressivo di identità, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni*" (cfr. art. 131 del *Codice*).

L'area di intervento è ubicata all'interno di una porzione territoriale dell'agro brindisino, nel comprensorio sito a sud e a sud-ovest dell'abitato di Brindisi, ricadente nell'Ambito paesaggistico n. 9 denominato "*La campagna brindisina*" del PPTR. La suddetta area è caratterizzata da un paesaggio rurale con diffusa presenza di reticoli di canali, spesso ramificati, che intercettano la trama agraria e contribuiscono a renderla variegata sia dal punto di vista morfologico che colturale. Tuttavia nell'area sopra descritta si rileva la presenza di elementi detrattori tra i quali si segnalano, le diverse forme di occupazione e trasformazione antropica dei corsi d'acqua, diversi impianti da fonti rinnovabili, gli insediamenti industriali. Il contesto paesaggistico di riferimento, il bassopiano irriguo della Piana brindisina, conserva nel suo complesso la presenza di spiccati elementi di naturalità che si integrano nel sistema agricolo consolidato, costituito da un reticolo variegato ed armonico di lotti agricoli inquadrati da tracciati viari di larghezza ridotta, del tipo vicinale o interpodereale di cui alcuni in terra battuta, attraversati da canali e diversi reticoli idrografici e con uso di suolo caratterizzato da estese superfici destinate a seminativi semplici in aree non irrigue, da presenza sporadica di zone boscate o a macchia, di vigneti ed in minore misura anche da arborato/frutteto (come attestato dalla *Carta degli usi in atto IA7L00D22N5SA0000004A*), tutti elementi che qualificano il territorio, rendendolo riconoscibile e identitario.

Si fa riferimento al Parco Naturale Regionale denominato *Salina di Punta della Contessa* richiamato in analisi, un sistema naturalistico di estese proporzioni che si sviluppa ai margini del tracciato di progetto e che include al suo interno aree a verde tutelate ed aree umide, ma anche ai corsi delle acque pubbliche, che intercettano la trama agraria e contribuiscono a renderla variegata sia dal punto di vista morfologico che colturale: Fiume Grande in particolare, come risultante dall'analisi finora effettuata, è strettamente interrelato con l'opera in esame, in quanto attraversato dalla stessa.

Nello stesso contesto si rileva la presenza diffusa di elementi tipici del paesaggio rurale, manufatti edili di modeste dimensioni a servizio dell'agricoltura e consistenti complessi masserizi, intorno ai quali sono si sono sviluppati i mosaici colturali che hanno fortemente connotato il territorio nel corso dei secoli, contribuendo a delineare i caratteri costitutivi degli appezzamenti terrieri che orbitavano intorno agli stessi.

In particolare la porzione di territorio in cui ricade l'area di intervento, pressoché pianeggiante, oltre alla imponente presenza dell'area industriale e delle importanti infrastrutture stradali e ferroviarie con cui è interrelato in progetto in esame, vede la presenza di frange di tessuto residenziale e di insediamenti industriali, che si inseriscono nella trama del suolo utilizzato a fini agricoli disegnando un paesaggio estremamente variegato ed eterogeneo.

La costruzione disordinata di abitazioni, infrastrutture viarie, impianti, aree destinate a servizi hanno contribuito a frammentare la naturale costituzione e continuità morfologica delle forme, e ad incrementare le condizioni di rischio idraulico. In proposito la *Scheda* dell'Ambito Paesaggistico n. 9 *La campagna brindisina* 4.4.2 (sez. A.3.4) stabilisce le invarianti strutturali d'ambito, i relativi stato di conservazione e criticità, cui associa specifiche regole di riproducibilità, stabilendo la necessità di salvaguardare il sistema agro-ambientale, sottoposto a rischio di compromissione della leggibilità dei mosaici dalla realizzazione di insediamenti ed infrastrutture, e la continuità dei caratteri idraulici, ecologici e paesaggistici del sistema idrografico, di cui si auspica la valorizzazione come corridoi ecologici multifunzionali.

Inoltre, è necessario verificare l'interferenza degli interventi di nuova realizzazione in progetto con le aree vincolate, alla luce di quanto riportato nei seguenti paragrafi.

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

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

L'interferenza segnalata riguarda le opere, di seguito elencate, ubicate in corrispondenza del canale tutelato "Fiume Grande". Con riferimento ad ognuna, stando a quanto strettamente normato dal citato articolo, si riporta la verifica di coerenza con le specifiche prescrizioni (cfr. Carta dei vincoli: Beni culturali e paesaggistici - IA7L00D22N5SA0000001A):



- a) il raccordo del collegamento ferroviario di progetto con la Linea Adriatica, comprensivo del Ponte su Fiume Grande (VI02) – rientra tra gli interventi ritenuti **non ammissibili** ai sensi del comma 2.a9), trattandosi di adeguamento di tracciato viario esistente;
- b) arginature con rivestimento in massi cementati e controfossi in corrispondenza del Viadotto VI02 su Fiume Grande – rientrano tra gli interventi ritenuti **ammissibili** ai sensi del comma 3.b3), solo se inserite in un organico progetto esteso all'intera unità idrografica che utilizzino materiali e tecnologie della ingegneria naturalistica, che siano volti alla riqualificazione degli assetti ecologici e paesaggistici dei luoghi;
- c) il Fabbricato Tecnico (FA02) e relativo piazzale (PT02) – rientra tra gli interventi ritenuti **non ammissibili** ai sensi del comma 2.a1), trattandosi di nuova opera edilizia non legata alla tutela del corso d'acqua ed alla sua funzionalità ecologica;
- d) l'Area "Cabina TE" e relativo piazzale (PT03) – rientra tra gli interventi ritenuti **non ammissibili** ai sensi del comma 2.a1), trattandosi di nuova opera edilizia non legata alla tutela del corso d'acqua ed alla sua funzionalità ecologica;
- e) la viabilità di accesso ai fabbricati tecnici – rientra negli interventi di manutenzione della viabilità **ammissibili** ai sensi del comma 2.a9) se limitate alla sola ripavimentazione della viabilità esistente, qualora realizzate con tecniche che non comportino impermeabilizzazione;
- f) le opere viarie connesse in prosecuzione del sottovia Strada Comunale Formosa (SL01) – rientra negli interventi di manutenzione della viabilità **ammissibili** ai sensi del comma 2.a9) se limitate alla sola manutenzione del tratto di viabilità esistente e qualora realizzate con tecniche che non comportino impermeabilizzazione;
- g) la vasca di prima pioggia (IN07) – rientra tra gli interventi ritenuti **non ammissibili** ai sensi del comma 2.a7), in quanto trattasi di realizzazione di impianto per la depurazione delle acque reflue;
- h) opere idrauliche principali connesse e il tratto di recapito al Canale di Levante (IN11) – rientrano tra gli interventi ritenuti **ammissibili** ai sensi del comma 2.a7), solo se finalizzate allo sversamento dei reflui trattati a norma di legge; a norma del co 3.b4) inoltre, è ritenuta ammissibile ritenuti ammissibili la realizzazione di opere infrastrutturali a rete interrate pubbliche e/o di interesse pubblico, a condizione che siano di dimostrata assoluta necessità e non siano localizzabili altrove.

Le opere ritenute ammissibili sono tali solo se condizionate anche al rispetto del co. 2.a5), che preclude la rimozione della vegetazione arborea od arbustiva, né trasformazione profonda dei suoli o qualsiasi altro intervento che turbi gli equilibri idrologici o alteri il profilo del terreno.

CRITICITÀ:

Con riferimento alle opere non ammissibili ai sensi dell'art. 46, sopra esplicitate, si ritiene che:

- le opere di cui al punto a) non possano essere escluse o delocalizzate a pena di un totale stravolgimento del progetto e/o di un maggiore consumo di suolo (che potrebbe comportare di per sé anche l'eventualità di intercettare altri segni significativi del paesaggio). Fermo restando il contrasto con le norme del PPTR – il cui superamento potrebbe essere possibile qualora fosse attivata la deroga di cui all'art. 95 delle NTA del PPTR - si ritiene che le stesse debbano essere accompagnate da un'adeguata opera di compensazione.
- risulta indispensabile di contro individuare una alternativa localizzativa per le ulteriori opere previste in corrispondenza della fascia perimetrata dal PPTR ai due lati del fiume, ritenute non ammissibili [opere di cui ai punti c), d), g)], al fine di non interferire con la l'area tutelata.

Al fine di garantire il rispetto delle norme del PPTR, inoltre è necessario assicurare che:

- non siano realizzate trasformazioni di suolo che comportino impermeabilizzazione, né poste in opera recinzioni che riducano l'accessibilità del corso d'acqua e la possibilità di spostamento della fauna.
- la metodologia tecnica di posa in opera dei previsti collettori non comporti la rimozione di vegetazione arborea o arbustiva, la trasformazione profonda dei suoli o qualsiasi altro intervento che turbi gli equilibri idrologici o alteri il profilo del terreno.

Si ritiene inoltre che la realizzazione di corridoi ecologici lungo il tracciato dei collettori di recapito interferenti con il corso d'acqua tutelato, contribuirebbe a mitigare ulteriormente il percorso degli stessi.

2.1.b - Coerenza con l'art. 72 delle NTA del PPTR

Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l'Area di rispetto dei Parchi e delle riserve regionali

L'interferenza segnalata riguarda la realizzazione del tratto di viabilità di soccorso denominato NV06 e di un tratto del canale di collettamento IN12. Tali opere corrono lungo il perimetro ovest dell'area di rispetto del Parco Naturale Regionale "Salina di Punta della Contessa", ma non sembrano interferire con la stessa.



CRITICITÀ: Nel rispetto di quanto normato dall'art. 72, tuttavia, risulta indispensabile assicurare che le opere previste non comportino la rimozione o trasformazione della vegetazione naturale nella fascia tutelata, né l'eliminazione o la trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica.

2.1.c - Coerenza con l'art. 82 delle NTA del PPTR

Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le Aree di rispetto delle Componenti culturali ed insediative

L'interferenza segnalata riguarda la Masseria Taverna, la cui area di rispetto è parzialmente intercettata dal nuovo raccordo ferroviario, nonché dalle opere di ripavimentazione della viabilità esistente.

A norma dell'art. 82 non possono essere consentite opere di costruzione di strade che comportino rilevanti movimenti di terra. Essendo prevista esclusivamente la ripavimentazione di viabilità esistente, si ritiene che la stessa sia assentibile se realizzata mediante sistemi che garantiscano la permeabilità.

2.1.d - Coerenza con gli artt. 86 e 87 e 88 delle NTA del PPTR

Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le componenti dei valori percettivi

L'interferenza segnalata riguarda la posa in opera di:

- vasca di laminazione, attigua alla *Strada a valenza paesaggistica SP88*, sul lato sud della stessa;
- tratto di recapito al Canale di Levante (IN11), che a partire dalla *Strada a valenza paesaggistica SP88* confluisce nel Fiume Grande.

In base a quanto previsto dagli artt. 86 e 87, gli interventi che interessano tali componenti devono consentire il mantenimento degli orizzonti visuali percepibili, impedendo l'occlusione di tutti quegli elementi che possono fungere da rilevamento visuale di riconosciuto valore identitario.

Si ritiene che la prevista realizzazione di vasca di laminazione e canale di collettamento non contrasti con le tutele previste per le componenti dei valori percettivi in quanto, ove opportunamente mitigati, gli stessi non compromettono l'integrità dei punti di vista e non occludano le visuali panoramiche, peraltro connotate dalla percezione di un paesaggio estremamente variegato ed eterogeneo, che comprende anche l'estesa area retroportuale.

2.1.2 - Impatti verificati

Ai fini della valutazione dei possibili impatti significativi delle previsioni di progetto sull'ambiente e sul patrimonio culturale, questa Soprintendenza rileva che l'area oggetto di intervento, come già riferito nel paragrafo 1.1, interferisce con beni paesaggistici tutelati *ope legis* a norma dell'art. 142, Parte III del *Codice*, oltre che con ulteriori contesti paesaggistici individuati dal PPTR vigente della Regione Puglia a norma dell'art. 143 dello stesso Decreto, esplicitati nel paragrafo 1.1.

Per quanto attiene i possibili impatti sul patrimonio culturale di natura prettamente percettiva, è stata valutata l'interferenza delle opere sull'ambito territoriale di riferimento, corrispondente all'Area vasta individuata in narrativa, individuata come la fascia di territorio all'interno della quale ricade il tracciato del nuovo collegamento ferroviario e il tracciato delle opere idrauliche e viarie connesse alla progettazione in esame, considerata per una larghezza pari circa 1 km da ciascun lato.

Tale area, per quanto fortemente connotata dalla imponente presenza dell'area industriale retroportuale e delle importanti infrastrutture stradali e ferroviarie con cui è interrelato in progetto in esame, e nonostante la notevole eterogeneità del paesaggio data dalla presenza di frange di tessuto residenziale, di insediamenti e manufatti industriali che si inseriscono nella trama del suolo utilizzato a fini agricoli, conserva notevoli elementi naturalistici connessi alla presenza di fiume, parco, formazioni arbustive, area umida.

Preliminarmente va indagato l'inserimento del nuovo tracciato ferroviario, che si sviluppa a sud-est dell'abitato di Brindisi per una lunghezza di circa 3,2 km, all'interno dell'area vasta individuata in analisi, al fine di valutare il rapporto visivo che si instaura tra la suddetta area ed i diversi punti considerati come recettori paesaggistici. Il tracciato di progetto, come riferito è in gran parte in rilevato, con la presenza di due ponti attestati ad altezza maggiore. È evidente che l'inserimento di tale tracciato, con particolare riferimento ai punti di maggiore altezza, per sua stessa natura, oltre a implicare consumo di suolo verde, comporta l'inserimento di una linea di divisione nel territorio in cui si inserisce, lasciando da un lato l'abitato di Brindisi e dall'altro la campagna a sud dello stesso. Per tale ragione, al fine di consentire alla Scrivente di valutare la compatibilità e la adeguatezza delle soluzioni proposte in relazione al rapporto di intervisibilità esistente tra il tracciato di progetto e i beni culturali e paesaggistici interrelati con lo stesso, con la sopracitata nota prot. 4158 del 09/03/2022 è stato richiesto di integrare la documentazione consultabile con ulteriori fotosimulazioni di punti nodali del tracciato e delle opere ad esso asservite, ripresi in prossimità dei siti, aree di interesse culturale e/o paesaggistico e dei percorsi a valenza paesaggistica, panoramica e/o di attraversamento territoriale ad alta frequentazione antropica, anche con riferimento agli im Le fotosimulazioni prodotte dimostrano che nel complesso il tracciato di progetto, fortemente interrelato con le infrastrutture che si propone di collegare ed ancorato all'armatura territoriale che attraversa, possa essere assorbito dal



contesto in cui si inserisce, anche con riferimento agli impatti cumulativi prodotti dalle opere afferenti al Lotto 1. Tali fotosimulazioni dimostrano inoltre una buona efficacia delle mitigazioni proposte, che tuttavia possono essere implementate mediante il reimpianto delle alberature intercettate dal progetto.

Si ritiene tuttavia che l'inserimento del tracciato nella matrice territoriale necessiti di una ulteriore ed adeguata opera a compensazione della trasformazione rispetto alla configurazione attuale, notevolmente percepibile da diversi punti di vista, derivante dalla presenza del rilevato e degli attraversamenti previsti, nonché delle strutture di appoggio.

È stata tuttavia evidenziata inoltre nei paragrafi precedenti l'interferenza di alcuni tratti del tracciato e di alcuni dei manufatti ad esso asserviti con la fascia ai due lati di Fiume Grande, tutelata del PPTR, per cui, oltre a verificare che le conseguenti criticità evidenziate siano superabili, è necessario che un progetto di tale portata, al di là delle necessarie opere di mitigazione (inserite nel progetto), preveda una adeguata opera di compensazione (non contemplata nel progetto), da intendersi come un'azione equa di riequilibrio del sistema preesistente e consolidato, che è stato sottoposto ad un processo di sottrazione del valore ambientale, e che non debba essere necessariamente strettamente collegata con l'intervento.

In generale si ritiene tuttavia che un tracciato ferroviario, per quanto costituisca inevitabilmente una cesura dei lotti che attraversa, d'altra parte rappresenta un segno consolidato del territorio in cui si inserisce (la tratta principale di collegamento che attraversa Brindisi e alla quale si collega il tracciato di progetto risale alla Seconda metà dell'Ottocento), che per sua stessa natura può ramificarsi solo a larga scala, e costituisce, per altro verso, un elemento di forte connessione tra punti nevralgici di un'area territoriale. Pertanto la linea ferroviaria rappresenta un elemento di scansione del paesaggio, oltre che un riconosciuto elemento di percezione paesaggistica, in quanto diventa essa stessa un punto di osservazione di particolare rilievo, a causa della maggiore altezza dell'osservatore (rispetto all'osservatore a piedi o in auto), della notevole frequentazione antropica, ma soprattutto per la dinamicità del punto di vista stesso, che consente di abbracciare nel tempo di percorrenza del treno visuali ad ampio raggio ed in movimento.

Ciò premesso, l'inserimento della linea ferroviaria su un determinato percorso va valutato tenendo conto delle matrici territoriali e degli elementi di valenza paesaggistica e culturale del territorio in cui si inserisce. Si ritiene che il collegamento principale, che inevitabilmente sarà percepito come un elemento di rilevante trasformazione del territorio che attraversa, tenuto conto delle peculiarità del contesto attraversato (territorio pianeggiante caratterizzato dall'imponente presenza dell'area retroportuale e delle importanti infrastrutture stradali e ferroviarie con cui è interrelato in progetto in esame, dalla presenza di frange di tessuto residenziale oltre che di insediamenti industriali, che si inseriscono nella trama del suolo utilizzato a fini agricoli disegnando un paesaggio estremamente variegato ed eterogeneo) se adeguatamente migliorato, mitigato e compensato, possa essere ragionevolmente assorbito dal contesto che attraversa, caratterizzato da un mosaico agricolo già frammentato a causa della costruzione disordinata di abitazioni, infrastrutture viarie, impianti, aree destinate a servizi. È necessario tuttavia focalizzare gli ulteriori punti nodali del progetto, che sono dati da:

- SL01 – Sottovia SC Formosa
- VI01 – Ponte sulla SS613 al km 4+119, di lunghezza pari a 62,5 metri
- VI02 – Ponte sul Fiume Grande, al km 4+556, di lunghezza pari a 55 metri
- Raccordo del collegamento ferroviario di progetto con la Linea Adriatica
- La sistemazione idraulica del canale di Levante
- La sistemazione idraulica di Fiume Grande
- La prevista demolizione del *fabbricato ferroviario* tutelato ai sensi dell'art. 10 del *Codice*

Si ritiene che la variazione di quota del nastro stradale rispetto alla configurazione attuale, dovuta all'inserimento del Sottovia SC Formosa, non muti la percezione d'insieme dei luoghi anche in ragione del breve tratto di estensione dello stesso, ponendosi come obiettivo la continuità del tracciato esistente e di conseguenza delle visuali percepibili dallo stesso. Con riferimento al ponte sulla SS 613, in ragione dell'analisi effettuata e delle diverse valenze di ciascun sito, si ritiene che il suo impatto possa essere assorbito dal contesto in cui si inserisce, essendo mitigato proprio in ragione della sua ubicazione e dell'interferenza che intende superare con la SS 613, una strada a lunga percorrenza a due corsie per senso di marcia, affiancata da piazzole, complanari, raccordi e aree di servizio e già caratterizzata dalla presenza di ponti di attraversamento.

Diversa è la considerazione del raccordo di collegamento con la linea Adriatica e del ponte di attraversamento sul Fiume Grande, rispetto ai quali è stato già esplicitato il contrasto con le norme del PPTR; in ragione dell'analisi effettuata e delle diverse valenze di ciascun sito e al netto del contrasto normativo segnalato, si ritiene che il loro impatto possa essere ragionevolmente assorbito dal contesto in cui si inseriscono, necessitando tuttavia di una adeguata opera a compensazione della trasformazione derivante dall'inserimento delle strutture di appoggio in corrispondenza del fiume tutelato, dalla sovrapposizione del tracciato ferroviario rispetto al fiume, notevolmente percepibile da diversi punti di vista.

Relativamente alla sistemazione idraulica dei due corsi d'acqua interrelati col progetto, preso atto dell'analisi effettuata mediante modelli di calcolo relativi alle unità idrografiche, si dà atto che le sistemazioni proposte, prevedendo l'utilizzo di massi sciolti, non produrranno impatti rilevanti sulla fascia tutelata e nell'area vasta di riferimento. Risulta necessario tuttavia garantire che l'intera sistemazione sia effettuata utilizzando sistemi di ingegneria naturalistica.



Si ritiene inoltre che debba essere individuata un'alternativa localizzativa per tutti i manufatti previsti in corrispondenza del raccordo del nuovo tracciato con la Linea Adriatica Nazionale (Fabbricato tecnologico, Cabina TE, vasca di prima pioggia e tutti le aree e i manufatti ad essi asserviti), compresa la viabilità di accesso agli stessi, interferenti con la fascia contermina Fiume Grande, rispetto alla quale si configura un eccessivo aggravio e un'alterazione degli equilibri sistemici e percettivi esistenti. Nello studio della delocalizzazione, potrà essere valutata anche l'ipotesi di una continuità con altre infrastrutture già esistenti lungo il tracciato ferroviario in esercizio o di riutilizzo di manufatti in disuso.

Alla luce di quanto finora evidenziato, si evince che le opere progettate, che implicano un importante consumo di suolo, con sottrazione di vegetazione naturale e con l'introduzione di un importante segno all'interno del paesaggio, costituiscano elemento di rilevante trasformazione della percezione d'insieme dei luoghi a distanza ravvicinata e in ragionevole misura anche alla lunga distanza, che necessita di una adeguata opera di compensazione (non contemplata nel progetto), oltre che di misure di mitigazione paesaggistica proporzionate (inserite nel progetto). Con riferimento alle misure di mitigazione paesaggistica proposte, inoltre (sviluppo di una serie di interventi a verde suddivisi per moduli tipologici, per un'estensione pari a circa 5.272 mq, a fronte di circa 134 mq di vegetazione naturale sottratta in modo permanente), si ritiene che le stesse debbano essere implementate prevedendo il reimpianto delle alberature intercettate nelle nuove aree a verde di progetto.

Pertanto, in ragione dell'analisi effettuata e al netto delle interferenze individuate con la pianificazione paesaggistica regionale che è necessario superare, le opere di progetto possono essere ragionevolmente assorbite dal contesto, in ragione di:

- misure di mitigazione paesaggistica proposte - che se accompagnate dalla previsione di reimpianto sopra illustrate si ritengono adeguate;
- scelte progettuali operate - mirate ad un consumo di suolo il più possibile contenuto;
- scelta del percorso effettuata - al netto dell'interferenza con il *fabbricato ferroviario* tutelato ai sensi della Parte II del *Codice*, che attraversa la matrice agricola, ma all'interno di una fascia territoriale già interessata dall'imponente presenza dell'area industriale retroportuale e delle importanti infrastrutture stradali e ferroviarie con cui è interrelato in progetto in esame, oltre che di frange di tessuto residenziale.

Tale valutazione, tuttavia può essere resa solo se le opere di progetto siano contemperate da una adeguata opera di compensazione (non contemplata nel progetto). Si ritiene inoltre che siano necessarie alcune modifiche progettuali e ulteriori misure finalizzate a superare le criticità evidenziate in narrativa.

CRITICITÀ:

La realizzazione delle opere del progetto definitivo in esame e, in particolare, l'inserimento di opere (raccordo e ponte) in corrispondenza della fascia tutelata ai due lati di Fiume Grande, produce un impatto legato alla trasformazione della percezione d'insieme dei luoghi che necessita di un'opera di compensazione adeguatamente calibrata rispetto alla portata della trasformazione stessa e la cui scelta sia operata in considerazione delle valenze culturali del contesto territoriale di riferimento.

Le ulteriori opere previste in corrispondenza della stessa fascia tutelata ai due lati del fiume (fabbricati, manufatti asserviti e viabilità connessa agli stessi), per dimensione, ubicazione, tipologia e tecniche costruttive producono un impatto non superabile, in quanto ritenute fuori misura rispetto al contesto in cui se ne prevede la collocazione (in stretta prossimità del letto del fiume), per cui è necessario prevederne la delocalizzazione (valutando anche l'ipotesi di una continuità con altre infrastrutture già esistenti lungo il tracciato ferroviario in esercizio o di riutilizzo di manufatti in disuso).

Le opere di mitigazione a verde previste non comprendono il reimpianto delle alberature intercettate dal progetto.

Si ritiene inoltre che debba essere evitata la demolizione del *fabbricato ferroviario* tutelato ai sensi dell'art. 10 del *Codice*, peraltro in contrasto con le previsioni di cui all'art. 20 del *Codice* (art. 20 "Interventi vietati" – "I beni culturali non possono essere distrutti, deteriorati, danneggiati o adibiti ad usi non compatibili con il loro carattere storico o artistico oppure tali da recare pregiudizio alla loro conservazione"), anche in quanto il suddetto fabbricato costituisce un segno consolidato del paesaggio agrario in cui si inserisce, contrassegnato fin dall'Ottocento dal passaggio della linea ferroviaria adriatica, a sua volta punteggiata dalla presenza di fabbricati con analoghe valenze.

2.1.3 - Impatti potenziali

L'intervento descritto produce impatti potenziali legati al consumo di suolo implicato dalle opere di progetto, la cui rilevanza è tuttavia da contemperare in ragione del contesto in cui le suddette opere si inseriscono, caratterizzato dalla presenza delle infrastrutture puntali e a rete d'insieme; l'aggravio che ne deriva a carico degli elementi naturalistici e paesaggistici può essere ricondotto all'analisi delle interferenze evidenziate nei paragrafi precedenti. Si segnala inoltre che potrebbero ingenerare impatti potenziali i previsti collettori, la cui collocazione in opera, soprattutto nelle porzioni più prossime ai bacini verso i quali confluiscano, comporta l'interferenza con il sistema vegetativo insediato ai margini del fiume, con conseguenze per la crescita futura delle formazioni vegetative spontanee e per gli equilibri sistemici della fauna ivi insediata.



2.2 ***Beni architettonici***

Come risulta dall'analisi finora condotta, l'ambito territoriale di riferimento, compreso tra il corso di Fiume Grande e il Parco Naturale Regionale "Salina di Punta della Contessa", è caratterizzato dalla singolare compresenza di elementi ad alto valore paesaggistico attestati dal sistema di tutele del PPTR vigenti sullo stesso, nonché dalla presenza diffusa di manufatti rurali che hanno caratterizzato lo sviluppo del territorio fino alla metà del Novecento, prima dell'insediamento dell'area industriale retroportuale, individuati dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale e riportati nel precedente paragrafo 1.2. Il contesto sopra descritto, risulta quindi notevolmente eterogeneo anche dal punto di vista architettonico anche in virtù della presenza degli insediamenti industriali retroportuali con cui è interrelato il progetto in esame e delle frange di tessuto abitativo.

In tale contesto si inquadra l'analisi del rapporto visivo che si instaura tra i beni architettonici in analisi e il tracciato del collegamento ferroviario di progetto, il quale come riferito è in gran parte in rilevato basso e comprende nel suo sviluppo due ponti di attraversamento. Si ritiene che lo sviluppo del tracciato, che si dirama in rilevato basso da tracciati già esistenti produca impatti percettivi e relazionali diretti sulle Masserie interrelate con lo stesso ed individuate in analisi e non mutino il rapporto delle stesse con il contesto.

Diversa è l'analisi rispetto alla richiesta di demolizione del fabbricato ferroviario, bene culturale tutelato ai sensi dell'art. 10 del Codice il quale, ai sensi del già citato art. 20 "Interventi vietati" dello stesso Codice non può essere distrutto.

Tale fabbricato fa parte di una tipologia di beni culturali, per i quali negli anni più recenti il CO.RE.PA.CU ha già confermato in sede di Verifica ai sensi dell'art. 12 del Codice l'interesse culturale, emettendo diversi provvedimenti di tutela diretti di fabbricati di analoga fattura ubicati nel territorio di competenza di questa Soprintendenza. È stato ritenuto infatti che, pur se in gran parte in stato di abbandono, queste costruzioni segnano il territorio con la loro riconoscibile immagine e sono entrate a far parte del paesaggio come elemento di scansione del tracciato, costituendo elemento storicizzato dell'identità dei luoghi e segno consolidato della stratificazione culturale degli ultimi due secoli. Diversi fabbricati analoghi, inoltre, sono già stati sottoposti ad azioni di tutela e recupero, previa autorizzazione di questa Soprintendenza.

Per il fabbricato in questione non risulta avviata e/o conclusa la procedura di Verifica di Interesse Culturale prevista dall'art. 12 del Codice.

CRITICITA': Il fabbricato ferroviario tutelato ai sensi dell'art. 10 del Codice per la sua condizione giuridica e status di "bene culturale" non può essere demolito, in quanto la demolizione è in contrasto con le previsioni di cui all'art. 20 del Codice stesso.

2.3 **BENI ARCHEOLOGICI**

Nel quadro di riferimento del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia, l'area vasta interessata dall'intervento ricade negli Ambiti Territoriali de "La campagna brindisina" (allegato 5.9 al PPTR) Figura Territoriale "Campagna irrigua della piana brindisina".

Tale territorio appare altamente antropizzato per via dell'antico e articolato insediamento e della pervasiva utilizzazione del territorio, caratterizzato dai due principali sistemi, quello insediativo e quello colturale, strettamente interconnessi, con i quali si integrano gli altri sistemi come quello della viabilità.

L'intervento in oggetto si inserisce all'interno di un comprensorio territoriale che in età romana ha espresso una grande attrattività nei confronti di forme di insediamento stabile, perché caratterizzato da una fitta trama di insediamenti antichi che attestano un'intensa frequentazione del territorio in età romana. Fa eccezione un'ampia superficie a sud di Brindisi che risulta a tratti del tutto estranea a tali processi, o comunque caratterizzata da una minore densità di evidenze archeologiche, a causa della falda acquifera affiorante, che determina estesi fenomeni di impaludamento dei terreni sovrastanti. A fronte di questo quadro generale, definito sulla base di segnalazioni bibliografiche talora non ubicabili con certezza e di segnalazioni archeologiche e di cui dà conto anche la carta archeologica trasmessa dal proponente (prot. n. 2856 del 10/02/2020), le indagini preventive effettuate sull'area di intervento non hanno evidenziato interferenze dirette con preesistenze di interesse storico-archeologico.

Le procedure di archeologia preventiva sono state attivate con nota SABAP prot. n. 5441 del 12/3/2020 e si sono concluse a seguito della trasmissione della documentazione delle indagini, nonché della relazione definitiva, acquisite agli atti della Scrivente con prot. 272 del 04/01/2022.

In particolare, si precisa quanto segue:

a seguito della trasmissione alla Scrivente del "PFTE – Nodo intermodale di Brindisi – Infrastruttura di collegamento dell'area industriale retro-portuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale" completo di relazione archeologica e acquisito agli atti con prot. n. 2856 del 10/02/2020, la Scrivente, esaminato il progetto e valutati i possibili "impatti negativi su stratigrafie o strutture di interesse archeologico ancora conservate nel sottosuolo per il tratto caratterizzato da rischio medio-alto", ai fini dell'espressione del parere di competenza, nonché ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016, ha



richiesto l'esecuzione di "saggi di scotico del terreno vegetale per uno spessore di ca. 30 cm, articolati in fasce larghe m 3,00 e lunghe m 20,00 con andamento perpendicolare al tracciato previsto e disposti a distanza di m 30,00 uno dall'altro". Eseguite le indagini, come da richiesta di cui sopra, il proponente ha trasmesso alla Scrivente con nota prot. 272 del 04/01/2022 l'esito delle stesse: i saggi di scotico, che hanno raggiunto una quota di - 40 cm dal piano di calpestio, ovvero la quota richiesta dalla posa delle opere progettate, non hanno messo in luce alcuna evidenza archeologica, come risulta peraltro dalla documentazione fotografica e dalle schede US e SAS che fanno parte del corredo documentale. Ciò premesso, si evidenzia che possono essere esclusi impatti negativi diretti sul patrimonio di interesse archeologico.

PARERE ENDOPROCEDIMENTALE DI COMPETENZA

Questo Ufficio, esaminati gli elaborati progettuali, lo Studio di Impatto Ambientale, verificata la situazione vincolistica delle aree di intervento, a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto, esprime **parere favorevole** alla realizzazione del progetto nel rigoroso rispetto delle prescrizioni di seguito elencate dal n. 1 al n. 11, impartite al fine di superare le criticità evidenziate in narrativa:

1. dovrà essere individuata e proposta una ubicazione alternativa per il Fabbricato tecnologico, la Cabina TE e la vasca di laminazione, oltre che per tutte le aree ed i manufatti connessi agli stessi previsti in corrispondenza della fascia tutelata ai due lati di Fiume Grande, al fine di superare il contrasto con le Norme del PPTR [CRITICITA' 2.1.a];
2. le trasformazioni di suolo eventualmente ricadenti nelle aree perimetrare dal PPTR ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004, co. a, lett. c) ed f), dovranno prevedere l'utilizzo di materiali e tecniche costruttive che garantiscano permeabilità [CRITICITA' 2.1.a - 2.1.b];
3. dovranno essere progettati e realizzati corridoi ecologici lungo il tracciato dei collettori di recapito interferenti con il tracciato di Fiume Grande [CRITICITA' 2.1.a];
4. in corrispondenza della fascia tutelata ai due lati di Fiume Grande non siano poste in opera recinzioni che riducano l'accessibilità del corso d'acqua e la possibilità di spostamento della fauna [CRITICITA' 2.1.a];
5. la metodologia tecnica di posa in opera dei previsti collettori, con particolare riferimento ai tratti interferenti con *Fiumi e Torrenti, Acque pubbliche ed Area di rispetto dei parchi*, non dovrà comportare la rimozione/trasformazione di vegetazione arborea o arbustiva, la trasformazione profonda dei suoli o qualsiasi altro intervento che turbi gli equilibri idrologici o alteri il profilo del terreno; a tal fine dovrà prima dell'effettivo inizio dei lavori essere effettuato un rilievo di tale vegetazione, in corrispondenza della quale si dovrà operare mediante l'utilizzo di tecniche di attraversamento non invasive, da individuare; [CRITICITA' 2.1.a - 2.1.b];
6. gli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario, quali muretti a secco, pascoli, filari alberati, eventualmente intercettati dalle opere di realizzazione dei collettori, dovranno essere tutelati, prevedendo l'utilizzo di tecniche di attraversamento non invasive e/o, ove occorra, lo smontaggio ed il rimontaggio dei suddetti elementi nella stessa posizione, a seguito di catalogazione effettuata per tratti; a tal fine prima dell'effettivo inizio dei lavori i suddetti beni dovranno essere rilevati e catalogati e per ognuno dovrà essere indicata la modalità di tutela prevista [CRITICITA' 2.1.b];
7. sia individuata e proposta un'opera di compensazione (ulteriore rispetto ai corridoi ecologici di cui alla prescrizione n. 3) che sia adeguata alla trasformazione della percezione d'insieme dei luoghi derivante dalla realizzazione del complesso delle opere progettuali, opportunamente calibrata rispetto alla portata della trasformazione stessa e la cui scelta sia operata in considerazione delle valenze culturali del contesto territoriale di riferimento; a parere di questa Soprintendenza un'adeguata opera di compensazione sarebbe il recupero e la riqualificazione del fabbricato ferroviario tutelato ai sensi dell'art. 10 del Codice [CRITICITA' 2.1.a - 2.1.2 - 2.2];
8. le alberature intercettate dal progetto dovranno essere accuratamente espianate ai fini del reimpianto nelle nuove aree verdi di progetto [CRITICITA' 2.1.2];
9. le opere di sistemazione idraulica dei due corsi d'acqua interrelati con il progetto siano effettuate utilizzando sistemi di ingegneria naturalistica [CRITICITA' 2.1.2];
10. sia individuata una soluzione progettuale che consenta di garantire la salvaguardia del *fabbricato ferroviario* tutelato ope legis ai sensi dell'art. 10 del *Codice* (es. realizzazione di sottovia) [CRITICITA' 2.1.2 - 2.2];
11. dovrà essere previsto il ripristino dello stato dei luoghi per tutte le aree di cantiere, con particolare riferimento a quelle interferenti con i territori costieri; in ogni caso le stesse non dovranno intercettare la vegetazione esistente e gli altri elementi antropici del paesaggio agrario (es. muretti a secco).



VALUTAZIONI AI FINI DEL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA

Art. 25, co. 2 *quinquies* del D. Lgs. 152/2006

Alla luce delle modifiche intervenute a seguito dell'entrata in vigore del D.L. 77/2021, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, che ha introdotto il co. 2 *quinquies* dell'art. 25 del D. Lgs. 152/2006, si evidenzia in via preliminare che per l'intervento in esame è necessaria l'acquisizione dell'Autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del *Codice*.

Tuttavia nel caso in esame ricorre il contrasto con le l'art. 46 delle NTA del PPTR, come emerge dall'analisi delle interferenze con le Norme del PPTR evidenziate nel precedente paragrafo 2.1.a con il bene denominato "Fiume Grande" – sottoposto a tutela ai sensi dell'art. 142, co. 1, lett. c) del *Codice* –, di seguito richiamata per i soli aspetti di inammissibilità:

- a) il raccordo del collegamento ferroviario di progetto con la Linea Adriatica, comprensivo del Ponte su Fiume Grande (VI02) – rientra tra gli interventi ritenuti **non ammissibili** ai sensi del comma 2.a9), trattandosi di adeguamento di tracciato viario esistente;
- b) [...];
- c) il Fabbricato Tecnico (FA02) e relativo piazzale (PT02) – rientra tra gli interventi ritenuti **non ammissibili** ai sensi del comma 2.a1), trattandosi di nuova opera edilizia non legata alla tutela del corso d'acqua ed alla sua funzionalità ecologica;
- d) l'Area "Cabina TE" e relativo piazzale (PT03) – rientra tra gli interventi ritenuti **non ammissibili** ai sensi del comma 2.a1), trattandosi di nuova opera edilizia non legata alla tutela del corso d'acqua ed alla sua funzionalità ecologica;
- e) [...];
- f) [...];
- g) la vasca di prima pioggia (IN07) – rientra tra gli interventi ritenuti **non ammissibili** ai sensi del comma 2.a7), in quanto trattasi di realizzazione di impianto per la depurazione delle acque reflue;
- h) [...].

Pertanto le valutazioni di competenza della Scrivente finalizzate a comprendere l'autorizzazione paesaggistica ordinaria nel "concerto del competente direttore generale del Ministero della Cultura", non possono essere comprese nel presente contributo istruttorio.

Alla luce dei suddetti contrasti normativi e tenuto conto di quanto prescritto dall'art. 95 delle NTA del PPTR "*Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità*", si richiama l'eventualità consentita dalla norma che il rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 del *Codice* ed art. 90 delle NTA del PPTR avvenga in "deroga" alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle stesse NTA, provvedimento di deroga che l'art. 95 stabilisce essere atto di competenza della Regione, il cui rilascio è previsto con delibera di giunta regionale.

A norma dello stesso art. 95 tale deroga può essere prevista solo purché in sede di autorizzazione paesaggistica "*si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali*".

Si riferisce pertanto che la verifica della coerenza con la normativa PPTR riportata nel presente paragrafo 2.1 (e nei relativi sottoparagrafi) è stata condotta al netto della eventuale procedura di autorizzazione paesaggistica in deroga.

Sono fatti salvi pertanto gli esiti della suddetta procedura, qualora la stessa fosse attivata dalla competente Sezione regionale, nell'ambito della quale la Scrivente, ai sensi del combinato disposto dell'art. 146 del *Codice* e dell'art. 95 delle NTA del PPTR, è chiamata ad esprimere le valutazioni di propria competenza sulla base:

- dell'analisi delle alternative localizzative e/o progettuali;
- della verifica di rispondenza agli Obiettivi di qualità di cui all'art. 37 delle NTA del PPTR

In questa sede, non potendo pertanto fornire un contributo finalizzato al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ordinaria, si procede con l'analisi dei due punti sopra richiamati.

Con specifico riferimento all'analisi delle alternative localizzative e/o progettuali, si ritiene che la stessa sia stata affrontata e superata in coerenza con quanto emerso dalle risultanze di fasi procedurali pregresse. Tanto si evince da quanto riportato nel SIA: "*Per quanto invece concerne la configurazione di progetto, le scelte progettuali relative al tracciato in oggetto sono necessariamente vincolate dal realizzando Lotto 1 che, come premesso, ha come obiettivo il collegamento tra l'area ASI di Brindisi e la nuova Stazione Elementare, oggetto di altro appalto. In tale contesto, gli interventi di Lotto 2, oggetto del presente SIA, rappresentano la naturale prosecuzione del tracciato afferente al Lotto 1, atta a garantire il collegamento della Stazione Elementare, e con essa l'area industriale retro-portuale di Brindisi, con la linea ferroviaria nazionale. In altri termini, appare evidente come non sia possibile qualsiasi altra soluzione progettuale atta a perseguire e conseguire i medesimi obiettivi posti in capo all'iniziativa in esame che sia diversa da quella sviluppata nel progetto*"



oggetto del presente studio” (pag. 13 e segg. del SIA, paragrafo “*Scheda B1 – Le finalità e le alternative*”. Nel paragrafo 6 dell’elaborato denominato “**VERIFICA DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA. Compatibilità delle opere da realizzare con gli obiettivi di qualità e le norme d’uso di cui all’art.37 delle NTA del PPTR della Regione Puglia**” (codice: IA7L00D22RHIM0002001A), inoltre, si riporta che “*Il progetto definitivo in esame e parte di un più vasto complesso progettuale la cui progettazione costituisce il punto di arrivo di un lungo percorso di confronto con gli enti Istituzionali competenti (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Ministero della Transizione Ecologica, Regione Puglia, Comune di Brindisi e comuni contermini)*”.

Con riferimento alla verifica di compatibilità con gli obiettivi di qualità di cui all’art. 37 delle NTA del PPTR, si riferisce quanto segue in relazione allo specifico Ambito paesaggistico di riferimento e per le Componenti coinvolte nel progetto (Scheda dell’Ambito paesaggistico n. 9, individuato e normato dall’elaborato 5.9 del PPTR “*Schede degli ambiti paesaggistici: La Campagna brindisina*”, “*Figura territoriale: Campagna irrigua della piana brindisina*”, per la quale vigono gli *Obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale dello Scenari strategico - sezione C*).

Alla luce dell’analisi riportata nell’elaborato denominato “**VERIFICA DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA. Compatibilità delle opere da realizzare con gli obiettivi di qualità e le norme d’uso di cui all’art.37 delle NTA del PPTR della Regione Puglia**” (codice: IA7L00D22RHIM0002001A):

- si rileva che è stato verificato il miglioramento nella configurazione post operam dovuto alle sistemazioni idrauliche previste;
- si conviene su quanto argomentato relativamente alla salvaguardia e al rispetto dei valori paesaggistici riconosciuti nell’area di rispetto della Masseria Taverna, nella quale l’opera viaria prevista si limita alla sovrapposizione con strada bianca esistente
- non si concorda con quanto riferito riguardo alla prevista “*demolizione del manufatto ferroviario lungo linea*”, che si ritiene effettuata “*in favore di una visuale più nitida sulla campagna brindisina e sulla masseria*”. In proposito si ritiene, di contro, che il manufatto ferroviario in questione, tutelato ai sensi dell’art. 10 del *Codice*, costituisca un segno consolidato del paesaggio agrario in cui si inserisce, contrassegnato fin dall’Ottocento dal passaggio della linea ferroviaria adriatica, a sua volta punteggiata dalla presenza di fabbricati con analoghe valenze.

Con riferimento alle ulteriori opere di linea, viarie ed idrauliche connesse, si ritiene che le stesse, pur entrando in stretta relazione con il mosaico agricolo al quale si sovrappongono, rientrano nella attuale struttura territoriale relazionandosi a quella definita come armatura territoriale.

In conclusione, si ritiene che gli obiettivi di qualità di cui all’art. 37 del PPTR, al netto dei contrasti evidenziati con il PPTR, possano ritenersi verificati, fatta salva la prevista demolizione del *fabbricato ferroviario*, tutelato ope legis ai sensi dell’art 10 del *Codice*, ritenuto un segno consolidato del paesaggio.

Pertanto, per quanto di competenza, si ritiene di poter rendere un parere favorevole, da ritenersi subordinato al rilascio dell’autorizzazione paesaggistica in deroga prevista dall’art. 95 delle NTA del PPTR, qualora la stessa sia attivata, e nel rispetto delle stesse prescrizioni (da n. 1 a n. 11) impartite nel contributo istruttorio ai fini VIA, posto in capo a questa stessa nota.

IL SOPRINTENDENTE
arch. Francesca RICCIO*

Il Responsabile del Procedimento
arch. Marzia ANGELINI



Il Funzionario Archeologo
dott.ssa Serena STRAFELLA

Firmato digitalmente da

FRANCESCA RICCIO

CN = RICCIO
FRANCESCA
O = Ministero
della cultura
C = IT

*Documento firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate, sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa

