



Ministero della cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI
E PAESAGGIO
Servizio V

Prot. n. vedi intestazione digitale

Class. 34.43.01 / *Fasc.* 22.49.1/2019

Oggetto. **[ID: 5935] BRINDISI:** Collegamento ferroviario dell'Aeroporto del Salento con la stazione di Brindisi.
Progetto Definitivo.
Procedura ai sensi dell'art. 23 del D. lgs.152/2006 e ss.mm.ii. – VIA.
Proponente: Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Parere tecnico istruttorio della Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio

Roma vedi intestazione digitale

Al Ministero della transizione ecologica
Direzione generale valutazioni ambientali
Ex Divisione V – Sistemi di valutazione ambientale
cress@pec.minambiente.it
va@pec.mite.gov.it

E pc

Al Ministero della transizione ecologica
Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale -
VIA e VAS
ctva@pec.minambiente.it

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

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

Al Servizio III – *Tutela del patrimonio artistico, storico e architettonico*
della Direzione generale ABAP
mbac-dg-abap.servizio3@mailcert.beniculturali.it

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

Alla Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Direzione Investimenti – Area Sud S.O. Progetti Adriatica
rfi-din-dpi.s.pa@pec.rfi.it

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

VISTO il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, recante "Riforma dell'organizzazione del Governo, a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59".



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante "Nuove norme sul procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi".

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

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

VISTO il decreto legge 21 settembre 2019, n. 104, recante "Disposizioni urgenti per il trasferimento di funzioni e per la riorganizzazione dei Ministeri per i beni e le attività culturali, delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, dello sviluppo economico, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché per la rimodulazione degli stanziamenti per la revisione dei ruoli e delle carriere e per i compensi per lavoro straordinario delle Forze di polizia e delle Forze armate e per la continuità delle funzioni dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni" (pubblicato in G.U.R.I., Serie Generale, n. 222 del 21/09/2019, convertito, con modificazioni, con legge 18 novembre 2019, n. 132), per il quale l'allora Ministero per i beni e le attività culturali ha assunto la nuova denominazione di "Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo", così come comunicato dalla Direzione Generale Organizzazione con la Circolare n. 306 del 23 settembre 2019.

VISTO l'articolo 1 del decreto-legge 1 marzo 2021, n. 22, recante "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri", convertito con modificazioni dalla L. 22 aprile 2021, n. 55 (in G.U. 29/04/2021, n. 102), che modifica il comma 1, numeri 8 e 13, dell'articolo 2 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300.

CONSIDERATO che a seguito della modifica di cui al punto precedente, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare cambia la propria denominazione in Ministero della transizione ecologica ed il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo cambia altresì la propria denominazione in Ministero della cultura.

VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137.

VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii. recante "Norme in materia ambientale".

CONSIDERATO che il Decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2021, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 129 del 31/05/2021, e convertito dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, all'art. 25 comma 1 lettera b) punto 2), apportando modifiche all'art. 6 del D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152, ha escluso, per i procedimenti di cui ai commi 6, 7 e 9 del medesimo articolo e all'art. 28, l'applicazione dell'art. 10-bis della L. 7 agosto 1990, n. 241.

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

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

VISTO il DPCM 5 agosto 2019, con il quale è stato conferito, ai sensi dell'art. 19, Co. 4, del D.Lgs. n. 165 del 2001, l'incarico di direzione di livello generale della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio al Direttore Generale arch. Federica Galloni, registrato dalla Corte dei Conti al numero 1-2971 del 30/08/2019.



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

31.03.2022

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

CONSIDERATO quanto impartito dall'allora Direzione generale Belle arti e paesaggio con la Circolare n. 34 del 31/07/2015 avente ad oggetto "MiBACT - esercizio delle funzioni di tutela - Sentenza Consiglio di Stato, sez. VI n. 3652/2015".

VISTO che l'allora Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'arte e l'architettura contemporanea ha collaborato con l'allora Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare alla redazione delle "Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione informato digitale per le procedure di VAS e VIA ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii." (Rev.4 del 03.12.2013; http://www.va.minambiente.it/media/13922/specifiche_tecniche_va_03122013.pdf).

CONSIDERATO quanto descritto nelle suddette "Specifiche Tecniche", oggetto anche della Circolare n. 5 del 15/01/2014 della Direzione Generale PBAAC.

CONSIDERATO quanto previsto nella Circolare della Direzione Generale PBAAC n. 5 del 19/03/2010, "Procedure di competenza della Direzione Generale PBAAC in materia di tutela del paesaggio - Indicazioni operative per il coordinamento degli Uffici centrali e periferici".

CONSIDERATO quanto previsto nella Circolare della Direzione Generale PBAAC n. 6 del 19/03/2010, "Procedure di competenza della Direzione Generale PBAAC in materia di VIA, VAS e progetti sovrapregionali o transfrontalieri - Disposizioni per la presentazione delle istanze e della relativa documentazione progettuale".

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

PREMESSO che la Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con nota prot. 0000100 del 08/03/2021, successivamente perfezionata con nota del 18/03/2021, ha presentato istanza presso il Ministero della transizione ecologica per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24 per l'intervento relativo al progetto definitivo del "Collegamento ferroviario dell'Aeroporto del Salento con la stazione di Brindisi".

PREMESSO che il **Ministero della transizione ecologica (MiTE)**, con nota prot. n. DVA.R.U. 33352 del 30.03.2021, (agli atti di questo Ufficio con nota prot.n. 10679 del 31.03.2021) vista la nuova procedura di VIA di competenza statale come stabilita dall'articolo 23 (commi 3 e 4) del D. Lgs. 152/2006, ha provveduto a comunicare contemporaneamente la procedibilità dell'istanza e, quindi, l'avvenuta pubblicazione (ai sensi dell'art. 24, co. 1, del D. Lgs. 152/2006) sul proprio sito web della documentazione trasmessa con la suddetta istanza.

PREMESSO che con nota prot.n. 10900 del 01.04.2021 questa Direzione generale ha chiesto il parere endoprocedimentale alla Soprintendenza competente, richiesta rinnovata con nota prot.n. 32946 del 04.10.2021 e con nota prot.n. 38307 del 15.11.2021.

CONSIDERATO che il progetto è localizzato all'interno della regione Puglia, sviluppandosi in un ambito che coinvolge i territori della provincia e comune di Brindisi, ubicati in un'area a nord e nord-ovest della città di Brindisi compresa tra gli assi ferroviari esistenti e l'aeroporto.



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

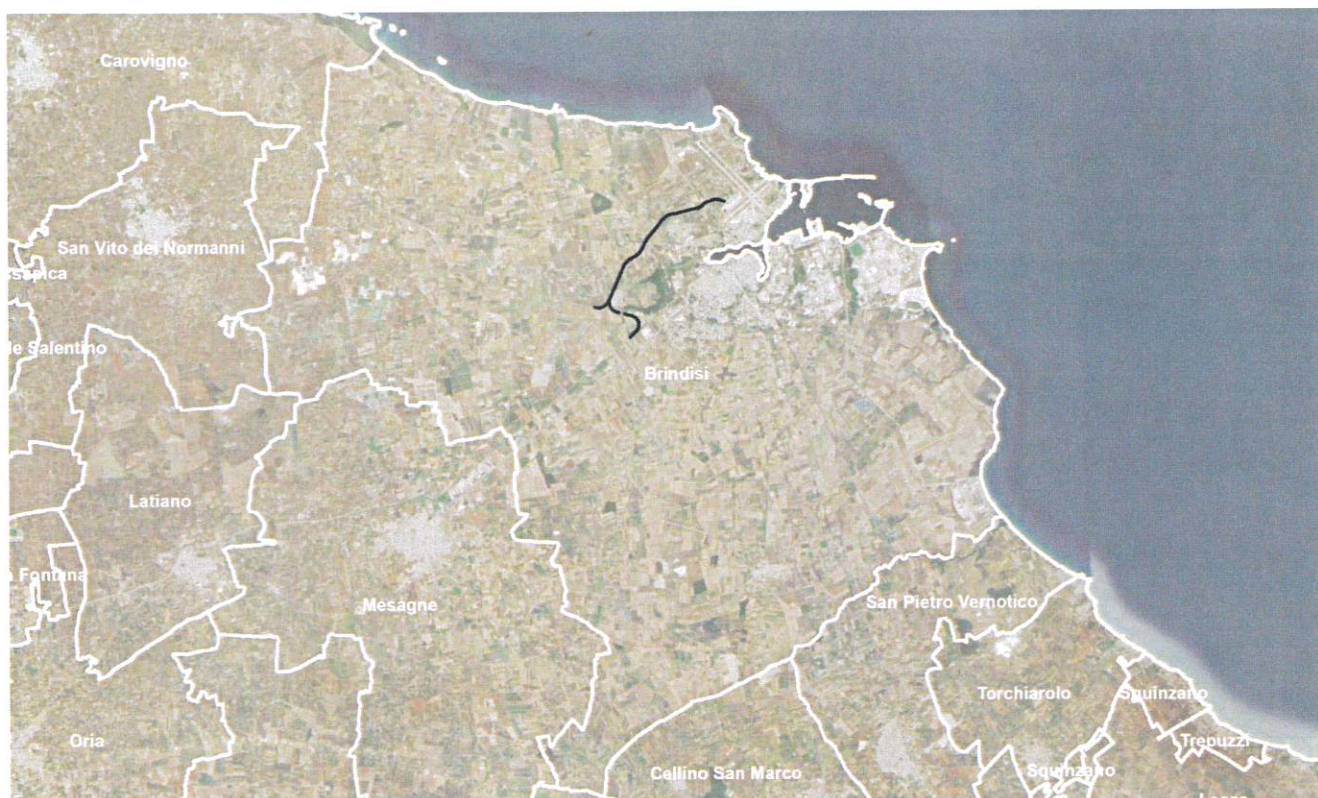


Figura 1. Inquadramento amministrativo

CONSIDERATO che il progetto oggetto di valutazione consiste nella realizzazione del nuovo collegamento ferroviario tra la stazione di Brindisi e la futura stazione dell'aeroporto del Salento, prevista all'interno del contesto aeroportuale. Nell'ambito della realizzazione della nuova sede ferroviaria a singolo binario, dei relativi impianti ed apparati tecnologici e di trazione elettrica, è inoltre prevista la risoluzione delle interferenze con la viabilità mediante interventi di ripristino della maglia viaria esistente.



Figura 2. Collegamento ferroviario dell'Aeroporto del Salento con la Stazione di Brindisi (cfr. SIA- Sintesi non tecnica, elaborato n. IA7K00D22RGSA0002002A)



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

CONSIDERATO che in particolare l'intervento proposto ha ad oggetto la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario tra la linea esistente Brindisi – Bari e l'aeroporto di Brindisi, dal km 0+000 (km 64+593 della linea storica) al km 6+208, per una lunghezza complessiva di circa 7,2 chilometri, data dai seguenti principali interventi:

- Collegamento a singolo binario tra la Stazione di Brindisi e la nuova Stazione di Brindisi Aeroporto
- Raccordi con il nuovo collegamento e le linee Taranto-Brindisi e Bari-Lecce, rappresentati dal Raccordo Bari e dal Raccordo Taranto

Unitamente alla realizzazione della nuova tratta sono previsti i seguenti principali interventi:

- Ricucitura SP42
- Adeguamento SS16 (Adeguamento altimetrico della viabilità interferita e relative controstrade per accesso ai terreni privati (NV11))
- Adeguamento della viabilità esistente complanare alla SS379 (NV03)
- Adeguamento e realizzazione nuova rotonda su SC della Torretta (NV12)
- Adeguamento SS697 e realizzazione nuova rotonda su SC105 (Nuovo cavalcaviaferrovia (IV02) e nuova rotonda (NV07), e variante planimetrica viabilità (NV08))
- Collettori di recapito delle acque di piattaforma, con estensione fino a circa 3 chilometri in ragione dell'assenza di recapiti naturali, ed impianti di trattamento delle acque drenate
- Realizzazione stazione ferroviaria "Aeroporto".

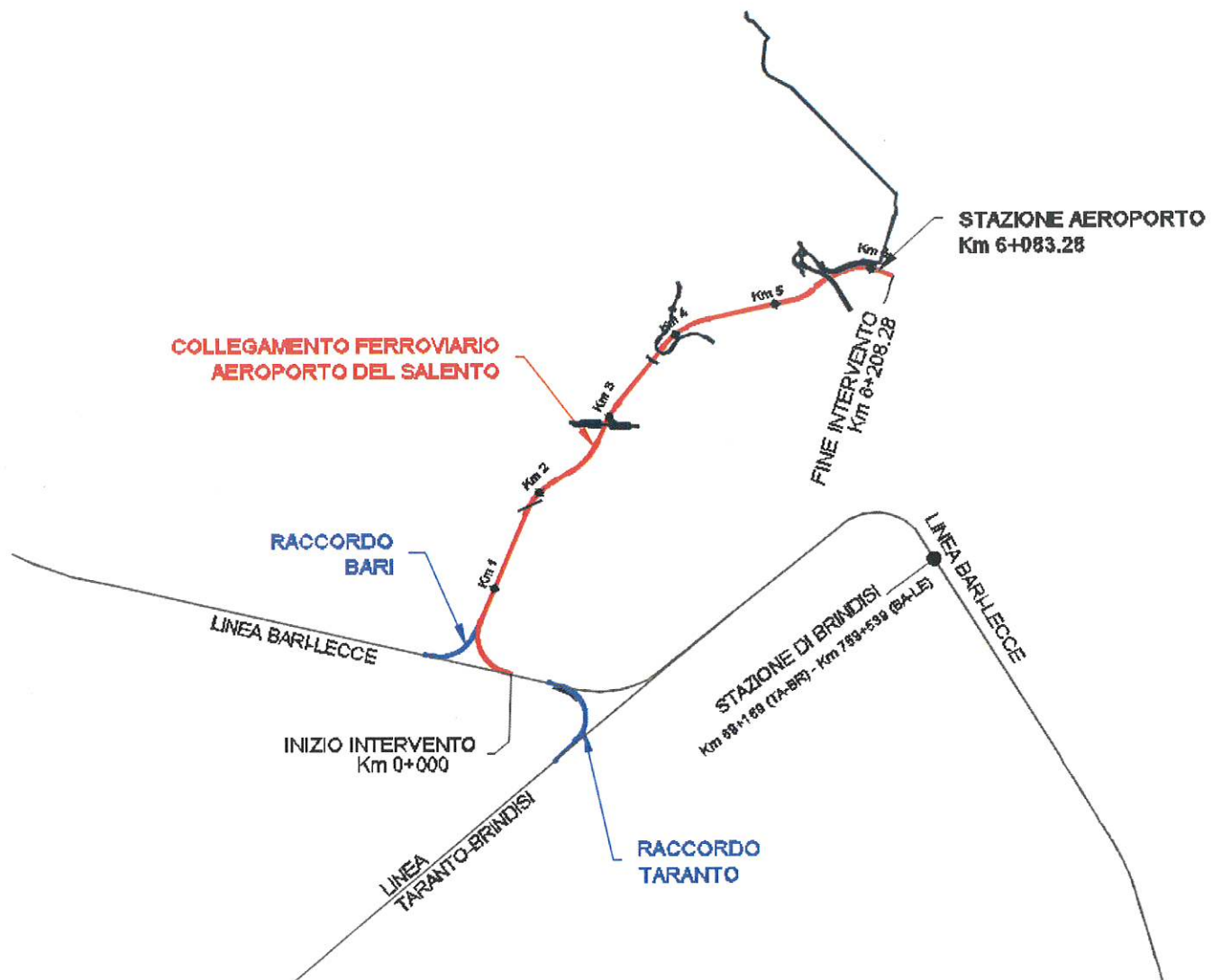


Figura 4. Schematizzazione dell'opera in progetto (cfr. SIA- Sintesi non tecnica, elaborato n. IA7K00D22RGSA0002002A).



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Opere di linea

Il collegamento tra la Stazione di Brindisi e la nuova Stazione di Brindisi Aeroporto, avente un'estesa di 6.200 metri circa, sfiocca dalla Linea Adriatica al km 754+94.

Il tracciato, dopo un breve tratto in trincea, si sviluppa sostanzialmente in rilevato basso per la maggior parte della sua estensione, ad eccezione del tratto di scavalco della Sp42 (pk 1+844) e di quello della SS379 (pk 3+664), in corrispondenza dei quali sono rispettivamente previsti il sottovia SL01 ed il viadotto ferroviario VI01; all'altezza di tale ultimo tratto, l'altezza massima assunta dal tracciato è pari a 7.5 metri.

Dopo la progressiva Km 5+500, il tracciato si sviluppa lungo il sedime della SS697 (ex SC10) che, di conseguenza, ha subito una modifica planimetrica, portandosi in stretto affiancamento alla nuova infrastruttura ferroviaria.

Al fine di limitare l'uso del suolo ed i relativi espropri/demolizioni, la soluzione prevista contempla uno stretto affiancamento tra la linea ferroviaria di progetto ed il nuovo sedime della strada statale, misurabile in 3,00 m nel punto minimo. Al km 5+610 è previsto il punto di passaggio da singolo a doppio binario per l'ingresso in stazione che prevede una configurazione con due binari, comunicazioni a 60 km/h e marciapiedi di modulo pari a 250 metri.

Il progetto prevede la realizzazione della linea a singolo binario con sezioni tipo come da manuale di progettazione RFIDTCSIMAIIFS001C del 21.12.2018 per velocità $V \leq 200$ km/h.

Le due bretelle di collegamento in direzione Bari e in direzione Taranto si sviluppano sostanzialmente in rilevato basso, ad esclusione dei tratti in affiancamento alla linea storica che si sviluppano in trincea.

Opere d'arte principali

Le opere d'arte principali sono costituite da un solo viadotto ferroviario (VI01) e un unico sottovia (SL01), nonché da una serie di cavalcaferrovia, le cui caratteristiche essenziali sono sintetizzate:

VI01 Viadotto ferroviario su SS379 3+665 - 3+800. Luce complessiva di 160 m, suddivisa in 4 campate di luce 40 m

Per quanto nello specifico concerne il viadotto ferroviario VI01, il posizionamento delle pile è stato studiato per evitare ogni interferenza con la viabilità di Via Egnazia, che sottoattraversa in viadotto ferroviario nella sua terza campata, nonché in modo da risultare compatibile anche con eventuale ampliamento della SS379 con l'inserimento della terza corsia per senso di marcia.

SL01 Sottovia Sp42 1+835 - 1+855 Struttura scatolare realizzata in conglomerato cementizio gettato

IV01 Cavalcaferrovia SS16 2+919 Luce complessiva di 120 m, suddivisa in 4 campate di luce 24.00m

IV02 Cavalcaferrovia Sc 76 5+573 luce complessiva di 122

Stazione di Brindisi Aeroporto

La Stazione Aeroporto è stata concepita come un landmark all'interno del contesto aeroportuale, che risalterà il nuovo collegamento tra la rete infrastrutturale ferroviaria ed il trasporto aereo nel Salento. con l'obiettivo di rendere ancora più fruibile quest'area della regione Puglia, che negli ultimi anni sta vivendo un aumento esponenziale dei flussi turistici. Il complesso di stazione è posto ad una quota maggiore rispetto a quella strada, sfruttando l'altezza del tracciato ferroviario in rilevato che è perfettamente raccordato all'orografia locale mediante un leggero declivio verde. La porzione a verde situata nell'area di testa ospiterà piantumazioni tipiche della regione. Sotto il profilo dell'organizzazione spaziale e funzionale, il complesso di stazione è dotato di banchine lunghe 250 m, coperte per una lunghezza di 100 m con pensiline.

Opere viarie connesse

Le opere viarie connesse, volte alla risoluzione delle interferenze con la viabilità esistente ed alla ricucitura della rete viaria locale interrotta dall'opera in progetto sono:

NV01 Ricucitura SP42- 1+844 : Sottovia SL01 ed adeguamento della sezione stradale



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

NV02 Adeguamento viabilità SS16 - 2+920 : Variante altimetrica della SS16 Sezione stradale con larghezza pari a 9,50 m.

NV03 Adeguamento controstrada SS379 3+695: Variante planimetrica della controstrada SS379 Sezione stradale con larghezza pari a 7,00 m.

NV04 Adeguamento viabilità Sc della Torretta 4+200 :Viabilità di ricucitura di Via della Torretta Sezione stradale con larghezza pari a 9,50 m.

NV05 Adeguamento viabilità SC 105 5+500: Variante della Sc 105 fino al riammaglio con la rotatoria NV07 Sezione stradale con larghezza pari a 9,50 m.

NV06 Ricucitura viabilità 5+575: Viabilità di ricollegamento ai fondi agricoli Sezione stradale con larghezza pari a 7,00 m.

NV07 Nuova rotatoria su SC105 5+575 Rotatoria

NV08 Adeguamento viabilità SS697 5+500: Variante planimetrica della SS697 Sezione stradale con larghezza pari a 10,50 m.

NV09 Viabilità di ricucitura 5+800- : Viabilità di ricollegamento ai fondi agricoli Sezione stradale con larghezza pari a 8,50 m.

NV10 Collegamento Fabbricato tecnologici 1+000: Viabilità di accesso al fabbricato tecnologico FA02 Sezione stradale con larghezza pari a 8,50 m

NV11 Adeguamento controstrada SS16 2+900 : Viabilità di accesso ai fondi privati Sezione stradale con larghezza pari a 7,00 m.

NV12 Nuova rotatoria su SC della Torretta 4+000: Rotatoria

CONDIERATO che con nota prot.n.8614 del 07.03.2022 la Soprintendenza competente - esaminata la documentazione progettuale e il SIA resi disponibili sulla piattaforma web dedicata del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, all'indirizzo <http://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7794/11347>, ha trasmesso il proprio parere endoprocedimentale di cui si riportano i contenuti principali:

1. SITUAZIONE VINCOLISTICA DELL'AREA OGGETTO DI INTERVENTO

Il progetto in esame, riguardante la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario tra la stazione di Brindisi e la futura stazione dell'aeroporto del Salento prevista all'interno del contesto aeroportuale, interessa le aree a nord e nord-ovest della città di Brindisi comprese tra gli assi ferroviari esistenti e l'aeroporto. Il progetto include in un unico lotto funzionale le due fasi realizzative previste in fase di PFTE ed individuate nello stesso come lotti distinti:

- la realizzazione del nuovo collegamento a singolo binario tra la Stazione di Brindisi e la nuova stazione di Brindisi Aeroporto (Lotto 1);
- la realizzazione dei raccordi con il nuovo collegamento e le linee Taranto-Brindisi e Bari-Lecce (Lotto 2).

Nell'ambito della realizzazione della nuova sede ferroviaria a singolo binario, dei relativi impianti ed apparati tecnologici e di trazione elettrica, è inoltre prevista la risoluzione delle interferenze con la viabilità mediante interventi di ripristino della maglia viaria esistente.

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, dei relativi raccordi e dei fabbricati a servizio degli stessi non è interessata dalla presenza di alcuna area di notevole interesse pubblico.

Si rileva tuttavia l'interferenza del collettore IN16 con la perimetrazione dell'area di notevole interesse pubblico, come individuata dall'art. 136 co. 1 lett. c) e d), istituita ai sensi della L. 1497/39 con D.M. 01.08.1985 (Supp. G.U. n. 30 del 06.02.1986): "*Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona costiera Apani – Punta Penna sita nel Comune di Brindisi*", la cui motivazione risiede nel fatto che "*la zona costiera Apani-Punta Penna nel comune di Brindisi riveste particolare interesse perché riguarda un tratto di costa sostanzialmente libero da edificazione, notevolmente interessante per la presenza di piccole baie frangiate da scogli e isolotti*".



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

1.1.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. a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare (riferito al tratto costiero in corrispondenza di Punta Patedda, interferito dal collettore IN16);
- art. 142, co. 1, lett. b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi (riferito al "Lago artificiale Cillarese", interferito dal Raccordo Bari e dal Raccordo Taranto, dal Fabbricato tecnologico e dalla Cabina TE, dalla viabilità NV10, dai collettori IN11, IN12 e IN14 e dalle aree di cantiere A.S.07 E A.T.10);
- 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 "Fosso Canale – Cillarese", interferito dal Raccordo Bari, dal Raccordo Taranto, nonché dai collettori IN11 e IN14);
- art. 142, co. 1, lett. g) – i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (norma abrogata, ora il riferimento è agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018) (riferito al bosco ubicato in corrispondenza di Punta Patedda, interferito dal collettore IN16).

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 dei Beni Culturali e del Paesaggio*, 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 dei Beni Culturali e del Paesaggio*.

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*" ed interferisce con i *Beni Paesaggistici* (BP) e con gli *Ulteriori Contesti Paesaggistici* (UCP) perimetrati dal PPTR, di seguito elencati per le rispettive *Componenti*.

Componenti idrologiche

BENI PAESAGGISTICI (BP)

- Territori costieri - tutelate per legge ai sensi dell'art. 142, c. 1, lett. b del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., (riferito al tratto costiero in corrispondenza di Punta Patedda, interferito dal collettore IN16);
- Aree contermini ai laghi - tutelate per legge ai sensi dell'art. 142, c. 1, lett. b del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., (riferito al lago artificiale denominato "Cillarese", interferito dal Raccordo Bari e dal Raccordo Taranto, dal Fabbricato tecnologico e dalla Cabina TE, dalla viabilità NV10, dai collettori IN11, IN12, IN13 e IN14);
- 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 "Fosso Canale - Cillarese", tutelato con R.D. 7/4/1904 n. 2221 in G.U. n.16 del 6/7/1904, interferito dal Raccordo Bari e dal Raccordo Taranto, nonché dai collettori IN11 e IN14).

Componenti Botanico Vegetazionali

BENI PAESAGGISTICI (BP)

- Boschi - tutelate per legge ai sensi dell'art. 142, c. 1, lett. g del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., (riferito al bosco ubicato in corrispondenza di Punta Patedda, interferito dal collettore IN16).

ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)

- Aree di rispetto dei boschi (riferito al bosco ubicato in corrispondenza di Punta Patedda, interferito dal collettore IN16), per le quali vigono e le *Misure di salvaguardia e di utilizzazione* di cui all'art. 63 delle NTA del PPTR;
- Formazioni arbustive in evoluzione naturale (riferito al tratto costiero ubicato subito a nord di Punta Patedda, interferito dai collettori IN13 e IN16).



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Componenti Culturali e insediative

BENI PAESAGGISTICI (BP)

- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico – individuata dall'art. 136 co. 1 lett. c) e d), riferita alla perimetrazione istituita ai sensi della L. 1497/39 con D.M. 01.08.1985 (Supp. G.U. n. 30 del 06.02.1986): “Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona costiera Apani – Punta Penna sita nel Comune di Brindisi”, interferita dal collettore IN16 in corrispondenza di Punta Patedda);

ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)

- Aree di rispetto delle Componenti culturali ed insediative (riferito alle Masserie Cillarese, Pagliarone, Lu Plema ed alla Chiesa di S. Maria del Casale, interferite dal nuovo raccordo ferroviario, dai fabbricati asserviti e/o dalle opere di adeguamento della viabilità, dal collettore IN13).

Componenti dei Valori Percettivi

ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)

- Strade a valenza paesaggistica (riferito alla strada denominata SS16, intersecata dal tracciato del nuovo collegamento ferroviario al km 2+919, in corrispondenza del quale è previsto un adeguamento altimetrico mediante cavalcaferrovia – NV02 e NV11 e interferita anche da collettore confluyente nel lago Cillarese);
- Strade panoramiche (riferito alla strada denominata SP 41 BR, che corre lungo la linea di costa, interferita dal collettore IN16).

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 IA7K00D22N3SA0000001A Carta delle aree protette e Rete Natura 2000), includendo tuttavia integralmente i sistemi paesaggistici unitari che intersecano tale fascia, di seguito descritti.

Il primo di tali sistemi è costituito dalla porzione di tracciato ubicata maggiormente ad ovest, in corrispondenza con il Raccordo Bari e con il Raccordo Taranto, attigua ad un sito che ha assunto un importante ruolo ecologico all'interno del sistema delle zone umide della provincia di Brindisi, costituito dall'**invaso del Lago artificiale Cillarese e dai tratti del Fiume Cillarese a monte ed a valle dello stesso**, fino allo sbocco a mare. Nella parte terminale, in prossimità dello sbocco nel seno di ponente, il canale diviene regimato e si inserisce in un parco urbano di recente istituzione, consistente in un'area con verde pubblico attrezzato di elevata qualità paesaggistica ed urbanistica, considerato luogo identitario dalla comunità locale. Tale sito è incluso integralmente nell'area vasta oggetto di analisi in quanto intorno agli elementi descritti (fiume/lago/fiume/foce) si sviluppa un sistema paesaggistico unitario caratterizzato da un interessante habitat naturalistico e da rilevanti presenze vegetazionali sorte lungo il corso del fiume che in corrispondenza dell'invaso si allarga definendo un'**area umida** di alcuni ettari con specchi d'acqua circondati da canneti e da **formazioni arbustive in evoluzione naturale**, come testimoniato dai diversi **beni paesaggistici (BP)** ed **ulteriori contesti paesaggistici (UCP)** perimetrati dal PPTR in corrispondenza degli stessi, di seguito riportati:

UCP – Versanti (*Componenti geomorfologiche*)

BP – Aree contermini ai laghi (*Componenti idrologiche*)

BP – Fiumi e torrenti, acque pubbliche, Fosso Canale-Cillarese (*Componenti idrologiche*)

BP – Territori Costieri (*Componenti idrologiche*)

BP – Boschi (diverse aree) (*Componenti botanico-vegetazionali*)

UCP – Aree di rispetto dei Boschi (diverse aree) (*Componenti botanico-vegetazionali*)

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

UCP – Formazioni arbustive in evoluzione naturale

Il secondo sistema paesaggistico unitario individuato in questa analisi è il **tratto costiero corrispondente a Punta Patedda**, intercettato dal collettore IN16, anch'esso un sistema paesaggistico unitario che si include nell'area vasta in analisi in quanto caratterizzato da un'importante presenza vegetazionale, con rilevanti nuclei di macchia mediterranea e vegetazione palustre; tale tratto costiero, oltre ad essere incluso all'interno della già citata **Area di notevole interesse pubblico** perimetrata ai sensi della L. 1497/39 con D.M. 01.08.1985, è interessato dalla presenza dei seguenti **beni paesaggistici (BP)** ed **ulteriori contesti paesaggistici (UCP)**:

BP – Territori costieri (*Componenti idrologiche*)

BP – Boschi (*Componenti botanico-vegetazionali*)

UCP – Aree di rispetto dei Boschi (diverse aree) (*Componenti botanico-vegetazionali*)

UCP – Formazioni arbustive in evoluzione naturale

BP – Immobili ed aree di notevole interesse pubblico



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Oltre ai BP ed UCP sopra elencati, sono individuate dal PPTR 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.

Territori Costieri e Territori contermini ai laghi

Vigono gli *Indirizzi* di cui all'art. 43, le *Direttive* di cui all'art. 44 e le *Prescrizioni per i "Territori costieri" e i "Territori contermini ai laghi"*, di cui all'art. 45 delle NTA del PPTR, in base alle quali non sono ammissibili piani, progetti e interventi che comportano, tra gli altri:

- 2. a1) realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, fatta eccezione per le opere finalizzate al recupero/ripristino dei valori paesaggistico/ambientali; [...]
- 2.a4) trasformazione del suolo che non utilizzi materiali e tecniche costruttive che garantiscano permeabilità; [...]
- 2.a8) realizzazione di nuovi tracciati viari, fatta eccezione per quanto previsto al comma 3;
- 2.a10) eliminazione dei complessi vegetazionali naturali che caratterizzano il paesaggio costiero o lacuale; [...]

In base allo stesso articolo 45, sono ritenuti ammissibili tra gli altri, nel rispetto di tutto quanto contemplato dalla norma, i seguenti piani, progetti e interventi:

- 3.b1) trasformazione di manufatti legittimamente esistenti, esclusa la demolizione e ricostruzione di manufatti di particolare valore storico e identitario, per una volumetria aggiuntiva non superiore al 20%, fatta eccezione per le attrezzature balneari e consentendo comunque per ogni tipo di intervento l'adeguamento sismico 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;
 - non interrompano la continuità naturalistica della fascia costiera, assicurando nel contempo l'incremento della superficie permeabile e la rimozione degli elementi artificiali che compromettono visibilità, fruibilità e accessibilità del mare nonché percorribilità longitudinale della costa; [...]
- 3.b6) realizzazione di infrastrutture e servizi pubblici finalizzati alla riqualificazione di insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione planimetrica non contrastino con la morfologia dei luoghi e le tipologie, i materiali e i colori siano coerenti con i caratteri paesaggistici dell'insediamento;
- 3.b7) 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; [...].

Fiumi, torrenti, acque pubbliche (riferito al corso d'acqua tutelato denominato "Fosso Canale - Cillarese")

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;
- 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.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.

Boschi (riferito al bosco ubicato in corrispondenza di Punta Patedda)



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Vigono gli *Indirizzi* di cui all'art. 60, le *Direttive* di cui all'art. 61 e le *Prescrizioni per Boschi* di cui all'art. 62 delle NTA del PPTR, in base alle quali non sono ritenuti ammissibili, tra gli altri, i seguenti piani, progetti e interventi:

2.a1) trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva. Sono fatti salvi gli interventi finalizzati alla gestione forestale, quelli volti al ripristino/recupero di situazioni degradate, le normali pratiche silvo-colturali che devono perseguire finalità naturalistiche quali: evitare il taglio a raso nei boschi se non disciplinato dalle prescrizioni di polizia forestale, favorire le specie spontanee, promuovere la conversione ad alto fusto; devono inoltre essere coerenti con il mantenimento/ripristino della sosta e della presenza di specie faunistiche autoctone; [...]

2.a6) impermeabilizzazione di strade rurali; [...]

2.a9) 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; [...]

Are di rispetto dei boschi (riferito al bosco ubicato in corrispondenza di Punta Patedda)

Vigono le *Misure di salvaguardia e di utilizzazione* di cui all'art. 63 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, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

2.a1) trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva. Sono fatti salvi gli interventi finalizzati alla gestione forestale, quelli volti al ripristino/recupero di situazioni degradate, le normali pratiche silvo-agro-pastorale che non compromettano le specie spontanee e siano coerenti con il mantenimento/ripristino della sosta e della presenza di specie faunistiche autoctone; [...]

2.a4) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti; [...]

2.a8) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica; [...]

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

3.b3) costruzione di impianti di captazione e di accumulo delle acque purché non alterino sostanzialmente la morfologia dei luoghi; [...].

Formazioni arbustive in evoluzione naturale

(riferito al tratto costiero ubicato subito a nord di Punta Patedda, interferito dai collettori IN13 e IN16)

Vigono le *Misure di salvaguardia e di utilizzazione* di cui all'art. 66 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, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

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

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

2.a4) conversione delle superfici a vegetazione naturale in nuove colture agricole e altri usi; [...]

2.a7) 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.

Immobili ed aree di notevole interesse pubblico

(riferita alla perimetrazione istituita ai sensi della L. 1497/39 con D.M. 01.08.1985 (Supp. G.U. n. 30 del 06.02.1986): "Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona costiera Apani – Punta Penna sita nel Comune di Brindisi).

L'area di notevole interesse pubblico è disciplinata dagli *Indirizzi* di cui all'art. 77, dalle *Direttive* di cui all'art. 78 e dalle *prescrizioni* di cui all'art. 79 delle NTA del PPTR. Si rappresenta, inoltre, che gli elaborati della serie 6.4 del PPTR riportano, nella relativa *Scheda di identificazione e di definizione delle specifiche prescrizioni d'uso* ai sensi degli artt. 136 e 157 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, gli obiettivi, indirizzi, direttive e prescrizioni per la conservazione dei valori paesaggistici e la disciplina d'uso del vincolo paesaggistico (per l'Area in questione, trattasi della Scheda PAE129).

Area di rispetto delle componenti culturali ed insediative

(riferita all'area di rispetto delle Masserie Cillaese, Pagliarone, Lu Plema ed alla Chiesa di S. Maria del Casale).

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.



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

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 SS 16) e **Strade panoramiche** (riferito alla SP 41 BR)

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 e fabbricati ad essa asserviti) non è presente nessun provvedimento di tutela architettonico ai sensi della Parte II del D. Lgs. 42/2004, *Codice dei beni culturali e paesaggistici*.

All'interno dell'area vasta ottenuta considerando la fascia di territorio in cui ricade il tracciato del nuovo collegamento ferroviario e il tracciato del collettore IN16, per una larghezza pari circa 1 km da ciascun lato, con l'aggiunta dei due sistemi paesaggistici unitari descritti orbitanti intorno all'invaso del Cillarese e a Punta Patedda, si segnala la presenza dei seguenti beni architettonici:

- Chiesa di S. Maria del Casale ed annesso Convento dei Cappuccini, tutelata con vincolo diretto D.M. 02/04/1954 (Allegato 1);
- l'area sottoposta a tutela indiretta ai sensi dell'art. 45 della Parte II del Codice, tutelata con D.M. 22/11/1974 e con D.M. 20/05/2011, contenenti misure di tutela riferite alla Chiesa di S. Maria del Casale ed annesso Convento dei Cappuccini (Allegato 2);
- i capannoni produttivi novecenteschi ex-Saca, ubicati nel parco Cillarese, oggetto di progetti di riqualificazione e recupero in parte realizzati, tutelati *ope legis* ai sensi dell'art. 10 della Parte II del *Codice*;

Si segnalano inoltre gli ulteriori 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 IN16 ai due lati degli stessi, individuate percorrendolo dalla parte più interna (sud-ovest) verso la linea di costa (nord-est):

- Masseria Santa Teresa
- Le Scuole Pie
- Masseria Lu Plema
- Masseria Campobasso
- Masseria Pinti
- Masseria Cillarese
- Masseria Montenegro.

Gli elenchi sopra riportati sono da ritenersi non esaustivi, in quanto limitati ai beni più significativi in rapporto di intervisibilità e/o ubicati nell'area vasta individuata.

1.3 Beni archeologici



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

Nell'area direttamente interessata dall'impianto di progetto e dal relativo cavidotto, nonché nelle sue immediate adiacenze, considerando una fascia di 200 m, non insistono vincoli inerenti beni archeologici decretati ai sensi degli art. 10, 12, 13 e 45 del D.Lgs. 42/2004 o procedimenti di vincolo in itinere, né Beni Paesaggistici o Ulteriori Contesti Paesaggistici di interesse archeologico censiti dal PPTR vigente.

Le opere di progetto, tuttavia, investono un contesto territoriale, esteso a nord e a ovest di Brindisi e gravitante sul centro urbano, in cui sono ben documentate le frequentazioni antropiche e le dinamiche insediative riferibili a diverse epoche storiche, caratterizzato da un particolare sviluppo in età romana. La densità di siti noti da bibliografia e di segnalazioni archeologiche nell'area interessata dal progetto è ben evidenziata nello "Studio archeologico" trasmesso dal proponente con la nota prot. n. AGCCS.BATA.0065064.19.U del 25.09.2019 nell'ambito della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs 50/2016, per la quale si rimanda al paragrafo. 2.3.

Si deve evidenziare che la maggior parte dei siti noti sono costituiti da segnalazioni di rinvenimenti non ubicabili con certezza (ad esempio numerose tombe che attestano la presenza di aree funerarie di età romana in contrada Paradiso), e da aree di frammenti fittili individuate nell'ambito di ricognizioni estensive condotte dall'Università di Siena (cfr. M. APROSIO, *Archeologia dei paesaggi a Brindisi*, Bari 2008), che hanno documentato l'articolazione dei paesaggi di età romana, caratterizzati soprattutto da latifondi con ville, villaggi e insediamenti produttivi, spesso gravitanti sui percorsi viari o lungo i maggiori corsi d'acqua, come il canale Cillarese.

Si segnalano, in particolare, in prossimità del tracciato del Raccordo Taranto, alcune concentrazioni di frammenti fittili localizzate su un leggero rialzo del terreno delimitato a nord e ad ovest da un'ansa del Canale Cillarese (presso la masseria omonima), riferibili ad un insediamento rurale sparso (villaggio) di età repubblicana, sorto in un'area già caratterizzata da un insediamento di età preistorica. Altre due concentrazioni di frammenti ceramici sono ubicate a nord dell'ansa del fiume, in prossimità del tratto iniziale del nuovo collegamento a singolo binario tra la Stazione di Brindisi e la nuova stazione di Brindisi.

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

Come già riferito il progetto in esame, riguarda la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario tra la stazione di Brindisi e la futura stazione dell'aeroporto del Salento prevista all'interno del contesto aeroportuale, nonché 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, dei relativi impianti ed apparati tecnologici e di trazione elettrica, è prevista la realizzazione di:

- tracciato del collegamento ferroviario a singolo binario, di lunghezza pari a circa 6+225 km (a binario singolo fino al km 5+610, a doppio binario e con marciapiedi di modulo pari a m 250 per l'ingresso in stazione), che si sviluppa a nord-ovest dell'abitato di Brindisi, in parte in trincea, in parte in rilevato basso ed in parte in rilevato alto (su cavalcaferrovia), comprendendo anche un tratto su viadotto;
- nuova stazione ferroviaria Aeroporto, ubicata ad ovest dell'area aeroportuale, nei pressi della stessa (di dimensioni planimetriche pari a 34.72 mt x 7.40 mt ed altezza pari a 4.50 metri);
- fabbricato tecnologico e cabina TE, ubicato in corrispondenza del raccordo con la linea Taranto-Brindisi,
- ripristino ed adeguamento della viabilità interferita, con realizzazione di nuove rotatorie e varianti planimetriche, come meglio di seguito esplicitato:
 - NV01 Ricucitura SP42 1+844 - Sottovia SL01 ed adeguamento della sezione stradale
 - NV02 Adeguamento viabilità SS16 2+920 - Variante altimetrica della SS16 Sezione stradale con larghezza pari a 9,50 m
 - NV03 Adeguamento controstrada SS379 3+695 - Variante planimetrica della controstrada SS379 Sezione stradale con larghezza pari a 7,00 m
 - NV04 Adeguamento viabilità Scodella Torretta 4+200 - Viabilità di ricucitura di Via della Torretta Sezione stradale con larghezza pari a 9,50 m
 - NV05 Adeguamento viabilità SC 1055+500 - Variante della Sc 105 fino al riammaglio con la rotatoria NV07 Sezione stradale con larghezza pari a 9,50 m
 - NV06 Ricucitura viabilità 5+575 - Viabilità di ricollegamento ai fondi agricoli. Sezione stradale con larghezza pari a 7,00 m
 - NV07 Nuova rotatoria su SC105 5+575 - Rotatoria
 - NV08 Adeguamento viabilità SS697 5+500 - Variante planimetrica della SS697 Sezione stradale con larghezza pari a 10,50 m
 - NV09 Viabilità di ricucitura 5+800 - Viabilità di ricollegamento ai fondi agricoli. Sezione stradale con larghezza pari a 8,50 m
 - NV10 Collegamento Fabbricato tecnologici 1+000 - Viabilità di accesso al fabbricato tecnologico FA02 Sezione stradale con larghezza pari a 8,50 m
 - NV11 Adeguamento controstrada SS16 2+900 - Viabilità di accesso ai fondi privati. Sezione stradale con larghezza pari a 7,00 m
 - NV12 Nuova rotatoria su SC della Torretta 4+000 - Rotatoria



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

- raccordo con il nuovo collegamento e la linea Bari-Lecce;
- raccordo con il nuovo collegamento e la linea Taranto-Brindisi;
- opere di drenaggio della piattaforma (canali di recapito, collettori di recapito con estensione fino a circa 3 km [IN11-IN12-IN13-IN14-IN15-IN16]; impianti di trattamento delle acque di prima pioggia, vasca di laminazione, tombini ferroviari e stradali, etc.).

Il progetto comprende anche interventi di mitigazione consistenti nello sviluppo di una serie di interventi a verde suddivisi per moduli tipologici, per un'estensione pari a circa 48.500 mq, a fronte di circa 15.230 mq di vegetazione naturale sottratta in modo permanente: inerbimento; ripristino agricolo; impianto di siepi ornamentali, fasce arboree-arbustive da impiantare in sestri, prati arborati, oliveti.

2.1 Beni paesaggistici

L'area di intervento ricade all'interno di una vasta porzione territoriale dell'agro brindisino, ubicata nel comprensorio sito a nordovest dell'abitato di Brindisi. La suddetta area, che come già riferito ricade nell'Ambito paesaggistico n. 9 denominato "La campagna brindisina", 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 culturale. 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 e diversi impianti da fonti rinnovabili.

Il contesto paesaggistico di riferimento, il bassopiano irriguo della Piana brindisina, è caratterizzato da un 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 IA7K00D22N4SA0000003A*), tutti elementi che qualificano il territorio, rendendolo riconoscibile e identitario. L'uso del suolo descritto contribuisce a connotare il territorio non solo dal punto di vista culturale, ma anche delle ampie visuali aperte che si aprono sullo stesso. Nello stesso contesto si rileva la presenza diffusa di elementi tipici del paesaggio rurale, di manufatti edili di modeste dimensioni a servizio dell'agricoltura e di consistenti complessi masserizi, intorno ai quali sono si sono sviluppati i mosaici culturali 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, circoscritta nell'area vasta individuata nel precedente paragrafo, pressoché pianeggiante, oltre alla imponente presenza dell'area aeroportuale 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 e commerciali, 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.

Una descrizione dello specifico contesto in esame è riportata nella *Scheda* dell'Ambito Paesaggistico n. 9 *La campagna brindisina* 4.4.2 (sez. A.3.4): "L'area tra Punta Patedda e il centro, un tempo occupata da un fitto sistema di masserie ed edifici rurali sparsi, è stata occupata dall'aeroporto, intorno al quale oggi sopravvivono decontestualizzati frammenti paesaggio rurale storico". La suddetta Scheda, nel seguito, 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. 45 delle NTA del PPTR

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

L'interferenza segnalata riguarda:

- la realizzazione del Raccordo Bari e del Raccordo Taranto, del Fabbricato tecnologico e della Cabina TE, della viabilità NV10, dei collettori che confluiscono nel lago Cillarese, oltre che aree di cantiere A.S.07 E A.T.10 nell'area contermini al Lago Cillarese;
- la posa in opera del collettore IN16, per il tratto finale interferente con la fascia costiera subito a nord di Punta Patedda;

Stando a quanto strettamente normato dal citato articolo, con riferimento alla realizzazione dei raccordi, si ritiene che gli stessi potrebbero essere consentiti in quanto possono essere considerati come infrastrutture connesse ad insediamenti esistenti, la cui posizione e disposizione planimetrica non contrasta con la morfologia dei luoghi, trattandosi di terreno pianeggiante. A norma dello stesso articolo, tuttavia, non può essere consentita la realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, né la trasformazione del suolo che non utilizzi materiali e tecniche costruttive che garantiscano la permeabilità. Si ritiene pertanto che la realizzazione delle ulteriori opere previste (fabbricato tecnologico, cabina, vasca, pavimentazioni, etc.) siano in contrasto con il suddetto articolo.



SERVIZIO V - TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Con riferimento al collettore IN16 (interferente con la fascia dei territori costieri) e degli ulteriori collettori interferenti con il l'area contermina il lago Cillarese, a norma dello stesso articolo, sarebbe tuttavia assentibile 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.

CRITICITÀ: risulta indispensabile individuare una alternativa localizzativa per gli edifici da destinare a Fabbricato tecnologico e a Cabina TE, oltre alle relative aree e manufatti di pertinenza e non, interferenti con i territori contermini ai laghi perimetrati dal PPTR, al fine di non interferire con la fascia tutelata. Nelle suddette fasce tutelate, inoltre non dovranno essere realizzate trasformazioni di suolo che comportino impermeabilizzazione. Deve inoltre essere verificata la possibilità di realizzare corridoi ecologici lungo il tracciato dei collettori di recapito interferenti con i territori costieri e con i territori contermini i laghi, affinché sia garantita una adeguata opera di compensazione.

2.1.b - 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 la posa in opera dei collettori di recapito in corrispondenza del canale tutelato "Fosso Canale – Cillarese". A norma dell'art. 46 non possono essere consentite opere di 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: risulta indispensabile appurare se la metodologia tecnica di posa in opera dei previsti collettori 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.

2.1.c - Coerenza con l'art. 62 delle NTA del PPTR

Prescrizioni per i "Boschi"

L'interferenza segnalata riguarda la posa in opera del collettore IN16 in attraversamento del bosco ubicato in corrispondenza di Punta Patedda. A norma dell'art. 62 non possono essere consentite opere di trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva.

CRITICITÀ: risulta indispensabile appurare la possibilità di deviare il tracciato del collettore IN16 al di fuori della perimetrazione del Bosco.

2.1.d - Coerenza con l'art. 63 delle NTA del PPTR

Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l'Area di rispetto dei Boschi

L'interferenza segnalata riguarda la posa in opera del collettore IN16 in attraversamento dell'area di rispetto del bosco ubicato in corrispondenza di Punta Patedda. A norma dell'art. 63 non possono essere consentite opere di trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva, mentre è consentita la costruzione di impianti di captazione e di accumulo delle acque purché non alteri sostanzialmente la morfologia dei luoghi.

CRITICITÀ: risulta indispensabile appurare che la metodologia tecnica di posa in opera del collettore IN16 non comporti la trasformazione di vegetazione arborea o arbustiva e non alteri sostanzialmente la morfologia dei luoghi.

2.1.e - Coerenza con l'art. 66 delle NTA del PPTR

Misure di salvaguardia e di utilizzazione per "Prati e pascoli naturali" e "Formazioni arbustive in evoluzione naturale"

L'interferenza segnalata riguarda la posa in opera del collettore IN16 con le formazioni arbustive prossime all'area di Punta Patedda e del collettore IN13 con le formazioni arbustive circostanti il Lago Cillarese. A norma dell'art. 66 non possono essere consentite opere di rimozione della vegetazione erbacea, arborea od arbustiva naturale, né opere di eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica; di contro è consentita la realizzazione di sistemi per la raccolta delle acque piovane, purché realizzata in modo da mitigare l'impatto visivo e non compromettere la lettura dei valori paesaggistici.

CRITICITÀ: risulta indispensabile appurare che la metodologia tecnica di posa in opera del collettore IN16 non comporti la rimozione della vegetazione erbacea, arborea od arbustiva naturale, né opere di eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica; la posa deve essere inoltre realizzata in modo da mitigare l'impatto visivo e non compromettere la lettura dei valori paesaggistici, attraverso la realizzazione di corridoi ecologici lungo il tracciato dei collettori di recapito interferenti.

2.1.f - Coerenza con la Scheda PAE0129 del PPTR Puglia

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona costiera Apani – Punta Penna sita nel Comune di Brindisi - D.M. 01.08.1985

Nella Scheda PAE 129 confluiscono la specifica normativa d'uso della Scheda d'Ambito e le prescrizioni e le misure di salvaguardia relative ad ognuna delle Componenti che rientrano nella perimetrazione della stessa. Stando al caso di specie, la realizzazione del collettore IN16, interferisce con i Territori Costieri, i Boschi, con l'Area di rispetto dei Boschi e con le Formazioni arbustive in evoluzione naturale ubicati in prossimità di Punta Patedda, oltre che con la Strada Panoramica SP 41 BR nello stesso tratto.



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Pertanto, considerato che tra gli Obiettivi di qualità paesaggistica della *Scheda* vi è la necessità di riqualificare i paesaggi costieri della Puglia, si richiama l'analisi normativa effettuata e le criticità evidenziate per ognuna delle suddette componenti in relazione al collettore IN16.

2.1.g - 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 le Masserie Cillarese, Lu Plema e la Chiesa di S. Maria del Casale, le cui aree di rispetto sono intercettate dal nuovo raccordo ferroviario, dai fabbricati asserviti e/o dalle opere di adeguamento della viabilità, dal collettore IN13.

Con particolare riferimento all'area di rispetto di Masseria Cillarese, si segnala l'interferenza della stessa con il Fabbricato tecnologico, con la Cabina TE e con le relative pertinenze e con ulteriori manufatti asserviti e non agli stessi, oltre che con relativa viabilità di servizio, oltre che con il Raccordo Taranto.

A norma dell'art. 42 non possono essere consentite opere di realizzazione di nuove costruzioni, impianti, linee elettriche con relative opere accessorie fuori terra (tra cui le cabine di trasformazione), costruzione di strade che comportino rilevanti movimenti di terra.

CRITICITÀ: risulta indispensabile individuare una alternativa localizzativa per gli edifici da destinare a Fabbricato tecnologico e a Cabina TE, oltre che alle aree e manufatti di pertinenza e non, ed alla viabilità asservita, interferenti con l'area di rispetto della Masseria Cillarese, al fine di non interferire con la fascia tutelata. Deve inoltre essere verificata la possibilità di realizzare corridoi ecologici lungo il tracciato dei collettori di recapito interferenti con le suddette aree di rispetto, affinché sia garantita una adeguata opera di compensazione.

2.1.h - 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:

- l'attraversamento del nuovo tracciato del nuovo collegamento ferroviario con la *Strada a valenza paesaggistica SS16*, al km 2+919, in corrispondenza del quale è previsto un adeguamento altimetrico mediante cavalcaferrovia – NV02 e NV11;
- la posa in opera del collettore che a partire dalla *Strada a valenza paesaggistica SS16* confluisce nel lago Cillarese;
- la posa in opera del collettore IN16, per il tratto finale interferente con la *Strada panoramica SP 41 BR*.

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. Con riferimento all'attraversamento ferroviario e alla prevista realizzazione del cavalcaferrovia, nel considerare che lo stesso è da annoverare tra gli interventi di grandi dimensioni che modificano lo stato dei luoghi, si deve tuttavia riconoscere che il suo inserimento consente di conservare la continuità della strada a valenza paesaggistica intercettata (SS16), con una maggiore elevazione del punto di vista che, se da un lato consente una più ampia visuale panoramica verso i recettori posti a distanza maggiore, verso il mosaico agricolo pianeggiante, verso le componenti idrologiche con elevata valenza ecologica, di contro implica che si possa cogliere da un punto di vista elevato lo sviluppo del nuovo tracciato ferroviario e degli adeguamenti viari ad esso connessi, il che implica la necessità di porre in campo adeguate azioni di compensazione.

Con riferimento ai collettori, si ritiene che la prevista realizzazione degli stessi 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 aeroportuale.

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

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

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

Avendo preso atto di quanto comunicato dalla Regione Puglia con la sopracitata nota prot. 4657/2021 nella quale la Sezione tutela e Valorizzazione del Paesaggio, nell'evidenziare i contrasti normativi con il PPTR, ha richiesto di effettuare le valutazioni necessarie "ai fini dell'eventuale rilascio della Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D. Lgs. 42/2004 ed art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ex art. 95, di competenza della Giunta Regionale", si riferisce 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, ove la stessa fosse attivata.

Sono fatti salvi pertanto gli esiti della suddetta procedura, nell'ambito della quale la Scrivente esprimerà le valutazioni richieste per 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, stabiliti per la Scheda d'Ambito de "La Campagna Brindisina" per tutte le Componenti paesaggistiche coinvolte, e sulla scorta della predisposizione di una simulazione dettagliata dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione del progetto resa mediante foto modellazione realistica, comprendente un adeguato intorno dell'area di intervento, desunto dal rapporto di intervisibilità esistente, per consentire la valutazione di compatibilità e adeguatezza delle soluzioni nei riguardi del contesto paesaggistico.



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Gli interventi ritenuti ammissibili ai sensi degli artt. 45 del PPTR e seguenti, sopra richiamati, implicano il rispetto degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso di cui all'art. 37 del PPTR stesso, riportati nell'Elaborato 5.9 del PPTR "La Campagna Brindisina". Con riferimento alla verifica riportata a 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: IA7K00D22RHIM0002001A), si precisa che la stessa non è stata condotta per le *Componenti visivo percettive*, che pure sono interferite dal progetto in esame.

In ragione di tale omessa verifica, considerato che gli Obiettivi previsti per tali Componenti, riportati nella sezione C2 della Scheda d'Ambito prevedono di:

3. Salvaguardare e valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata.
7. Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia.
- 7.1 Salvaguardare i grandi scenari caratterizzanti l'immagine regionale
- 7.2 Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo.
5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo.
- 7.3 Salvaguardare i punti panoramici e le visuali panoramiche (bacini visuali, fulcri visivi).

Rispetto a tali obiettivi gli enti, i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale, "*impediscono le trasformazioni territoriali (nuovi insediamenti produttivi, nuove infrastrutture, rimboschimenti, impianti tecnologici e di produzione energetica) che alterino o compromettano le componenti e le relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche ed ecologiche che caratterizzano la struttura delle figure territoriali*" (direttiva), al fine di "salvaguardare e valorizzare le componenti delle figure territoriali d'ambito descritte nella sezione B.2 della scheda, in coerenza con le relative Regole di riproducibilità (sezione B.2.3.1)" (indirizzi). Tra le suddette componenti è riportato "*il mosaico di frutteti, oliveti e vigneti a sesto regolare, di impianto relativamente recente, intervallati da sporadici seminativi*" che subiscono fenomeni di alterazione e compromissione della leggibilità e che necessitano pertanto di essere salvaguardati assieme alle macchie boscate residue.

Si rileva in proposito che il riscontro con gli obiettivi di qualità e la normativa d'uso specifiche dell'Ambito paesaggistico oggetto di intervento, è stato verificato in relazione alle Componenti paesaggistiche prese in considerazione nel suddetto elaborato (IA7K00D22RHIM0002001A), in ragione di quanto riportato sullo sviluppo del tracciato ferroviario di progetto e delle opere viarie connesse che, come viene argomentato in verifica, "*rientrano nella attuale struttura territoriale relazionandosi a quella definita come armatura territoriale*".

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 a norma dell'art. 136 e con beni tutelati *ope legis* a norma dell'art. 142, Parte III del D. Lgs. n. 42/2004, 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 dei collettori di progetto, considerata per una larghezza pari circa 1 km da ciascun lato, includendo tuttavia integralmente i due sistemi paesaggistici unitari che intersecano tale fascia, descritti in analisi: l'invaso del Lago artificiale Cillarese e i tratti del Fiume Cillarese a monte ed a valle dello stesso; il tratto costiero corrispondente a Punta Patedda.

Tale area, per quanto fortemente connotata dalla imponente presenza dell'area aereoportuale 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 industriali e commerciali che si inseriscono nella trama del suolo utilizzato a fini agricoli, conserva notevoli elementi naturalistici connessi alla presenza di fiume, invaso artificiale, formazioni arbustive, area umida, boschi.

Preliminarmente va indagato l'inserimento del nuovo tracciato ferroviario, che si sviluppa a nord-ovest dell'abitato di Brindisi per una lunghezza di circa 6+225 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 basso, con la presenza di due cavalca-ferrovia e di un viadotto 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 un importante 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 nord dello stesso, per cui sarebbe necessario valutarne il previsto inserimento sulla scorta della dimostrazione degli impatti visivi resi mediante fotoinserti paesaggistici.

È stata evidenziata inoltre nei paragrafi precedenti l'interferenza del suddetto tracciato con diverse strutture 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 collegate con l'intervento.



SERVIZIO V - TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

In 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 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 aeroportuale 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 e commerciali, 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 i punti di maggiore impatto di tale tracciato, che sono dati da:

- Cavalcaferrovia in corrispondenza della SS16
- Cavalcaferrovia in corrispondenza della via denominata "Maestri del lavoro d'Italia"
- Viadotto in corrispondenza della SS379
- Raccordo Bari
- Raccordo Taranto

Con riferimento al cavalcaferrovia progettato in corrispondenza della SS16, si richiama quanto già riferito nel paragrafo 2.1 riguardo all'importanza della continuità della strada a valenza paesaggistica, che viene così garantita. Il cavalcaferrovia in corrispondenza della via denominata "Maestri del lavoro d'Italia", invece, coinciderà con l'attuale ubicazione di una rotonda di interscambio, dalla quale si innesta la bretella che conduce verso l'aeroporto, considerata pertanto un'area già asservita alle infrastrutture esistenti e consolidate presenti che, pur nella trasformazione di progetto che implica una notevole elevazione dal suolo rispetto alla configurazione attuale, continuerà a conservare. Si rileva inoltre che lo stesso è ubicato in area ritenuta sufficientemente distante dal recettore più importante del contesto, costituito dalla Chiesa di S. Maria del Casale e dalla sua area di rispetto tutelata.

Si ritiene pertanto che l'impatto dei suddetti cavalcaferrovia, in ragione dell'analisi effettuata e delle diverse valenze di ciascun sito, possa essere assorbito dal contesto in cui si inseriscono, necessitando tuttavia di una adeguata opera a compensazione della trasformazione derivante dall'inserimento delle strutture di appoggio e dalla notevole elevazione dei nastri stradali rispetto alla configurazione attuale, notevolmente percepibile da diversi punti di vista.

Analoga considerazione può essere effettuata per il viadotto ferroviario, il cui impatto è mitigato proprio in ragione della sua ubicazione e dell'interferenza che intende superare con la SS 379, 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.

Mentre la realizzazione del Raccordo Bari non presenta particolari criticità, si evidenzia che il Raccordo Taranto, oltre a ricadere nella fascia di tutela del Lago Cillarese e della Masseria Cillarese (rispetto ai quali si configura un'interferenza, come meglio esplicitato in analisi), comporta l'interruzione dell'antica strada di comunicazione tra Mesagne e Brindisi (strada comunale 14), di cui è importante conservare la memoria storica, mantenendo la continuità del collegamento che, a partire dall'area in esame, prosegue al di sotto della linea ferroviaria per Taranto attraverso un sottoferrovia. Pertanto dovrà essere studiata una soluzione progettuale che consenta la conservazione della continuità della strada comunale 14 anche nel tratto interferito dal raccordo di progetto.

Si ritiene inoltre che debba essere individuata un'alternativa localizzativa per il Fabbricato tecnologico e la Cabina TE previsti in corrispondenza del suddetto raccordo, oltre che per le ulteriori aree e manufatti previsti nella stessa area, peraltro interferenti con la fascia contermina il Lago Cillarese e con l'area di rispetto di Masseria Cillarese, valutando anche l'ipotesi di una continuità con altre infrastrutture già esistenti lungo il tracciato ferroviario in esercizio.

Alla luce di quanto finora evidenziato, si evince che le opere progettate, che implicano un elevato consumo di suolo, una notevole sottrazione di vegetazione naturale e 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 48.500 mq, a fronte di circa 15.230 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 (che attraversa la matrice agricola, ma all'interno di una fascia territoriale già interessata dall'imponente presenza dell'area aeroportuale e delle importanti



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

infrastrutture stradali e ferroviarie con cui è interrelato in progetto in esame, oltre che di frange di tessuto residenziale e di insediamenti industriali e commerciali); 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: risulta necessario conservare la continuità della strada comunale 14 (tra Brindisi e Mesagne) al fine di garantire la memoria storica del collegamento. Risulta inoltre indispensabile prevedere l'implementazione delle opere di mitigazione previste, mediante il reimpianto delle alberature intercettate dal progetto, e l'individuazione di una opera di compensazione adeguata alla trasformazione della percezione d'insieme dei luoghi derivante dalla realizzazione delle opere del progetto definitivo in esame, adeguatamente calibrata rispetto alla portata della trasformazione stessa e la cui scelta sia operata in considerazione delle valenze culturali del contesto territoriale di riferimento.

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 (del lago o del mare), 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, che circoscrive l'invaso del Cillarese fino ad arrivare alla linea di costa, in prossimità di punta Patedda, è caratterizzato dalla singolare compresenza di elementi ad alto valore paesaggistico attestati dal sistema di tutele del PPTR vigenti sullo stesso, dalla presenza di aree e manufatti sottoposti a vincolo ai sensi della Parte II del D. Lgs. 42/2004 ricadenti nel perimetro dell'Area Portuale (Chiesa di S. Maria del Casale e Area di rispetto della stessa) nonché dalla presenza di manufatti rurali che hanno caratterizzato lo sviluppo del territorio fino alla metà del Novecento, prima dell'insediamento dell'area aeroportuale, individuati dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale e riportati nel precedente paragrafo 1.2. Il contesto architettonico sopra descritto, risulta quindi notevolmente eterogeneo anche in virtù della presenza degli insediamenti asserviti all'infrastruttura aeroportuale con cui è interrelato il progetto in esame e delle frange di tessuto abitativo.

Con particolare riferimento ai fabbricati di progetto, si precisa che la Nuova Stazione Aeroporto si colloca in vista della Chiesa di S. Maria del Casale, a distanza di circa 400 metri dalla stessa, mentre il Fabbricato tecnologico e la Cabina TE sono situati nei pressi della Masseria Cillarese, in posizione contrapposta rispetto alla stessa, al di là del tracciato ferroviario esistente.

La Chiesa di S. Maria del Casale, oltre ad essere sottoposta a tutela con provvedimento diretto (vd. Allegato 1), soggiace anche a prescrizioni di tutela indiretta che interessano i lotti contermini al monumento (vd. Allegato 2), nei quali è prevista la inedificabilità. Oltre tali lotti, l'area di rispetto della *Componente insediativa* dettata dal PPTR, impone un'ulteriore area sottoposta alle misure di tutela riportate nel paragrafo 2.1. Si ritiene pertanto che la Nuova Stazione Aeroporto, ubicata ai margini dell'area aeroportuale esistente, esternamente rispetto alle aree tutelate sopra richiamate, pur entrando in relazione visiva con il monumento tutelato, non ne comprometta la leggibilità architettonica, sia in virtù della sua morfologia architettonica (trattasi di edificio a maggiore sviluppo orizzontale, di altezza non eccessiva), debitamente rapportata alla distanza dal monumento, ma anche in virtù del contesto architettonico eterogeneo in cui lo stesso è inserito, che vede le strutture aeroportuali e l'edificio sparso coesistere con i manufatti di matrice rurale e religiosa. Tale analisi, tuttavia, è effettuata in assenza di fotoinserimenti che consentano di valutare l'inserimento del nuovo fabbricato di stazione come percepito dalle aree esterne del monumento.

Diversa è la valutazione rispetto al Fabbricato tecnologico e la Cabina TE, la cui ubicazione è prevista presso l'invaso del Cillarese, in vista della Masseria Cillarese, sottoposta a tutela ai sensi dell'art. 143 del D. Lgs. 42/2004 come Ulteriore Contesto Paesaggistico, un insediamento la cui esistenza è testimoniata fin dal XVI secolo, che conserva nel suo impianto imponenti fabbricati a due piani caratterizzati dalla presenza di eleganti cornici. Si ritiene in proposito che tali nuovi fabbricati di progetto, destinati ad ospitare impianti, pur se ubicati oltre il tracciato ferroviario, essendo direttamente contrapposti alla suddetta Masseria e ad una distanza minore di 100 metri dalla stessa, entrino in relazione visiva con la stessa, sminuendola.

Ulteriore e diversa analisi merita il rapporto visivo che si instaura tra i beni architettonici in analisi e il tracciato del collegamento ferroviario di progetto, che si sviluppa a nord-ovest dell'abitato di Brindisi per una lunghezza di circa 6+225 km, fino ad arrivare alla Nuova Stazione Aeroporto. Tale tracciato come riferito è in gran parte in rilevato basso e comprende nel suo sviluppo due cavalcaferrovia e un viadotto di maggiore altezza.

A tal proposito si rileva che la porzione di tracciato ferroviario terminale, ubicata in prossimità della Chiesa di S. Maria del Casale si sviluppa al di là del sistema di lotti contrassegnato da edificio sparso ubicato a nord della stessa e, pertanto, si ritiene che lo stesso non produca impatti percettivi e relazionali diretti sul monumento in questione.

Analogamente i raccordi ferroviari previsti in corrispondenza di masseria Cillarese, non mutano il rapporto della stessa con il contesto in quanto si diramano dal tracciato ferroviario già esistente. Si richiama tuttavia quanto già riferito in merito al Raccordo Taranto nel precedente paragrafo e all'impatto generato dallo stesso in relazione alla prevista interruzione dell'antica strada di



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

31.03.2022

comunicazione tra Mesagne e Brindisi, di cui è importante conservare la memoria storica, mantenendo la continuità e la memoria storica del collegamento.

Diversa è la considerazione dello sviluppo del tracciato ferroviario e dei relativi adeguamenti viari in corrispondenza dei siti denominati Masseria Mitrano, Le Scuole Pie, Masseria Lu Plema e Masseria S. Teresa, per i quali sarebbe necessaria la verifica del rapporto visivo e relazionale con il tracciato e con i relativi adeguamenti viari, soprattutto nei tratti di maggiore altezza del tracciato o della stessa viabilità, e dell'efficacia delle mitigazioni proposte.

CRITICITA': Si ritiene che l'ubicazione del Fabbricato tecnologico e della Cabina TE previsti in prossimità dell'invaso del Cillarese, in vista della masseria omonima, sminuiscano i caratteri architettonici della stessa ed il suo rapporto consolidato con il contesto e che debba pertanto essere individuata una ubicazione alternativa per gli stessi.

2.3 Beni archeologici

Come già evidenziato, il tracciato ferroviario in progetto e le opere connesse investono un comprensorio territoriale caratterizzato da un patrimonio archeologico denso e diffuso, documentato prevalentemente da rinvenimenti occasionali e da concentrazioni di frammenti fittili, nel quale i siti noti da bibliografia costituiscono con buona probabilità solo parte di un quadro più ampio di testimonianze materiali pertinenti a diverse epoche storiche.

Gli impatti determinati dal progetto sui beni archeologici non sono presi in considerazione nello S.I.A., tuttavia sono stati valutati da questa Soprintendenza nell'ambito della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico avviata in fase di PFTE - richiamata in sintesi in premessa - relativamente a quanto previsto nell'ambito del progetto di fattibilità e fatte salve le modifiche e le soluzioni progettuali diverse adottate nel progetto definitivo attualmente in valutazione.

In proposito, si ritiene opportuno riepilogare l'iter istruttorio pregresso inerente alla suddetta procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs. 50/2016 per il progetto in argomento:

- con nota prot. n. AGCCS.BATA.0065064.19.U del 25.09.2019, acquisita al prot. n. 19814 dell'01.10.2019 della ex Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi, Lecce e Taranto, la società Italferr S.p.A. ha trasmesso gli elaborati progettuali relativi al progetto in argomento nonché quelli relativi allo "Studio archeologico" (entrambi su supporto digitale), comprensivo degli esiti dell'analisi bibliografica, delle fonti d'archivio, della fotointerpretazione e delle ricognizioni delle aree interessate, secondo quanto previsto ai sensi dell'art. 25, comma 1, del D. Lgs 42/2004;
- con nota prot. 7032 del 02/04/2020 l'allora Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi, Lecce e Taranto ha prescritto le indagini archeologiche preventive relativamente al solo Lotto funzionale 1 (realizzazione del nuovo collegamento a singolo binario tra la Stazione di Brindisi e la nuova stazione di Brindisi Aeroporto), come riportato nella stessa nota: "*preso atto che i tratti di collegamento Taranto aeroporto e Bari aeroporto, nonostante siano presi in considerazione nello studio archeologico, rientrano nel Lotto funzionale 2, non oggetto del progetto in valutazione, relativo al solo Lotto 1 (cfr. elaborato IA7B01F22RGH000A001A)*"; nello specifico, sono stati prescritti saggi archeologici e saggi di scotico per le aree a maggiore rischio archeologico, prospezioni geofisiche in corrispondenza dell'interferenza delle opere di progetto con l'ipotetico tracciato dell'acquedotto romano di Brindisi e misure cautelative in corso d'opera (controllo archeologico continuativo) per alcuni tratti del tracciato di progetto;
- con nota della società Italferr S.p.A. prot. n. AGCCS.BATA.00443176 del 26.04.2021, acquisita al ns. prot. n. 2186 del 29.04.2021, sono stati trasmessi gli elaborati del progetto delle indagini archeologiche, redatto secondo le prescrizioni di cui alla sopraccitata nota prot. n. 7032 del 02.04.2020 ma con esclusione delle indagini prescritte per l'area del cantiere base, rimandate in fase esecutiva;
- con nota prot. 3830 del 25/05/2021 con la quale la Scrivente ha approvato il progetto delle indagini archeologiche preventive prescritte con precedente nota prot. 7032 del 02/04/2020;
- con nota prot. AGCCS.BATA.0111935.21 del 25/10/2021 (acquisita agli atti di Ufficio al n. prot. 12099 del 29/10/2021) con la quale la società proponente ha trasmesso la documentazione archeologica definitiva.

Si deve evidenziare che dalla lettura della *Relazione Generale* (elaborato IA7B01F05RGMD0000001A, p. 4, p. 6, fig. 2) trasmessa all'allora Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi, Lecce e Taranto con la nota prot. n. AGCCS.BATA.0065064.19.U del 25.09.2019, acquisita al prot. n. 19814 dell'01.10.2019, si evinceva che il progetto in valutazione fosse relativo al solo Lotto 1 (collegamento Stazione di Brindisi - nuova Stazione di Brindisi Aeroporto), mentre i tratti di collegamento con la linea Brindisi-Taranto e con la linea Brindisi-Bari erano oggetto di un lotto funzionale diverso (Lotto 2), che sarebbe stato realizzato con successive progettazioni. La Soprintendenza, pertanto, nonostante anche i tratti relativi al Lotto 2 fossero stati presi in considerazione nello studio archeologico, ha valutato solo il rischio archeologico relativo al Lotto 1, in quanto solo tale lotto risultava oggetto di progettazione secondo la Relazione Generale trasmessa insieme agli altri elaborati tecnici dal proponente al momento della stesura del parere reso con nota prot. 7032 del 02.04.2020.

2.3.a Impatti valutati in fase di PFTE nell'ambito della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016

In primo luogo si sottolinea che nel corso delle ricognizioni effettuate in una fascia di 120 metri a cavallo dei tracciati di progetto per la redazione della carta del rischio archeologico inclusa negli elaborati costituenti lo "Studio archeologico", non è stata documentata alcuna evidenza archeologica in superficie nonostante i numerosi siti noti da bibliografia in prossimità del tracciato ferroviario. Tali



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

siti hanno determinato, anche in assenza di rinvenimenti durante la ricognizione, fortemente influenzata dalla scarsa visibilità, la definizione di un rischio medio-alto per molti settori del tracciato, per i quali si è ritenuto opportuno avviare le indagini archeologiche preliminari. Per i tratti del tracciato ferroviario e delle opere connesse a rischio medio e basso, di notevole estensione e ricadenti in gran parte in aree già fortemente trasformate da interventi edilizi e infrastrutturali che hanno presumibilmente già comportato manomissioni del sottosuolo, ma nelle quali tuttavia è possibile rinvenire evidenze conservate in maniera residuale, è stato invece ritenuto necessario il controllo archeologico in corso d'opera.

Le indagini archeologiche si sono svolte tra i mesi di maggio e ottobre 2021 e hanno dato in tutti casi esito negativo, come descritto nella documentazione scientifica definitiva trasmessa dal proponente con prot. n. AGCCS.BATA.0111935.21 del 25.10.2021 (acquisita al ns. prot. n. 12099 del 29.10.2021), e non inserita nella documentazione progettuale inerente alla procedura di VIA. Sono state messe in evidenza esclusivamente stratigrafie geologiche senza alcuna traccia di frequentazione antropica, fatta eccezione per i segni di aratura moderni leggibili nel livello di arenaria presente sotto il terreno agricolo e per una sporadica dispersione ceramica relativa a periodi storici differenti, registrata sulla superficie del terreno agricolo nell'area D, in località Paradiso, che non è risultata riconducibile a depositi archeologici conservati nel sottosuolo.

Anche le indagini geofisiche, condotte con metodo georadar in corrispondenza dell'ipotetico tracciato dell'acquedotto romano sopra citato hanno dato sostanzialmente esito negativo: è stato infatti riconosciuto un substrato geologico massivo forse roccioso, posto a ca. 0,6 – 0.7 metri di profondità in tutte le 6 aree indagate, ma solo in un'area è stata registrata un'anomalia presente in tale strato geologico massivo che però non può essere interpretata con certezza come una struttura di interesse archeologico.

Tale anomalia risulta localizzata in corrispondenza di un tratto del tracciato da realizzare in rilevato, che prevede interventi di scavo di limitata profondità; si evidenzia tuttavia che il progetto definitivo prevede in prossimità della suddetta anomalia la realizzazione di un collettore (IN 12), sul cui impatto si rimanda al paragrafo successivo;

In conclusione, gli esiti delle indagini archeologiche preliminari consentono in linea di massima di escludere potenziali impatti negativi in relazione alle aree a rischio medio-alto già indagate, mentre per i tratti a rischio medio e basso si ritiene, per le motivazioni sopra esposte, che sia necessario un approccio cautelativo da attuare mediante il controllo archeologico in corso d'opera.

2.3.b Ulteriori impatti valutati in relazione al progetto definitivo

Rispetto al PFTE valutato nell'ambito della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico, nel progetto definitivo sottoposto a VIA, oltre ad aver inserito anche le opere comprese nel lotto funzionale 2, sono stati inseriti interventi diversi e variazioni di alcuni interventi già previsti, soprattutto in relazione alle opere connesse al ripristino ed adeguamento della viabilità interferita, con realizzazione di nuove rotatorie e varianti planimetriche, nonché in relazione allo smaltimento delle acque di piattaforma ferroviaria e stradale.

Per quanto attiene al Lotto 2, già inserito nello "Studio archeologico" ma non valutato da questo Ufficio per le ragioni già esplicitate (cfr. paragrafo 2.3), si evidenzia che per il Raccordo Bari è stato definito un grado di rischio archeologico molto basso, mentre per il Raccordo Taranto – nonostante l'assenza di rinvenimenti nel corso delle ricognizioni – è stato definito un grado di rischio archeologico medio-alto in ragione dei siti noti da bibliografia nelle immediate vicinanze e della prossimità all'ipotetico tracciato della Via Appia. In proposito si deve sottolineare, comunque, che la ricostruzione del tracciato della *Regina viarum* nel tratto Mesagne - Brindisi è ancora oggetto di dibattito scientifico, in assenza di dati materiali concreti riferiti a pavimentazioni o superfici stradali che consentano una certa individuazione del percorso, nonché delle sue varianti nel tempo. Sono state infatti proposte dai diversi studiosi essenzialmente due alternative di tracciato che, in base ai dati archeologici al momento disponibili, non possono escludersi a vicenda (cfr. M. APROSIO, *Archeologia dei paesaggi a Brindisi. Dalla romanizzazione al Medioevo*, Bari 2008, pp. 92-94), in particolare per il tratto più prossimo a Brindisi. Una delle suddette ipotesi di percorso è riportata nella Carta del rischio archeologico (n. 14), ma si ribadisce il carattere del tutto orientativo della ricostruzione proposta, che non è suffragata da alcuna certezza scientifica.

Per quanto attiene le opere connesse alla risoluzione delle interferenze con la viabilità attuale, si segnala in particolare la diversa soluzione adottata rispetto al PFTE per l'intervento NV04 (viabilità adeguamento S.C. della Torretta) e la connessa nuova rotatoria NV12; il tracciato di progetto, molto più esteso rispetto a quello già valutato, si sviluppa - per la porzione a SE della linea ferroviaria, fin località Paradiso, a breve distanza dall'area in cui è localizzata una necropoli romana estesa in prossimità dell'ipotetico tracciato della Via Traiana.

Nella stessa area è localizzato anche il cantiere base (C.B.01), che si ritiene ad elevato rischio archeologico in quanto è prevista anche la realizzazione di uffici e relativi servizi, che comportano interventi di scavo oltre allo scavo superficiale (cfr. elaborato IA7K00D53RGCA0000001B: *Relazione generale di cantierizzazione*, pp. 36-39).

Con riferimento alle opere smaltimento delle acque di piattaforma ferroviaria e stradale, si evidenzia che oltre a quelle da realizzare in adiacenza o in corrispondenza del tracciato ferroviario e della viabilità, nel progetto definitivo sono previsti 5 collettori interrati (IN 11, IN 12, IN 14, IN 15, IN 16) per il convogliamento delle acque nei recapiti naturali con estensione fino a 3 km, di cui 4 scatolari (con larghezze variabili da 1,50 a 2 metri e profondi da un minimo di 1,50 ad un massimo di 2 metri), e uno circolare.

Sia per il Raccordo Taranto, sia per le opere a sviluppo lineare (interventi sulla viabilità) o a rete (collettori) sopra descritte, non valutate nell'ambito della procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico, considerato il loro sviluppo a distanze significative rispetto al tracciato ferroviario e quindi all'area sottoposta a ricognizione, e valutata la notevole densità di siti archeologici noti nel comprensorio territoriale di riferimento, non si possono escludere potenziali impatti negativi su stratigrafie e o strutture di interesse archeologico eventualmente conservate in subsidenza.



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Per quanto previsto dalla Circolare n. 1 del 20.01.2016 ella ex Direzione Archeologia, in ragione della particolare tipologia delle opere proposte e della loro dislocazione territoriale, trattandosi di opera a rete da realizzare in parte in adiacenza ad infrastrutture esistenti e in parte in aree agricole, si ritiene necessario, a scopo cautelativo e al fine di mitigare i potenziali impatti negativi sul stratigrafie o strutture di interesse archeologico eventualmente ancora conservate nel sottosuolo, il controllo archeologico continuativo in corso d'opera.

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. **16**, impartite al fine di superare le criticità evidenziate in narrativa:

1. dovrà essere individuata e proposta una ubicazione alternativa per il Fabbricato tecnologico e la Cabina TE, oltre che per tutte le aree ed i manufatti di nuova progettazione previsti in corrispondenza del Raccordo Taranto, interferenti con i *Territori contermini ai laghi* e con l'area di rispetto della *Componente culturale e insediativa* denominata "Masseria Cillarese", perimetrati dal PPTR, al fine di superare le criticità evidenziate in narrativa, valutando anche l'ipotesi di una continuità con altre infrastrutture già esistenti lungo il tracciato ferroviario in esercizio PPTR; si specifica che l'area individuata per l'alternativa localizzativa dovrà essere sottoposta alle opportune cautele archeologiche [CRITICITA' 2.1.a, 2.1.g e 2.2];
2. le trasformazioni di suolo eventualmente ricadenti nelle aree perimetrare dal PPTR come *Territori costieri*, *Territori contermini ai laghi* e *Fiumi*, perimetrati ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004, co. a, lett. a) e c), dovranno prevedere l'utilizzo di materiali e tecniche costruttive che garantiscano permeabilità, nel rispetto di quanto normato dagli artt. 45 e 46 delle NTA del PPTR [CRITICITA' 2.1.a];
3. dovranno essere progettati e realizzati corridoi ecologici lungo il tracciato dei collettori di recapito interferenti con i territori costieri e con i territori contermini i laghi, affinché sia garantita una adeguata opera di compensazione [CRITICITA' 2.1.a];
4. la metodologia tecnica di posa in opera dei previsti collettori, con particolare riferimento ai tratti ricadenti in *Territori costieri*, *Territori contermini ai laghi*, *Fiumi*, *Area di rispetto dei boschi*, *Formazioni arbustive in evoluzione naturale*) 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.b e 2.1.d];
5. dovrà essere valutata la possibilità di traslare il tracciato del collettore IN16 in area esterna alla perimetrazione dei *Boschi* come perimetrati dal PPTR, rispetto ai quali si pone un contrasto normativo; in alternativa, ove ne fosse dimostrata l'impossibilità, anche nel *Bosco* dovrà essere rispettata la prescrizione precedente; [CRITICITA' 2.1.c];
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.e];
7. sia individuata e proposta un'opera di compensazione (ulteriore rispetto ai corridoi ecologici) 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 della Chiesa di S. Maria del Casale ed annesso Convento dei Cappuccini (tutelata con provvedimento diretto D.M. 02/04/1954) - mediante interventi strutturali, di risanamento architettonico e di revisione della copertura, nonché di restauro delle opere storico-artistiche - da attuare mediante accordo con la proprietà del bene [CRITICITA' 2.1.2];
8. dovrà essere individuata una soluzione progettuale che consenta di garantire la continuità della strada comunale 14 nel tratto interrotto (es. realizzazione di sottovia) [CRITICITA' 2.1.2];
9. le alberature intercettate dal progetto dovranno essere accuratamente espianate ai fini del reimpianto nelle nuove aree verdi di progetto [CRITICITA' 2.1.2];
10. ai fini della tutela archeologica, dovranno essere eseguiti, preliminarmente all'avvio dei lavori, i seguenti approfondimenti di indagine:
 - 6 saggi di scotico (m 10 x 2) nel "cantiere base", già richiesti con la sopracitata nota prot. n. 7032 del 02/04/2020 dell'allora Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi, Lecce e Taranto, che risulta adiacente alla necropoli in località Paradiso e per il quale è previsto, oltre l'eventuale scotico preliminare all'impostazione del cantiere, anche la realizzazione di impianti per gli uffici; i saggi, da realizzare con mezzo dotato di benna liscia, dovranno essere disposti in senso NE – SO a partire dal limite SE dell'area e distribuiti sull'intera estensione dell'area di cantiere in modo da garantirne una adeguata campionatura;
11. ai fini della tutela archeologica, inoltre, dovranno essere eseguiti con sorveglianza archeologica continuativa, sin dalle opere connesse alla cantierizzazione, tutti i lavori che comportino scavo o movimento di terreno al di sotto delle quote di calpestio attuali per quanto attiene la realizzazione dei seguenti interventi: raccordo Taranto, NV04 (viabilità adeguamento S.C. della Torretta) e la connessa nuova rotatoria NV12, collettori IN 11, IN 12, IN 14, IN 15, IN 16;



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

12. dovranno inoltre essere effettuati con sorveglianza archeologica continuativa, in ottemperanza a quanto prescritto nella nota prot. SABAP BR LE prot. 7032 del 02/04/2020 anche lavori relativi ai seguenti tratti del tracciato ferroviario:
 - tratti a rischio archeologico medio in prossimità della chiesa di S. Maria del Casale (cfr. elaborato IA7B01F22N6AH0001004A del PDF), di cui uno corrisponde a parte dell'intervento di adeguamento della SC 76 (NIO3), l'altro alla Stazione aeroporto;
 - tratto a rischio basso in corrispondenza dell'adeguamento della SC 76 (cfr. elaborato IA7B01F22N6AH0001003A del PDF, limitatamente alla realizzazione della nuova rotatoria e della viabilità di ricucitura (con esclusione del viadotto, che insiste sull'area già in gran parte occupata dalla rotonda esistente, quindi verosimilmente già compromessa).
13. tutte le attività legate al controllo archeologico dovranno essere affidate ad archeologo con adeguata formazione professionale o ad archeologi in numero idoneo a garantire il contemporaneo controllo dei lavori negli eventuali diversi settori di intervento;
14. qualora durante i lavori si intercettassero strutture o stratigrafie di interesse archeologico ai sensi degli artt. 28, 88, 90 e 175 del D.Lgs. 42/2004 e 822, 823 e, specialmente, 826 del Codice Civile, nonché ai sensi dell'art. 733 del Codice Penale, i lavori dovranno essere sospesi dandone immediata comunicazione a questa Soprintendenza, che si riserva di richiedere adeguati approfondimenti di indagine, inclusi scavi archeologici in estensione e ad opera di ditta specializzata, per stabilire natura ed entità del deposito archeologico; all'esito di tali approfondimenti, questa Soprintendenza potrà avviare i provvedimenti di tutela di competenza e richiedere varianti al progetto originario per garantire la salvaguardia di quanto rinvenuto;
15. l'archeologo (o la società o cooperativa di archeologi) incaricato dalla stazione appaltante, dovrà redigere la documentazione cartacea, grafica (informatizzata e georeferenziata) e fotografica secondo gli standard metodologici correnti; in particolare, dovrà essere consegnato a questa Soprintendenza, quanto segue:
 - in assenza di rinvenimenti: il diario delle attività di sorveglianza con la relativa documentazione fotografica e una relazione scientifica d'insieme;
 - nel caso di rinvenimenti e ampliamenti di indagine: relazione scientifica, schede di U.S. e scheda S.A.S., diagramma stratigrafico, rilievi georeferenziati (in formato DWG e su supporto cartaceo), documentazione fotografica ed elenco dei materiali rinvenuti;
 - nel caso di rinvenimenti, inoltre, dovrà essere incaricato un tecnico-rilevatore con esperienza nel campo archeologico per effettuare il posizionamento dell'area di intervento ed elaborare i rilievi grafici georeferenziati;
 - la documentazione dovrà essere consegnata a questa Soprintendenza entro trenta giorni dalla conclusione delle attività archeologiche, salvo proroghe da richiedere formalmente;
16. la data di inizio dei lavori, il nominativo dell'archeologo incaricato e un cronoprogramma attendibile degli interventi dovranno essere comunicati a questo Ufficio con congruo anticipo, in modo da consentire al personale competente per il territorio di effettuare i necessari sopralluoghi e indicare le modalità di controllo adeguate.

CONSIDERATO che con nota prot.n. 12501 del 31.03.2022 il Servizio II di questa Direzione generale ha trasmesso il proprio contributo istruttorio che si riporta integralmente: «Si fa seguito alla nota 0038307 del 15.11.2021, con la quale codesto Servizio richiede le valutazioni di competenza in relazione alle opere in progetto, e alla nota prot. 0003918 del 07.03.2022 con la quale la SABAP per le province di Brindisi e Lecce (di seguito "Soprintendenza") ha trasmesso il proprio parere.

Al proposito, in relazione alle problematiche di stretta competenza, lo scrivente Servizio comunica quanto segue.

La Soprintendenza riferisce che, benché le opere in progetto non interferiscano direttamente con siti di interesse archeologico tutelati ai sensi della parte II del Codice dei beni culturali od oggetto di procedimenti di vincolo in itinere, il potenziale archeologico del territorio in esame è da considerarsi alto, date le numerose attestazioni - riferibili a diverse epoche storiche - delle quali però non è precisabile l'esatta localizzazione.

Nel prendere atto di quanto riportato dalla Soprintendenza, si ritiene utile ribadire che la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico, la cui documentazione non è agli atti di questa Direzione, ha interessato solo il Lotto funzionale 1 del progetto in esame e che, di conseguenza, per i tratti di collegamento con la linea Brindisi-Taranto e con la linea Brindisi-Bari, oggetto del Lotto funzionale 2, non risulta ancora valutato il relativo rischio archeologico.

Preso atto, altresì, del fatto che le indagini prescritte nelle aree considerate ad alto rischio del Lotto 1 hanno dato tutte esito negativo;

Considerato che il progetto definitivo, oggetto della presente procedura di VIA, ricomprende anche il Lotto funzionale 2 nonché "interventi diversi e variazioni di alcuni interventi già previsti, soprattutto in relazione alle opere connesse al



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

ripristino ed adeguamento della viabilità interferita, con realizzazione di nuove rotatorie e varianti planimetriche, nonché in relazione allo smaltimento delle acque di piattaforma ferroviaria e stradale”;

Considerato infine che per il Lotto 2, sono stati individuati diversi gradi di rischio, si concorda con quanto disposto dalla Soprintendenza nel proprio parere, con particolare riferimento alle puntuali prescrizioni relative alla tutela del patrimonio archeologico (nn. 10-16)».

CONSIDERATO quanto esposto nel parere sopra riportato della Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio in merito alla situazione vincolistica dell'area oggetto di intervento, all'esplicitazioni degli impatti verificati o potenziali e alle valutazioni circa la qualità dell'intervento, che questa Direzione generale intende condividere e richiamare integralmente.

A **conclusione** dell'istruttoria inerente alla procedura in oggetto, viste e condivise le valutazioni della Soprintendenza ABAP competente e il contributo istruttorio del Servizio II - *Scavi e tutela del patrimonio archeologico* della Direzione generale ABAP, esaminati gli elaborati progettuali definitivi, il SIA e tutta l'ulteriore documentazione prodotta dalla Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. nel corso del procedimento, questa **Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio**, per tutte le motivazioni sopra esposte, esprime

parere tecnico istruttorio positivo

alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per la realizzazione di un “Collegamento ferroviario dell'Aeroporto del Salento con la stazione di Brindisi. Progetto Definitivo”, nel rispetto delle seguenti condizioni ambientali, dalla n. 1 alla n. 14:

1. Tutte le attività legate al controllo archeologico dovranno essere affidate ad archeologo con adeguata formazione professionale o ad archeologi in numero idoneo a garantire il contemporaneo controllo dei lavori negli eventuali diversi settori di intervento.
La data di inizio dei lavori, il nominativo dell'archeologo incaricato e un cronoprogramma attendibile degli interventi dovranno essere comunicati a questo Ufficio con congruo anticipo, in modo da consentire al personale competente per il territorio di effettuare i necessari sopralluoghi e indicare le modalità di controllo adeguate
Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali, archeologia
Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – 3. Fase precedente la Cantierizzazione - Prima dell'avvio delle attività di cantiere.
Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.
2. Ai fini della tutela archeologica, dovranno essere eseguiti, preliminarmente all'avvio dei lavori, i seguenti approfondimenti di indagine:
 - 6 saggi di scotico (m 10 x 2) nel “cantiere base”, già richiesti con la sopracitata nota prot. n. 7032 del 02/04/2020 dell'allora Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi, Lecce e Taranto, che risulta adiacente alla necropoli in località Paradiso e per il quale è previsto, oltre l'eventuale scotico preliminare all'impostazione del cantiere, anche la realizzazione di impianti per gli uffici; i saggi, da realizzare con mezzo dotato di benna liscia, dovranno essere disposti in senso NE – SO a partire dal



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

limite SE dell'area e distribuiti sull'intera estensione dell'area di cantiere in modo da garantirne una adeguata campionatura.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali, archeologia

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

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.

3. Ai fini della tutela archeologica, inoltre, dovranno essere eseguiti con sorveglianza archeologica continuativa, sin dalle opere connesse alla cantierizzazione, tutti i lavori che comportino scavo o movimento di terreno al di sotto delle quote di calpestio attuali per quanto attiene la realizzazione dei seguenti interventi: raccordo Taranto, NV04 (viabilità adeguamento S.C. della Torretta) e la connessa nuova rotatoria NV12, collettori IN 11, IN 12, IN 14, IN 15, IN 16.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali, archeologia

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

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.

4. Dovranno inoltre essere effettuati con sorveglianza archeologica continuativa, in ottemperanza a quanto prescritto nella nota prot. SABAP BR LE prot. 7032 del 02/04/2020 anche lavori relativi ai seguenti tratti del tracciato ferroviario:

- tratti a rischio archeologico medio in prossimità della chiesa di S. Maria del Casale (cfr. elaborato IA7B01F22N6AH0001004A del PDF), di cui uno corrisponde a parte dell'intervento di adeguamento della SC 76 (NIO3), l'altro alla Stazione aeroporto;
- tratto a rischio basso in corrispondenza dell'adeguamento della SC 76 (cfr. elaborato IA7B01F22N6AH0001003A del PDF, limitatamente alla realizzazione della nuova rotatoria e della viabilità di ricucitura (con esclusione del viadotto, che insiste sull'area già in gran parte occupata dalla rotonda esistente, quindi verosimilmente già compromessa).

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali, archeologia

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

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.

5. Qualora durante i lavori si intercettassero strutture o stratigrafie di interesse archeologico ai sensi degli artt. 28, 88, 90 e 175 del D.Lgs. 42/2004 e 822, 823 e, specialmente, 826 del Codice Civile, nonché ai sensi dell'art. 733 del Codice Penale, i lavori dovranno essere sospesi dandone immediata comunicazione a questa Soprintendenza, che si riserva di richiedere adeguati approfondimenti di indagine, inclusi scavi archeologici in estensione e ad opera di ditta specializzata, per stabilire natura ed entità del deposito archeologico; all'esito di tali approfondimenti, questa Soprintendenza potrà avviare i provvedimenti di tutela di competenza e richiedere varianti al progetto originario per garantire la salvaguardia di quanto rinvenuto.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali, archeologia

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



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

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.

6. L'archeologo (o la società o cooperativa di archeologi) incaricato dalla stazione appaltante, dovrà redigere la documentazione cartacea, grafica (informatizzata e georeferenziata) e fotografica secondo gli standard metodologici correnti; in particolare, dovrà essere consegnato a questa Soprintendenza, quanto segue:
- in assenza di rinvenimenti: il diario delle attività di sorveglianza con la relativa documentazione fotografica e una relazione scientifica d'insieme;
 - nel caso di rinvenimenti e ampliamenti di indagine: relazione scientifica, schede di U.S. e scheda S.A.S., diagramma stratigrafico, rilievi georeferenziati (in formato DWG e su supporto cartaceo), documentazione fotografica ed elenco dei materiali rinvenuti.
 - Nel caso di rinvenimenti, inoltre, dovrà essere incaricato un tecnico-rilevatore con esperienza nel campo archeologico per effettuare il posizionamento dell'area di intervento ed elaborare i rilievi grafici georeferenziati
 - La documentazione dovrà essere consegnata alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce entro trenta giorni dalla conclusione delle attività archeologiche, salvo proroghe da richiedere formalmente;

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali, archeologia

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

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.

7. La Società proponente, al fine di superare le criticità sopra evidenziate dovrà presentare apposita documentazione progettuale che descriva una proposta di ubicazione alternativa per tutte le aree ed i manufatti di nuova progettazione previsti in corrispondenza del Raccordo Taranto, interferenti con i *Territori contermini ai laghi* e con l'area di rispetto della *Componente culturale e insediativa* denominata "Masseria Cillarese", perimetrati dal PPTR, e in particolare per il Fabbricato tecnologico e la Cabina TE, oltre che valutando anche l'ipotesi di una continuità con altre infrastrutture già esistenti lungo il tracciato ferroviario in esercizio; si specifica che l'area individuata per l'alternativa localizzativa dovrà essere sottoposta alle opportune cautele archeologiche.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali, paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – 1. Fase propedeutica alla progettazione esecutiva - Fase precedente alla progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.

8. La Società dovrà individuare una soluzione progettuale che consenta di garantire la continuità della strada comunale 14 nel tratto interrotto (es. realizzazione di sottovia)

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali, paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – 1. Fase propedeutica alla progettazione esecutiva - Fase precedente alla progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce



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

9. La Società proponente dovrà presentare apposita documentazione progettuale che descriva come le trasformazioni di suolo ricadenti nelle aree individuate dal PPTR come *Territori costieri e Fiumi*, perimetrare ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004, co. a, lett. a) e c), prevedano l'utilizzo di materiali e tecniche costruttive che garantiscano permeabilità, nel rispetto di quanto normato dagli artt. 45 e 46 delle NTA del PPTR.
Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali, paesaggio
Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – 1. Fase propedeutica alla progettazione esecutiva - Fase precedente alla progettazione esecutiva
Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.
10. La Società proponente dovrà valutare la possibilità di traslare il tracciato del collettore IN16 in area esterna alla perimetrazione dei Boschi come perimetrati dal PPTR, rispetto ai quali si pone un contrasto normativo; in alternativa, ove ne fosse dimostrata l'impossibilità, anche nel Bosco dovrà essere rispettata la prescrizione di cui al punto 12.
Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali, paesaggio
Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – 1. Fase propedeutica alla progettazione esecutiva - Fase precedente alla progettazione esecutiva
Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.
11. La Società proponente, dovrà presentare apposito progetto per la realizzazione di corridoi ecologici lungo il tracciato dei collettori di recapito interferenti con i territori costieri e con i territori contermini i laghi, affinché sia garantita una adeguata opera di compensazione
Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali, paesaggio
Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – 1. Fase propedeutica alla progettazione esecutiva - Fase precedente alla progettazione esecutiva
Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.
12. La metodologia tecnica di posa in opera dei previsti collettori, con particolare riferimento ai tratti ricadenti in Territori costieri, Territori contermini ai laghi, Fiumi, Area di rispetto dei boschi, Formazioni arbustive in evoluzione naturale, 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.
Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali, paesaggio
Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – 3. Fase precedente la cantierizzazione - Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.



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

13. La Società proponente, dovrà assicurare la tutela degli 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.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali, paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – 3. Fase precedente la cantierizzazione - Prima dell'avvio delle attività di cantiere

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.

14. Le alberature intercettate dal progetto dovranno essere accuratamente espianate ai fini del reimpianto nelle nuove aree verdi di progetto.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali, paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: CORSO D'OPERA

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.

Raccomandazione:

1) Infine questa Direzione generale, accogliendo quanto suggerito dalla competente Soprintendenza in merito alle opere di compensazione ritine opportuno richiedere alla Società proponente di valutare e individuare un'opera di compensazione (ulteriore rispetto ai corridoi ecologici) 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; si suggerisce l'opera di compensazione del recupero della Chiesa di S. Maria del Casale ed annesso Convento dei Cappuccini (tutelata con provvedimento diretto D.M. 02/04/1954) - mediante interventi strutturali, di risanamento architettonico e di revisione della copertura, nonché di restauro delle opere storico-artistiche - da attuare mediante accordo con la proprietà del bene.

Il Funzionario responsabile del procedimento

Arch. Enrica Gialanella 

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO V

Arch. Rocco Rosario TRAMUTOLA 

IL DIRETTORE GENERALE

Arch. Federica GALLONI 



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

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

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

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it