



Ministero della cultura

SOPRINTENDENZA SPECIALE PER IL PIANO NAZIONALE
DI RIPRESA E RESILIENZA

Prot. n. (vedi intestazione digitale)

Class. 34.43.01/23.2.2/2021

Allegati:

Al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica
Direzione generale valutazioni ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
[ID: 8697]
(va@pec.mite.gov.it)

Oggetto

[ID: 8697] **BRINDISI - Porto di Brindisi: Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco (ex British Gas).**

Progetto di fattibilità tecnico ed economica.

Procedura riferita all'art. 23 del D. lgs. 152/2006.

Proponente: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

Parere tecnico istruttorio della Soprintendenza Speciale per il PNRR.

E p.c.

All'Ufficio di Gabinetto del Ministro della cultura
(udcm@pec.cultura.gov.it)

Al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica
Commissione Tecnica PNRR-PNIEC
[ID: 8697]
(compniec@pec.mite.gov.it)

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

Alla U.O. DGABAP - Servizio II – *Scavi e tutela del patrimonio archeologico*
della Soprintendenza speciale per il PNRR

Alla U.O. DGABAP - Servizio III – *Tutela del patrimonio storico, artistico e architettonico*
della Soprintendenza speciale per il PNRR

Alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio
per le province di Brindisi e Lecce
(sabap-br-le@pec.cultura.gov.it)



MINISTERO
DELLA
CULTURA

Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401

e-mail: ss-pnrr@cultura.gov.it

ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

26/04/2023

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-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante "*Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri*" (pubblicato in G.U.R.I., Serie Generale, n. 51 del 01/03/2021, e convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2021, n. 55), il quale, ai sensi del quale art. 6, comma 1, ha disposto che il "Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo" sia ridenominato "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", pubblicato nel S.O. n. 28 alla Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio 2004.

VISTO il d.P.C.M. 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*".

VISTO il DM-MiBACT 28 gennaio 2020, n. 21, recante "*Articolazione degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*".

VISTO il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, recante "*Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure*" e, in modo particolare, il Capo V, art. 29, con il quale è istituita la Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (di seguito anche "Soprintendenza speciale per il PNRR") e sono altresì definite le funzioni e gli ambiti di competenza della stessa.

CONSIDERATO che ai sensi dell'art. 4, comma 2-bis, del D.P.C.M. n. 169 del 2019, come modificato dall'art. 1, comma 1, lett. d, punto 2, lett. b, del D.P.C.M. n. 123 del 2021, la Soprintendenza speciale per il PNRR, fino al 31 dicembre 2026 opera presso il Ministero della cultura quale ufficio di livello dirigenziale generale straordinario per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza.

CONSIDERATO che a seguito delle modifiche introdotte dal decreto-legge n. 77 del 2021 (convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108) all'art. 25 del D. lgs. n. 152 del 2006, con il nuovo comma 2-quinquies, "*il concerto del competente direttore generale del Ministero della cultura [in sede di sottoscrizione del provvedimento di VIA] comprende l'autorizzazione di cui all'articolo 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, ove gli elaborati progettuali siano sviluppati a un livello che consenta la compiuta redazione della relazione paesaggistica*", dovendosi qui intendere esteso il riferimento al "*competente direttore generale del Ministero della cultura*" all'intervenuto competente Direttore Generale della Soprintendenza speciale per il PNRR, come sopra indicato dal citato art. 36, comma 2-ter, del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79.

VISTO il d.P.C.M. 1° luglio 2022 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 dott. Luigi La Rocca, registrato dalla Corte dei conti al numero 1870 del 14/07/2022.

CONSIDERATO che ai sensi dell'art. 29, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, le funzioni di direttore della Soprintendenza speciale per il PNRR sono svolte dal Direttore Generale della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio del Ministero della cultura.

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

VISTO il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, recante "*Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure*" (convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108), in particolare l'art. 25, *Determinazione dell'autorità competente in materia di VIA e preavviso di rigetto*, con il quale co. 1, lett. b), è apportata, tra l'altro, la seguente modifica all'art. 6 del D.Lgs. n. 152 del 2006: "... 2) dopo il comma 10, è

inserito il seguente: "10-bis. Ai procedimenti di cui ai commi 6, 7 e 9 del presente articolo, nonché all'articolo 28, non si applica quanto previsto dall'articolo 10-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241".

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152, recante "Norme in materia ambientale";

VISTA la legge del 28 gennaio 1994, n. 84, recante "Riordino della legislazione in materia portuale".

VISTO il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante "Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle infrastrutture, dei trasposti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali", convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156

VISTO l'articolo 4, comma 1-septies della legge n. 156 del 2021 che ha apportato delle modifiche all'art. 5 della legge n. 84 del 1994.

CONSIDERATO che la Corte costituzionale con la Sentenza n. 6/2023 (pubblicata in G.U. il 26/01/2023) ha dichiarato, tra l'altro, l'illegittimità costituzionale dell'art. 4, comma 1-septies, lett. a) del d.l. n. 121 del 2021, come convertito, nella parte in cui inserisce il comma 1-septies nell'art. 5 della legge n. 84 del 1994.

VISTO il Decreto interministeriale 24 dicembre 2015 (n. 308 di Registrazione del MATTM) sottoscritto dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il 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".

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 14 febbraio 2022, recante "Approvazione delle linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati".

CONSIDERATE la Circolare n. 1 del 16/03/2022 della Soprintendenza speciale per il PNRR e le disposizioni di cui agli Ordini di Servizio n. 1 del 30/09/2021 e n. 2 del 15/12/2021 del Direttore Generale ABAP e del Soprintendente speciale per il PNRR, nonché le Comunicazioni di Servizio prot. n. 392 dell'11/03/2022 e n. DG-ABAP 24995 del 04/07/2022 della Direttore Generale ABAP e del Soprintendente speciale per il PNRR.

VISTO che La Regione Puglia è dotata del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) approvato con Delibera di Giunta regionale n. 176 del 16/02/2015 e pubblicato sul BurP n. 40 del 23/03/2015 e che tale Piano persegue: "... in particolare, la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socioeconomico autosostenibile e durevole e di un uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione ed il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari dell'identità sociale, culturale e ambientale, la tutela della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati, coerenti e rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità".

CONSIDERATO che, con nota prot. n. 23190 del 25/07/2022, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (ASPMAM) ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 per il progetto di fattibilità tecnico economica relativo al "Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco (ex British Gas)", dichiarando che il progetto di cui trattasi è "... parzialmente finanziata a valere sul programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ex Decreto Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili nr. 330 del 13 agosto 2021 per 30 M€".

CONSIDERATO che L'area di intervento ricade nel porto esterno di Brindisi, nella zona di Capo Bianco, situata tra l'insenatura di foce di Fiume Grande a ovest e le isole Pedagne a est. Essa investe un terrapieno sterrato esistente (realizzato per accogliere l'impianto di rigassificazione di GNL della British Gas, mai portato a compimento) di superficie pari a circa 104.700 mq, con quota di superficie a +2,30/3,50 mt s.l.m.m. e una porzione di specchio acqueo limitrofo, pari a circa 77.500 mq, di profondità variabile tra -12 e 6 mt s.l.m.m..

Il progetto in esame consiste nel dragaggio dei fondali e nella realizzazione di un banchinamento finalizzato all'ormeggio di una nave di grandi dimensioni o di due di medie dimensioni; il piazzale retrostante, sviluppato su un'area di circa 14 ettari a quota +3,50 mt s.l.m.m., si estende in parte sulle superfici occupate dalla colmata c.d. "British Gas" e in parte sullo specchio acqueo limitrofo.

Il progetto prevede, in dettaglio, le seguenti opere:

A

- la realizzazione di un'opera a gettata sul lato EST della colmata, avente lunghezza complessiva L=365,00 m, costituita da una mantellata e un filtro in massi naturali e un nucleo in tout venant di cava (Sez. EE, Sez. DD, Sez.CC). L'opera si completa con un massiccio di coronamento in calcestruzzo;
- la costruzione di un **combiwall palo – palancola** (Sez.AA, Sez. BB) ancorato con tirante di ancoraggio e trave di contrasto in c.a. sostenuta da pali trivellati di grande diametro. L'opera si sviluppa anche **sui lati EST e OVEST** del banchinamento a creare un raccordo con le opere a gettata. La profondità al piede del banchinamento è -12,00 m s.l.m.m (quota di dragaggio). È prevista una verniciatura corrosiva del tipo C5-M sul fronte lato mare del combiwall per una altezza di 5,00 m;
- il **dragaggio** della porzione occidentale del fondale antistante il nuovo banchinamento fino alla quota -12,00 m s.l.m.m., per un volume complessivo di 130.881,07 m³; il conferimento dei sedimenti di dragaggio è previsto in colmata nelle aree riportate negli elaborati grafici di progetto;
- la realizzazione di un **piazzale operativo** a quota finita +3,50 m s.l.m.m., mediante riempimento dei volumi con materiale da cava del tipo tout venant (prevedendo anche l'impiego di materiale già presente in colmata) e pavimentazione in calcestruzzo;
- il consolidamento del piazzale con colonne in ghiaia nelle aree in cui è previsto il conferimento dei materiali di dragaggio;
- la posa in opera di **arredi di banchina** ovvero di bitte in ghisa sferoidale da 100 ton, parabordi cilindrici in gomma e scalette alla marinata in acciaio inox AISI 316;
- la realizzazione di un **tratto di collegamento con la viabilità ordinaria** (Strada delle Pedagne) attrezzato con sistema di controllo degli accessi;
- la realizzazione degli **impianti servizio del piazzale** (impianto di drenaggio delle acque, impianto idrico sanitario, impianto antincendio, impianto di illuminazione, Impianto forza motrice, predisposizioni impianti speciali, impianti interni alla guardiola).

L'opera finita si estende pertanto su una superficie complessiva di 140.000 mq circa posta a quota +3,50 m s.l.m.m.

Nell'area di intervento è prevista inoltre la realizzazione di opere di compensazione, già valutate nell'ambito della procedura di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali n. 1 lettere a) e b) e n. 2 lettere a), b), c), d) e h) di cui all'art. 3, del provvedimento di VIA n. 254 del 21 giugno 2021, relativo ai "Lavori di completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est", in merito alle quali è stato espresso parere di ottemperanza dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR con nota prot. 7588 del 29/12/2022.

CONSIDERATO che l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (ASPMAM)**, con nota prot. n. 23477 del 27/07/2022, ha convocato una Conferenza di servizi preliminare ai sensi dell'art. 14, comma 3, della legge 241 del 1990 al fine di definire sul progetto di fattibilità tecnico economica (PFTE) le condizioni necessarie per ottenere, sul progetto definitivo, le intese, i pareri i nulla osta e gli assensi comunque denominati, richiesti dalla normativa.

CONSIDERATO che, nell'ambito della suddetta Conferenza di servizi, la **Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce**, con nota prot. n. 13664 del 06/09/2022, ha chiesto, tra l'altro, che "… il progetto definitivo dovrà essere adeguato e rimodulato verificando l'adozione di soluzioni che:

a) *garantiscono la sicurezza idrogeomorfologica del territorio (nel rispetto degli obiettivi di cui alla Sezione C2 della Scheda d'Ambito n. 9);*

b) *contemplino la previsione di compensazioni che rientrino nel solco di uno dei quattro punti del Progetto territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" elab. 4.2.4 del PPTR, di seguito riportati, ponendosi come interventi non strettamente collegati all'opera e mirati a perseguire l'obiettivo di eliminare detrattori esistenti nell'area di competenza portuale:*

I. L'impiego di energie rinnovabili

II. La raccolta, il riciclo e il riuso dell'acqua necessaria al ciclo produttivo

III. La riduzione delle superfici occupate previa razionalizzazione, accorpamento e arretramento

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

c) siano rimodulate sulla scorta della verifica gli impatti cumulativi dell'opera in esame, con particolare riferimento al banchinamento già oggetto del Decreto di compatibilità ambientale n. 254 del 21 giugno 2021".



Situazione ante operam: è evidente la colmata esistente di Capo Bianco (immagine tratta da Relazione paesaggistica_All_08)



Situazione post- operam: Sono rappresentate la colmata di costa Morena (oggetto del decreto di compatibilità ambientale n. 254/2021) e il progetto in esame relativo al banchinamento e recupero funzionale della colmata di Capo Bianco.

CONSIDERATO che l'allora **Ministero della transizione ecologica** con nota prot. n. 98888 dell'8/08/2022 (Allegato n. 2), ha comunicato la procedibilità della suddetta istanza e la pubblicazione nel proprio Portale VA del relativo avviso, del progetto, del SIA e dei relativi allegati, evidenziando che ai sensi dell'articolo 6, comma 3, del D. L. 152/2021, per il progetto in questione si applicano i tempi e le modalità previsti per i progetti di cui all'art. 8, comma 2-bis del D. lgs. 152/2006 e che l'istruttoria tecnica di valutazione di impatto ambientale, per conto dello stesso dicastero è svolta dalla Commissione tecnica PNRR-PNIEC.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Speciale per il PNRR** con nota prot. n. 2629 del 22/08/2022 ha chiesto alle Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce e alla Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo, ciascuna per gli aspetti di propria competenza, di trasmettere il proprio parere endoprocedimentale in merito al progetto di cui trattasi,

evidenziando che, in considerazione delle modifiche apportate dall'articolo 4, comma 1-*septies* del decreto-legge n. 121 del 2021 (come convertito con modificazioni dalla legge n. 156 del 2021) all'articolo 5 della legge n. 84 del 1994 (a quella data ancora vigente) e di quanto stabilito e chiarito dalla Circolare n. 10 dell'8/03/2022 della Direzione generale ABAP, per gli interventi previsti dal progetto in esame non era dovuta l'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D. lgs. 42/2004.

CONSIDERATO che con la medesima nota del 22/08/2022, la Soprintendenza Speciale per il PNRR, rilevata l'assenza della Relazione Paesaggistica prevista dall'art. 23, co. 1 lett. g-*bis* del D. lgs. 152/2006, ha chiesto al proponente di trasmettere tale elaborato, quale documento comunque necessario per la valutazione dei potenziali impatti significativi e negativi sul patrimonio culturale e sul paesaggio.

CONSIDERATO, inoltre, che con riferimento alla Conferenza di servizi preliminare convocata con la suddetta nota del 27/07/2022 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, la Soprintendenza Speciale per il PNRR, nel prendere atto che la competente Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi e Lecce, con nota del 10/08/2022 aveva formalizzato una richiesta di integrazioni al PFTE, alla quale la stessa Autorità di Sistema Portuale aveva dato riscontro trasmettendo un documento integrativo della Relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico, ha precisato che il procedimento di VIA in corso di istruttoria potrebbe comportare modifiche al PFTE, da sviluppare nelle successive fasi progettuali e che pertanto, in sede di Conferenza di Servizi, ancorché preliminare, si dovrà tener conto di tali esiti.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce**, con la nota prot. n. 13739 del 07/09/2022 e la **Soprintendenza nazionale per il patrimonio culturale subacqueo** con nota prot. n. 6449 del 08/09/2022 hanno chiesto di acquisire della documentazione integrativa al progetto e che il Servizio *Il-Scavi e tutela del patrimonio archeologico* della Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio, con nota prot. n. 3420 del 15/02/2022, ricevute le suddette note delle Soprintendenze interessate dal progetto, ha trasmesso il proprio contributo istruttorio in merito a dette richieste.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Speciale per il PNRR**, con nota prot. n. 3481 del 16/09/2023, ha chiesto all'allora Ministero della transizione ecologica e al Proponente di ricevere la seguente documentazione integrativa al fine di valutare compiutamente tutti gli impatti significativi e negativi determinati dal progetto in esame sul fattore ambientale del patrimonio culturale e del paesaggio:

«(...) **Aspetti paesaggistici**

1. Si rileva che con il progetto presentato viene occultata la linea di costa (oggi ancora leggibile) prospiciente l'esistente cassa di colmata di Capobianco, riempiendo lo specchio d'acqua in parte con terreno vegetale e in parte, sembrerebbe (cfr. Sezione L-L dell'elaborato OM.08), con materiale proveniente dai dragaggi. Si deve evidenziare al riguardo che l'area destinata ad ospitare il terminale di rigassificazione di GNL dalla Società Brindisi LNG S.p.A. (non più realizzato e oggetto della presente procedura), è stata oggetto del Decreto di compatibilità ambientale n. 366 del 01/07/2010, nell'ambito del quale questo Ministero ha dettato specifiche prescrizioni finalizzate a mitigare l'impatto paesaggistico delle opere ivi previste e oggetto di uno "*Studio di mitigazione ambientale e inserimento paesaggistico*" presentato dalla Società proponente nell'agosto 2009. Con riferimento alla colmata si richiama, quindi, la seguente prescrizione: "*Collegamento terraferma – colmata a mare: il collegamento sarà realizzato prevedendo la realizzazione di un ponte al posto di una colmata al fine di lasciare continuo lo specchio d'acqua circostante il nuovo terminale e favorire la conservazione o la rinaturalizzazione della linea di costa originaria...*". Pertanto, considerato che, alla luce della proposta progettuale di cui trattasi, il mantenimento e la rinaturalizzazione della linea di costa originaria è da considerarsi ancora quale uno degli interventi di mitigazione della colmata esistente così come anche la condizione ambientale dettata con il decreto di compatibilità ambientale n. 254/2021 (art. 3 - *Condizioni ambientali del Ministero della cultura*) prescritta, a titolo di compensazione, per la realizzazione della cassa di colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena est, si chiede di rimodulare il progetto sulla base di quanto sopra indicato e di fornire una indicazione di massima delle opere di mitigazione/compensazione da prevedere sulla cassa di colmata di Capobianco, come dettate con il parere tecnico istruttorio della Direzione generale ABAP, prot. n. 5733 del 19/02/2021 (parte integrante del suddetto decreto di compatibilità ambientale n. 254/2021). Si chiedono, inoltre, una planimetria della colmata in

- progetto nella quale sia evidenziata la pianta della colmata esistente e delle sezioni longitudinali, in direzione nord-ovest sud-est, comprensive della fascia costiera, sovrapposte allo stato attuale.
2. Considerato che nella VIA è necessario verificare i potenziali impatti significativi anche sul paesaggio e vista la richiesta di integrazioni formulata dalla Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi e Lecce con la nota allegata, si chiede di valutare la coerenza del progetto proposto con i pertinenti obiettivi di qualità indicati nella Sezione C2 della Scheda d'ambito n. 9 "La campagna brindisina". Si chiede inoltre la verifica della coerenza dell'intervento con le indicazioni contenute nel Progetto territoriale "*Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri*" elab. 4.2.4 del PPTR, che individua, per l'area di intervento, le seguenti componenti del sistema insediativo costiero:
 - a. Waterfront: waterfront a forte criticità da rigenerare;
 - b. Edificato: piattaforma produttiva-commerciale-direzionale - area ulteriormente qualificata come "detrattore costiero";e prevede la necessità di interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica e, in particolare, con riferimento all'intervento di cui trattasi, *l'impianto di nuove aree a verde con essenze locali ai fini della compensazione ecologica*. A tal proposito si richiama quanto indicato al punto 1 della presente richiesta di integrazioni, chiedendo un maggior dettaglio delle opere di mitigazione/compensazione previste per la colmata di Capobianco.
 3. Nel SIA, al paragrafo 6.7.2. *Stima dei possibili impatti* si riferisce che "*L'analisi visiva effettuata mostra come l'intervento sia difficilmente percepibile dai punti di vista privilegiati assunti... E neppure è apprezzabile un impatto cumulativo riguardante la prossimità alla cassa di colmata di Costa Morena*". A tal proposito si evidenzia che le fotosimulazioni riportate da pag. 233 a pag. 235 rappresentano due volte la situazione *ante operam* dal punto di vista n. 2 (la cui fotosimulazione è stata riportata quale punto di vista n. 3, riprende, peraltro, solo la cassa di colmata di Capobianco). Non risulta quindi rappresentato lo stato *ante operam* e *post operam* del punto di vista n. 3. Al fine di valutare il possibile impatto cumulativo sulla componente Paesaggio, determinato dal progetto di cui trattasi e dalla cassa di colmata di Costa Morena (autorizzata e non ancora realizzata), ad integrazione di quanto indicato dallo stesso Proponente a pag. 225 del SIA, si chiede di rappresentare lo stato *ante operam* dell'area interessata dal progetto, con la colmata di Costa Morena e quindi lo stato *post operam* aggiungendo la colmata di Capobianco, scegliendo dei punti di vista significativi che consentano la contemporanea visione delle due colmate. Dovranno comunque essere apportate le dovute correzioni alle fotosimulazioni già elaborate secondo le indicazioni sopra evidenziate.

Aspetti archeologici

Il Servizio *Il-Scavi e tutela del patrimonio archeologico* della Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio, valutate le richieste di integrazione formulate dalle competenti Soprintendenze, con nota prot. n. 3420 del 15/09/2022, ha trasmesso il proprio contributo istruttorio, di seguito riportato, in merito a dette richieste:

4. "(...) Nel proprio contributo istruttorio la SABAP BR-LE sottolinea che l'area interessata dal progetto presenta una notevole complessità, testimoniata da segnalazioni e testimonianze che evidenziano una continua frequentazione dall'epoca protostorica ai giorni nostri: la valenza strategica di tale approdo, già elevata in età messapica, raggiunge il suo culmine in età romana, quando Brindisi diviene uno dei porti principali per le rotte dirette verso la penisola balcanica e il Mediterraneo orientale.

La Relazione archeologica di cui al c. 1 dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016, pur confermando l'alto potenziale dell'area, assegna un grado di rischio basso al progetto in esame in quanto la ricognizione subacquea effettuata non ha riscontrato elementi archeologicamente rilevanti. Tuttavia, come sottolineato dalla SABAP-BR-LE, il fondale "*in alcune aree presenta coltri di sedimenti e pietrame misto a sabbia, e del tratto di fascia costiera a S e a E della Colmata di Capo Bianco, coperto anch'esso da accumulo di sedimenti e pietrame informe*". Di conseguenza non è possibile escludere "*potenziali impatti negativi, a carattere irreversibile, sul patrimonio archeologico eventualmente conservato nelle suddette aree. Si ravvisano, in particolare, possibili impatti negativi sul patrimonio archeologico eventualmente conservato lungo la fascia costiera a S e a E della Colmata di Capo Bianco e che potrebbero essere stati oblitterati da accumuli moderni di*

pietrame informe e accumuli di sedimenti della Foce del Fiume Grande così come rilevati nel Documento Integrativo della Relazione di Verifica Preventiva dell'Interesse archeologico".

Tutto ciò considerato la SABAP BR-LE, di concerto con la SN-PCS, richiede l'attivazione della Procedura di Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico (ex co. 8 del citato art. 25, D.Lgs. 50/2016), dettagliando puntualmente la tipologia delle indagini ritenute necessarie per definire compiutamente la compatibilità dell'opera con il patrimonio archeologico eventualmente presente nell'area.

Tutto ciò premesso e considerato, si ritiene indispensabile che il proponente si attivi con urgenza per la sottoscrizione dell'accordo previsto dal co. 14 del più volte citato art. 25, nell'ambito del quale deve essere concordato il piano delle indagini *"da predisporre mediante apposite forme di coordinamento e collaborazione, che preveda la realizzazione di indagini strumentali da effettuare sui fondali e nella fascia di interazione terra mare e di indagini preventive, da effettuare lungo la fascia costiera interessata dal progetto."*

Si sottolinea infine che, come previsto dalla vigente normativa (art. 23, comma 6, del medesimo D. Lgs. 50/2016), il progetto di fattibilità tecnico-economica dovrà recepire gli esiti delle indagini prescritte, tenendo in considerazione tutte le prescrizioni fornite dalle Soprintendenze nell'ambito della medesima procedura"».

CONSIDERATO che la **Commissione Tecnica PNRR-PNIEC** dell'allora Ministero della transizione ecologica, con nota prot. n. 6955 del 22/09/2022 ha formalizzato al Proponente una richiesta di integrazioni.

CONSIDERATO che l'allora **Ministero della transizione ecologica**, con nota prot. n. 124071 del 17/10/2022, ha concesso una proroga di 120 giorni dei termini per la consegna della documentazione integrativa richiesta.

CONSIDERATO che l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, con nota prot. n. 31328 del 17/10/2022, dopo aver evidenziato alcuni aspetti e criticità in merito a ciascuno dei 3 punti di cui alla suddetta richiesta di integrazioni della Soprintendenza Speciale per il PNRR del 16/09/2022, ha chiesto *un incontro con la Commissione VIA competente, eventualmente con coinvolgimento del rappresentante del Ministero della Cultura Soprintendenza Speciale per il PNRR* al fine di pervenire *alla migliore definizione dei termini che renderanno corretto ed esaustivo il contributo di integrazione richiesto.*

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Speciale per il PNRR**, con nota prot. n. 5085 del 28/10/2022, ha dato riscontro alla richiesta del Proponente comunicando la propria disponibilità all'incontro e precisando, in particolare, che la disposizione normativa, di cui al comma 1-septies dell'art. 5 della L. 84/1994, richiamata nella nota del 17/10/2022 dallo stesso Proponente (allora ancora vigente), che obbliga le Regioni ad adeguare il proprio *piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di 45 giorni dall'approvazione del DPSS*, si riferisce all'attività di ricognizione, individuazione e perimetrazione delle aree da escludere dalla tutela paesaggistica *ex lege*, ai sensi dell'art. 142, comma 2, del D. lgs. 42/2004 e non all'esclusione di tutte le disposizioni del PPTR. In tali aree non è dovuto il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. lgs. 42/2004, né l'accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91 delle NTA del PPTR. Si precisa quindi che *nel caso del procedimento di VIA, invece, il progetto deve essere comunque valutato in merito alla sua compatibilità/coerenza con il PPTR, che riguarda tutto il territorio regionale, e con la Normativa d'uso, di cui alla Sezione C2 della Scheda d'Ambito n. 9 "La campagna brindisina" (SIA - Quadro di riferimento Programmatico), come anche con il progetto strategico "La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri".*

CONSIDERATO che a seguito di comunicazione da parte della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, in data 04/11/2022 si è svolta la riunione richiesta dal Proponente, in modalità di videoconferenza, durante la quale è stato dato riscontro alle osservazioni del Proponente trasmesse con la nota del 17/10/2022.

CONSIDERATO che in data 19/12/2022 è stato sottoscritto dalla Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi e Lecce e dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale l'Accordo ai sensi dell'art. 25, co. 14 del D. lgs. n. 50/2016 e che, con nota prot. n. 193 del 02/01/2023, il Proponente ha comunicato l'inizio delle indagini archeologiche previste nello stesso Accordo da attuare secondo il cronoprogramma stabilito.

CONSIDERATO che con "Modulo per la presentazione delle integrazioni", prot. n. 3783 del 25/01/2023, l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** ha trasmesso la documentazione integrativa sopra richiesta, e con successiva nota prot. n. 4232 del 27/01/2023 ha comunicato di aver trasmesso anche

la Relazione paesaggistica, chiedendo che *la procedura di valutazione in essere comprenda anche l'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, nr. 42.*

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Speciale per il PNRR**, con nota prot. n. 1713 del 07/02/2023, ha comunicato alle competenti Soprintendenze l'avvenuta pubblicazione della documentazione integrativa sul sito del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, chiedendo di trasmettere il proprio parere endoprocedimentale riguardo al progetto di cui trattasi ed evidenziando che la **Corte costituzionale con la Sentenza n. 6/2023** ha dichiarato, tra l'altro, **l'illegittimità costituzionale dell'art. 4, comma 1-septies, lett.**

a) del d.l. n. 121 del 2021, come convertito, nella parte in cui inserisce il comma 1-septies nell'art. 5 della legge n. 84 del 1994. Pertanto, diversamente da quanto comunicato con la precedente nota prot. n. 2629 del 22/08/2022 della stessa Soprintendenza Speciale per il PNRR, ha invitato la **Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi e Lecce** di verificare ed esplicitare la sussistenza dei presupposti indicati al comma 2-quinquies dell'art. 25 del D. lgs. 152/2006 per quanto attiene alla *Relazione paesaggistica* e al propedeutico sviluppo degli elaborati progettuali, sulla base di quanto disposto dalla Direzione generale ABAP con la Circolare n. 19 del 21/03/2022 [recante "DL 77/2021, convertito con modifiche dalla L. 108/2021 (Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure) – Nuovo art. 25 c. 2-quinquies del D.Lgs. 152/2006 (art. 20 comma 1 del DL 77/2021)"], predisponendo, nel proprio parere endoprocedimentale una specifica e distinta sezione relativa alla conformità/compatibilità paesaggistica del progetto in esame.

CONSIDERATO che la **Commissione tecnica PNRR-PNIEC** del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, con nota prot. n. 2102 del 28/02/2023 ha comunicato che il Gruppo istruttore III avrebbe effettuato un sopralluogo nei giorni 6 e 7 di marzo 2023, nelle aree interessate dall'intervento in esame.

CONSIDERATO che a detto sopralluogo hanno partecipato i funzionari referenti della competente Soprintendenza ABAP, che con nota del 15/03/2023 (prot. n. 4446) ha trasmesso il relativo resoconto alla Soprintendenza Speciale per il PNRR.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Speciale per il PNRR**, con nota prot. n. 4296 del 22/03/2023, ha chiesto nuovamente alle competenti soprintendenze di esprimere le proprie valutazioni in merito al progetto di cui trattasi trasmettendo il proprio parere endoprocedimentale.

CONSIDERATO che il **Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica**, con nota prot. n. 50468 del 31/03/2023, ha comunicato che la Commissione Tecnica PNRR-PNIEC si era espressa con parere n. 140 del 23/03/2023 ed ha invitato la Soprintendenza Speciale per il PNRR di trasmettere il proprio parere di competenza al fine di procedere alla predisposizione del provvedimento finale di compatibilità ambientale.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce**, con nota prot. n. 6635 del 20/04/2023, dopo aver esaminato la documentazione progettuale pubblicata sul portale del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, ha trasmesso il proprio parere endoprocedimentale in merito al progetto di cui trattasi, come di seguito riportato:

« (...)

1. Situazione vincolistica dell'area oggetto di intervento

Per quanto attiene gli aspetti paesaggistici, si specifica che nel presente paragrafo sarà effettuata una distinzione tra l'"area di colmata", corrispondente in parte alla spianata incolta esistente e in parte allo specchio acqueo contermini, come perimetrato negli elaborati progettuali, e la "fascia costiera prospiciente" (corrispondenti alla perimetrazione dei territori costieri), entrambi costituenti l'area di intervento.

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

Per quanto attiene gli aspetti archeologici, si specifica che nella presente istruttoria sarà presa in considerazione l'area di dragaggio e, più in generale, lo specchio acqueo circostante l'area di intervento, comprensivo della fascia costiera a sud della colmata.

Di seguito è riportato l'elenco dei beni del patrimonio culturale che interferiscono con l'area oggetto di intervento, costituita da area di dragaggio, area di colmata e fascia costiera prospiciente

1.1 Beni paesaggistici

1.1 a) Ricognizione beni tutelati ai sensi degli artt. 134 c. 1, lett. a) b) e c) e artt. 136, 142, 143 nell'area di intervento

Ai fini della verifica dei possibili impatti del progetto sull'ambiente e sul patrimonio culturale, questa Soprintendenza rileva che l'area di intervento (area di dragaggio, area di colmata, fascia costiera prospiciente):

- non ricade nella perimetrazione di alcun decreto di dichiarazione di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 134 lett. a) e dell'art. 136 del Codice;
- ricade nella perimetrazione di aree di cui all'art. 134 lett. b) e all'art. 142 e nello specifico:
 - a) I territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare – lett. a);
- non ricade nella perimetrazione di ulteriori immobili ed aree di cui all'art. 134 lett. c) e all'art. 143.

Con riferimento all'art. 143, si specifica che 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, che disciplina tutto il territorio regionale.

La fascia costiera prospiciente l'area di intervento interferisce in particolare con i seguenti Beni Paesaggistici (BP) ed Ulteriori Contesti Paesaggistici (UCP), individuati dal PPTR ai sensi dell'art. 143 lett. e):

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

A conoscenza della Scrivente, non vi sono ulteriori interferenze dirette tra l'intervento e beni tutelati ai sensi dell'art. 142 del Codice, fatta salva la relativa verifica da effettuare da parte dell'Ente competente.

(...)

1.1.c. Indicazione Degli Strumenti Di Pianificazione Paesaggistica Vigenti

Il PPTR vigente, 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 e conformemente ai principi di cui all'articolo 9 della Costituzione Italiana ed alla Convenzione Europea sul Paesaggio, 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 quelli 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 e l'insieme degli elaborati dello Scenario Strategico).

L' "area di colmata" identificata nella premessa del presente paragrafo, interferisce con i Beni Paesaggistici di seguito elencati, così come risultanti dalle perimetrazioni riportate nella cartografia del PPTR:

Componenti idrologiche

- Beni paesaggistici (BP)

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

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

Componenti dei Valori Percettivi

- Ulteriori contesti paesaggistici (UCP)

Strade panoramiche (Strada delle Pedagne), per le quali vigono gli Indirizzi di cui all'art. 86, le Direttive di cui all'art. 87...

1.1.d. Norme Di Attuazione Del Piano Paesaggistico Gravanti Nell'area d'intervento

Per i **beni paesaggistici** sopra evidenziati, vigono le seguenti specifiche prescrizioni di cui alle NTA del PPTR: Art. 45 delle NTA del PPTR - Prescrizioni per i "Territori costieri" e i "Territori contermini ai laghi"

(...)

Sono ritenuti ammissibili, tra gli altri:

3.b5) realizzazione di porti, infrastrutture marittime, sistemazioni idrauliche e relative opere di difesa se inserite in organici piani di assetto e progetti di sistemazione ambientale, utilizzando tecnologie/materiali appropriati ai caratteri del contesto e opere di mitigazione degli effetti indotti dagli interventi in coerenza con il progetto territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" elab. 4.2.4.

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

Gli interventi che interessano le componenti dei valori percettivi devono tendere a: co. A – salvaguardare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia, attraverso il mantenimento degli orizzonti visuali

percepibili da quegli elementi lineari, puntuali e areali, quali strade a valenza paesaggistica, strade panoramiche, luoghi panoramici e con visuali, impedendo l'occlusione di tutti quegli elementi che possono fungere da riferimento visuale di riconosciuto valore identitario.

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

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

1.1.e. Indicazione della Presenza nell'area di Intervento e/o nell'Area Vasta oggetto del S.I.A. di altri Beni Tutelati dai Piani Paesaggistici

L'area vasta oggetto del SIA interessa con i seguenti ulteriori beni paesaggistici (BP) e ulteriori contesti paesaggistici (UCP):

- **art. 142, co. 1, lett. c)** – i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (in particolare si rileva che la fascia di tutela di Fiume Grande, così come perimetrato nel vigente PPTR, a seguito dell'emanazione della DGR 1503 del 24/07/2014, si interrompe circa 650 metri prima della linea di costa);
- **art. 142, co. 1, lett. f)** - i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi (in particolare si rileva che il perimetro del parco, così come perimetrato nel vigente PPTR, dista soli 200 metri prima della linea di costa);
- **Componenti botanico vegetazionali – UCP:** Aree umide (area ubicata in corrispondenza del letto del Fiume Grande) e Formazioni arbustive in evoluzione (ubicate ai margini del letto del Fiume Grande);
- **Componenti delle Aree protette e dei Siti Naturalistici – BP:** Parchi e Riserve (Parco naturale regionale "Salina di Punta della Contessa" istituito con L.R. n. 19 del 24.7.1997 e con L.R. 28 del 23/12/2002); **UCP:** Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali (riferito al sopracitato Parco Regionale);
- **Componenti dei Valori Percettivi – UCP:** Strade panoramiche (Strada delle Pedagne).

1.2 Beni architettonici e archeologici

La rilevanza del patrimonio culturale orbitante intorno al porto di Brindisi è dettata dalla particolare combinazione che si è determinata nel corso dei secoli tra elementi naturalistici e fattori antropico/culturali. I numerosi beni tutelati orbitanti intorno all'area portuale, rendono tale contesto particolarmente variegato, anche in virtù della presenza degli stabilimenti industriali in esercizio ubicati in prossimità del sito di intervento.

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

Beni architettonici

- ✓ Castello Alfonsino - Forte a Mare – Isola di S. Andrea
L'immobile è sottoposto a tutela con provvedimento diretto D.D.R. 07.10.2010 (...)
- ✓ Ex-Magazzino Montecatini
L'immobile è sottoposto a tutela con provvedimento diretto D.M. 07.04.1997 (...)
- ✓ Stazione marittima
L'immobile, sito nell'area di pertinenza dell'Autorità portuale, è tutelato ope legis ai sensi dell'art. 10 del Codice.
- ✓ Villa Skirmunt (fg. 56, p.lle 15-16-17)
L'immobile, sito nell'area di pertinenza dell'Autorità portuale, è tutelato ope legis ai sensi dell'art. 10 del Codice.
È stato realizzato nella prima metà dell'Ottocento come casa di villeggiatura e insiste sul promontorio di Punta le Terrare, oggetto di dichiarazione di interesse culturale come bene culturale archeologico (con D.M. 19.08.1970 e Decl. 03.04.1985). L'immobile denominato Villa Skirmunt è

oggetto di Verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del Codice, ad oggi in corso di istruttoria.

- ✓ Idrovoro di Bonifica (fg. 59, p.lla 5)
L'immobile, di proprietà demaniale, è tutelato ope legis ai sensi dell'art. 10 del Codice. Trattasi di un manufatto della bonifica sorto agli inizi del Novecento lungo il percorso di Fiume Grande e in virtù della presenza dello stesso.
- ✓ FARO DELLE ISOLE PEDAGNE (ubicato sull'isola Traversa)
L'immobile, sito nell'area di pertinenza dell'Autorità portuale, è tutelato ope legis ai sensi dell'art. 10 del Codice. In proposito si specifica che il suddetto monumento è oggetto di misure di protezione da parte dell'Autorità di Sistema Portuale, che ha sottoposto alla Scrivente il "Progetto Definitivo relativo ai lavori di ristrutturazione del Faro e delle strutture annesse presso le isole Pedagne", autorizzato con nota prot. 3142 del 17/02/2022.
- ✓ Batteria Fratelli Bandiera (ubicata sull'isola Pedagne Grandi)
L'immobile, di proprietà demaniale, è tutelato ope legis ai sensi dell'art. 10 del Codice. Trattasi di un manufatto bellico di imponenti dimensioni e di assoluto pregio, realizzata durante la prima guerra mondiale e ricadente tuttora in area militare.
- ✓ Batteria Filangeri
L'immobile, di proprietà demaniale, è tutelato ope legis ai sensi dell'art. 10 del Codice. Trattasi di un manufatto bellico di imponenti dimensioni e di assoluto pregio, ubicato nel lembo più estremo della linea meridionale del porto (in corrispondenza del percorso di accesso alle Isole Pedagne Grandi), a sud est rispetto all'area di intervento, realizzato durante la prima guerra mondiale con il compito di battere lo specchio d'acqua corrispondente.

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

Beni archeologici

L'area interessata dall'intervento in oggetto non interferisce direttamente con aree oggetto di tutela diretta/indiretta ai sensi delle Parti Seconda e Terza del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.; inoltre, l'area interessata dall'intervento non risulta oggetto di procedimenti di tutela diretta/indiretta in itinere ai sensi delle Parti Seconda e Terza del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. Tuttavia, la ricognizione dei beni culturali tutelati con vincolo diretto e/o indiretto, dei beni tutelati ope legis ai sensi degli artt. 10 e 12 del D.lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. o, comunque, di testimonianze di valore storico culturale o archeologico, di proprietà pubblica o privata nelle aree contermini, riporta un censimento denso di beni culturali e paesaggistici.

Per quanto attiene, in particolare, gli aspetti archeologici va sottolineata l'importanza dell'intera area del porto di Brindisi sin dall'epoca protostorica; questa assunse un ruolo strategico in età messapica e soprattutto romana, quando il porto di Brindisi divenne uno dei porti principali per le rotte dirette verso la penisola balcanica e il Mediterraneo orientale, come documentato dai numerosi rinvenimenti noti dagli atti d'Ufficio ed in parte anche editi.

Come già anticipato, nell'area interessata dall'intervento in oggetto non si registrano decreti di vincolo. Si segnala, tuttavia, che a ca. 2,7 Km O da essa, su un promontorio in posizione rilevata posto a breve distanza dall'imboccatura del canale Pigonati, è localizzato l'insediamento protostorico di Punta le Terrare, vincolato con D.M. 19/08/1970; l'area adiacente è stata oggetto di declaratoria con provvedimento del 03.04.1985.

Si segnala, inoltre, come un notevole addensamento di rinvenimenti interessi le acque circostanti le isole Pedagne: il relitto di età romana delle Pedagne, affondato parallelamente alla costa, il cui carico è disperso fra i massi della scogliera, è a 870 m N/E dall'area dell'intervento. L'area è stata, inoltre, punto di ancoraggio in tutti i tempi, come attestato dalla presenza di vari corpi morti, ceppi e contromarre d'ancora: a 700 m a E dall'area interessata dall'intervento è stato rinvenuto, ad esempio, un ceppo d'ancora in piombo del tipo fisso che presenta su uno dei bracci una decorazione a rilievo raffigurante 4 astragali di età tardo-repubblicana/romano imperiale (R. Auriemma 2004, Salentum a Salo, Collana del Dipartimento di Beni Culturali-Università del Salento).

Nell'area vasta del SIA si segnalano i seguenti provvedimenti di tutela archeologica:

- **Insediamento dell'età del Bronzo di Punta Le Terrare**, Comune di Brindisi (Vincolo archeologico diretto del 19.7.1970 e del 3.4.1985 istituito ai sensi della L. 1089/1939).

1.3.a Dichiarazioni di interesse culturale gravanti sia nelle aree direttamente interessate dal progetto in esame, sia nelle sue immediate vicinanze

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

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

(...)

1.3.b Vincoli o previsioni derivanti da norme di piano paesaggistico, piano regolatore o altri strumenti di pianificazione

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

2. Esplicitazioni degli impatti verificati o potenziali e valutazioni circa la qualità dell'intervento

2.1 Beni paesaggistici

L'area oggetto di intervento ospita un terrapieno sterrato che ha colmato in parte lo specchio acqueo attestandosi tuttavia a circa 10 metri dalla linea di costa, costituita da una fascia di arenile prevalentemente ricoperta da vegetazione di tipo ripariale, che resta nello stato attuale leggibile e separata dal suddetto terrapieno. Tale terrapieno, realizzato all'inizio del 2000 per ospitare un'opera mai portata a compimento, si pone evidentemente come un detrattore paesaggistico.

L'area in cui lo stesso ricade, tuttavia, assume una particolare valenza paesaggistica soprattutto in relazione alla particolare posizione che la caratterizza. Si tratta infatti della porzione più ad est dell'area portuale, maggiormente prossima al mare aperto e ubicata a breve distanza dall'arcipelago delle Pedagne, ospitante l'omonimo faro monumentale, verso il quale si aprono ampie visuali paesaggistiche tutelate dal PPTR anche grazie all'individuazione della Strada panoramica omonima.

L'ambito territoriale di riferimento nel quale si inserisce l'area oggetto di intervento, orbitante intorno al porto di Brindisi, è caratterizzato dalla singolare compresenza di elementi ad alto valore paesaggistico attestati dal sistema di tutele del PPTR vigenti sullo stesso, dalla presenza di aree e manufatti sottoposti a vincolo ai sensi della Parte II del Codice ricadenti nel perimetro dell'Area Portuale o in prossimità della stessa. La rilevanza del contesto paesaggistico in cui è sorto il porto è dettata dalla particolare combinazione che si è determinata tra elementi naturalistici e fattori antropico/culturali. Tale contesto risulta notevolmente variegato, anche in virtù della presenza degli stabilimenti industriali in esercizio ubicati in prossimità del sito di intervento.

Come già riferito, la superficie complessiva interessata dal progetto è pari a circa 104.700 mq di terrapieno sterrato esistente e a circa 77.500 mq di specchio acqueo limitrofo.

Il progetto prevede la realizzazione di un piazzale operativo di circa 140.000 mq, che include il terrapieno sterrato, eccedendo pertanto dallo stesso di una quota di circa 35.000 mq. È previsto inoltre l'innalzamento delle quote attuali, che vanno per il terrapieno esistente da circa +2,30/3,50 mt s.l.m.m. alla quota finale di +3,50 m s.l.m., mentre per la porzione di specchio acqueo prevedono naturalmente l'innalzamento dalla quota 0.00 alla medesima quota finale.

Con riferimento alla valutazione degli **impatti paesaggistici**, si rileva in prima istanza che la Relazione paesaggistica resa (All.08.A) è stata elaborata in vigenza dell'art. 4, comma 1-septies, lett. a) del D.L. n. 121/2021, come convertito, nella parte in cui inserisce il comma 1-septies nell'art. 5 della Legge n. 84/1994, per il quale successivamente la Corte costituzionale con la Sentenza n. 6/2023 ha dichiarato l'illegittimità

costituzionale. La suddetta Relazione pertanto era stata precedentemente elaborata con finalità di “valutazione dei possibili impatti negativi sul patrimonio culturale e sul paesaggio e non di richiesta di autorizzazione paesaggistica di cui all’art. 146 del D. Lgs. 42/2004” e non è stata rimodulata a seguito dell’intervenuta Sentenza di illegittimità.

Si deve ribadire in prima istanza che, nonostante sia stato esplicitamente e più volte richiesto da questa Soprintendenza, non è stata condotta la puntuale verifica di coerenza con gli elaborati del PPTR della Regione Puglia per gli aspetti dello stesso vigenti nell’area di intervento: dapprima era stato infatti richiesto al proponente di redigere una “Relazione integrativa contenente la puntuale verifica di coerenza dell’intervento in esame con il PPTR vigente della Regione Puglia, per tutti gli aspetti dello stesso vigenti sull’area di intervento” (...), richiesta successivamente meglio illustrata con la sopracitata nota prot. 13739/2022 di documentazione integrativa, nella quale si specifica che “1) dovrà essere verificata la conformità del progetto in esame con gli obiettivi di cui alla Sezione C2 della Scheda d’Ambito n. 9 La Campagna brindisina”, con particolare riferimento alla Struttura idro-geo-morfologica; 2) dovrà essere verificata la coerenza del progetto in esame con le previsioni del Progetto territoriale “Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri” (elab. 4.2.4 del PPTR), con particolare riferimento alla necessaria attuazione di interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica attraverso:

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

La valutazione degli impatti paesaggistici del progetto sarà pertanto condotta principalmente temperando la mitigazione di un detrattore paesaggistico esistente (il terrapieno incolto esistente dall’inizio del 2000) con la totale obliterazione della morfologia della linea di costa originaria, con la sottrazione di ulteriore superficie di specchio acqueo, con l’ampliamento plano-altimetrico del terrapieno sterrato ad oggi esistente, oltre che alla sua trasformazione materica e alle destinazioni d’uso previste, alle azioni di compensazione messe in campo.

2.1.1 - Coerenza con l’art. 45 delle NTA del PPTR

Prescrizioni per i “Territori costieri” e per i “Territori contermini ai laghi”

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

Si rileva in proposito che il paesaggio costiero nel tratto corrispondente all’area di intervento ha in sé un’elevata valenza naturalistica data proprio dall’insieme degli elementi paesaggistici e naturalistici presenti nella stessa, connessi alla presenza di Fiume Grande e del sistema paesaggistico unitario ad esso connesso (costituito da fiume, insenatura di foce, parco, formazioni arbustive, area umida).

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

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

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

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

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

Tale assunto è fatto proprio nella Relazione Paesaggistica (par. 3.1, pag. 12-13), nella quale a seguito del richiamo al PPTR relativo ai quattro punti sopra riportati, si riferisce che **"Da quanto sopra deriva l'esigenza di compensare l'intervento proposto"**.

In proposito nella Richiesta di integrazioni avanzata dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, al paragrafo 6 "Compensazioni" si riporta quanto segue: "In riferimento alle misure di compensazione, si richiede di dettagliare quali misure si intendono intraprendere nello specifico, fornendo anche evidenza di accordi o impegni sottoscritti tra le parti a supporto degli stessi ed eventuali garanzie economiche a sostegno".

Nel corrispondente paragrafo 6 "Compensazioni" della "Relazione di Risposta" (elaborato A.2281.21/SIA/EG-RR), nel richiamare gli interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica richiesti dal Progetto territoriale 4.2.4, pur tuttavia non vengono esplicitati gli interventi di compensazione ecologica riqualificazione paesaggistica proposti per l'intervento in esame, ma ci si limita a richiamare le disposizioni dell'art. 5 c. 1-septies della Legge n. 84/1994 (successivamente dichiarato illegittimo dalla Corte Costituzionale), la distanza di 3 km dall'area natura 2000 più vicina al sito di intervento e riportare la proposta di "destinare € 100.000 al Comune di Brindisi per finanziare azioni/interventi indicati nel Piano di Gestione del SIC "Saline di Punta della Contessa" finalizzati alla rinaturalizzazione dello stesso e volti a favorire la tutela della biodiversità".

Si ritiene pertanto che non sia stata condotta la verifica di coerenza con le previsioni del Progetto territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" (elab. 4.2.4 del PPTR), in quanto nel progetto in esame non sono contemplate azioni di compensazione, che siano calibrate in base ai punti sopra richiamati.

In proposito si richiama quanto riportato nel Paragrafo 6.1 "Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco" (pagg. 34-36 della Relazione paesaggistica), nel quale si ribadisce che il progetto "ottempera alla prescrizione 1 b) n. 5773-P del 19/02/2021 del parere del Ministro della Cultura (MIC) come richiesto dall'art. 3 del Decreto n. 254 del 21/06/2021 di compatibilità ambientale del progetto dei "Lavori di completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est" nel Porto di Brindisi. Esso, infatti, destina a verde la parte retrostante dei piazzali della Colmata di Capo Bianco, per una superficie di circa 20.842 m² rispetto ai 140.000 m² totali, così da consentire lo sviluppo dell'approfondimento relativo alla mitigazione dell'impatto paesaggistico della piattaforma "Capo Bianco". Tale circostanza è confermata dal **Parere di Ottemperanza** alle condizioni ambientali n. 1 lettere a) e b) e n. 2 lettere a), b), c), d) e h) art. 3 dettate dal MIC del provvedimento di VIA n. 254 del 21 giugno 2021 **reso dalla Soprintendenza Speciale PNRR con nota prot. 7588 del 29/12/2022** (ns. prot. 197 del 03/01/2023) che, richiamando il parere endoprocedimentale reso dalla Scrivente con nota prot. 19155 del 21/12/2022, ha attestato l'avvenuta ottemperanza alle suddette condizioni ambientali, alle condizioni ivi riportate.

Emerge pertanto in maniera chiara e per espressa affermazione del proponente che il Progetto per la mitigazione della piattaforma di Capobianco è stato elaborato per la **Verifica di Ottemperanza alla Condizione ambientale n. 1 B nell'ambito del procedimento inerente i "Lavori di completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est"**, ed è stato pertanto elaborato come azione di compensazione incardinata all'interno di un altro e diverso procedimento di VIA statale.

Con esplicito riferimento al procedimento ad oggi in esame, si specifica che l'intervento di progetto, a fronte della realizzazione di un piazzale operativo di superficie complessiva pari circa 140.000, che amplia notevolmente il terrapieno sterrato realizzato all'inizio del 2000, l'unica azione di compensazione incardinata nel procedimento riguarda la destinazione di una cifra pari a € 100.000 al Comune di Brindisi per finanziare azioni/interventi indicato nel Piano di Gestione del SIC.

Di contro si deve evidenziare la grande portata dell'impatto che deriverebbe dalla realizzazione delle opere di progetto che, per quanto consentano di mitigare un detrattore paesaggistico esistente (il terrapieno incolto che ha già sottratto una superficie pari a circa 104.700 mq alla superficie del mare), sottraggono

ulteriori 35.000 mq di specchio acqueo per l'ampliamento dello stesso, ne prevedono l'ulteriore innalzamento, prevedono l'impermeabilizzazione di superficie ad oggi permeabili e obliterano totalmente la linea di costa originaria, oltretutto in accostamento al banchinamento già previsto ad ovest dell'area di intervento (oggetto del Decreto di compatibilità ambientale n. 254 del 21 giugno 2021 espresso dal MiTE di concerto con il MiC).

Nella sopracitata nota prot. 13739/2022 la Scrivente aveva già richiesto che "il progetto sia adeguato e rimodulato verificando l'adozione di soluzioni che garantiscano la sicurezza idrogeomorfologica del territorio (nel rispetto degli obiettivi di cui alla Sezione C2 della Scheda d'Ambito) e contemplino la previsione di compensazioni che rientrino nel solco di uno dei quattro punti sopra riportati del Progetto territoriale, ponendosi come interventi non strettamente collegati all'opera e mirati a perseguire l'obiettivo di eliminare detrattori esistenti nell'area di competenza portuale". Tale adeguamento, tuttavia, non è intervenuto e permane pertanto la necessità delle suddette compensazioni, che rientrino nel solco di uno dei quattro punti sopra riportati, ponendosi come interventi non strettamente collegati all'opera e mirati a perseguire l'obiettivo di eliminare detrattori esistenti nell'area di competenza portuale.

2.1.2 - Coerenza con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 "Individuazione degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso"

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

Gli interventi ritenuti ammissibili ai sensi dell'art. 45 del PPTR implicano il rispetto degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso di cui all'art. 37 del PPTR stesso "Individuazione degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso", riportati nell'Elaborato 5 del PPTR "Schede degli ambiti paesaggistici". L'ambito in esame è L'Ambito n. 9 – La Campagna brindisina", nel quale la Scheda di riferimento riporta che "Anche l'equilibrio costiero, all'interno di questo ambito, appare significativamente soggetto a disequilibrio, con intensi fenomeni di erosione costiera che hanno già causato la distruzione degli originari cordoni dunari e prodotto rilevanti danni a beni ed infrastrutture pubbliche e private, e potrebbero ulteriormente contribuire, se non adeguatamente regimentati, alla compromissione del delicato equilibrio esistente tra le fasce litoranee e le aree umide immediatamente retrostanti". La relativa sezione C2 della relativa scheda, per la Struttura e componenti idro-geo-morfologiche (A.1) prevede di "riqualificare, valorizzare e riprogettare i paesaggi costieri" e che sia inteso "il mare come grande parco pubblico". Tali obiettivi devono essere garantiti il perseguimento da parte di Enti e 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 di indirizzi volti a "tutelare gli equilibri morfodinamici degli ambienti costieri dai fenomeni erosivi", "salvaguardare le falesie da interventi di artificializzazione e occupazione", "tutelare le aree demaniali costiere dagli usi incongrui e dall'abusivismo" e Direttive orientate, tra l'altro, a favorire "l'uso di tecniche a basso impatto ambientale e tali da non alterare gli equilibri sedimentologici litoranei negli interventi per il contenimento delle forme di erosione costiera e di dissesto della falesia" e a promuovere "la diffusione della conoscenza del paesaggio delle aree demaniali costiere al fine di incrementare la consapevolezza sociale dei suoi valori e limitare le alterazioni". La sezione C2 prevede inoltre che sia garantito l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici e che sia garantita la sicurezza idrogeomorfologica del territorio, tutelando la specificità degli assetti naturali. Tali obiettivi devono essere garantiti riducendo l'artificializzazione dei corsi d'acqua e realizzando opere di difesa del suolo e di contenimento dei fenomeni di esondazione a basso impatto ambientale ricorrendo a tecniche di ingegneria naturalistica.

Si rileva in proposito che il riscontro con gli obiettivi di qualità, e la normativa d'uso specifiche dell'ambito paesaggistico oggetto di intervento, per quanto espressamente richiesto dalla Scrivente con nota prot. 13739/2022, non è stato condotto esplicitamente. In proposito si ritiene che tale riscontro possa ritenersi soddisfatto solo in parte in quanto la totale obliterazione della linea di costa originaria, per quanto possa essere realizzata con materiali e tecnologie di ingegneria naturalistica, non può non provocare un'alterazione degli equilibri sedimentologici litoranei. Tale intervento necessita, pertanto di adeguate opere di compensazione, che rientrino nel solco di uno dei quattro punti indicati come "interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica" dal Progetto territoriale 4.2.4 del PPTR,

ponendosi come interventi non strettamente collegati all'opera e mirati a perseguire l'obiettivo di eliminare detrattori esistenti nell'area di competenza portuale.

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

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

Il progettato intervento non si pone in contrasto con gli Indirizzi e le Direttive di cui agli artt. 86 e 87 delle NTA del PPTR in quanto, pur prevedendo l'obliterazione della morfologia della linea di costa originaria, non pregiudica gli orizzonti visuali percepibili verso il mare in corrispondenza dell'area di colmata, in quanto la visione del mare era già stata allontanata di circa 420 metri dal tratto più vicino della strada panoramica con l'avvenuta realizzazione del terrapieno sterrato esistente, ritenuto peraltro un detrattore paesaggistico.

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

Nella Relazione Paesaggistica è stata resa la Simulazione dello stato dei luoghi a seguito dell'intervento mediante il confronto tra viste ante operam e viste post operam, che documentano l'esistenza di punti sensibili di osservazione. Sono stati effettuati scatti e simulazioni post operam corrispondenti dal Castello Alfonsino e dalla linea di rotta delle navi. Esistono tuttavia ulteriori e rilevanti punti di vista sensibili in stretta interrelazione visiva con l'opera di progetto, non considerati nella Relazione paesaggistica.

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 direttamente con beni paesaggistici vincolati ope legis a norma dell'art. 142, Parte III del D.Lgs. n. 42/2004 (Territori costieri), ed ulteriori contesti paesaggistici individuati dal PPTR vigente della Regione Puglia a norma dell'art. 143 dello stesso Decreto (Strade panoramiche), mentre l'area vasta di riferimento interferisce con le ulteriori tutele evidenziate in narrativa.

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

Tale porzione di territorio, per quanto fortemente connotata dai manufatti di tipo produttivo connessi alla presenza dei siti industriali e delle attrezzature portuali, costituisce un sistema variegato e ad alta valenza paesaggistica, che conserva notevoli elementi naturalistici (fiume, insenatura di foce, parco, formazioni arbustive, area umida), e rivendica evidenti caratteri culturali connessi alla presenza dei beni architettonici ed archeologici citati nei paragrafi 1.2 e 1.3, riconosciuti nella Relazione Paesaggistica.

Tra gli elementi detrattori si evidenzia proprio la presenza del terrapieno sterrato incluso nell'area di intervento e oggetto di trasformazione e ampliamento per la realizzazione di un piazzale operativo, il quale come già riferito ha colmato in parte lo specchio acqueo attestandosi tuttavia a circa dieci metri dalla linea di costa.

All'interno dell'ambito territoriale sopra individuato esistono diversi **punti di osservazione** privilegiati delle opere di progetto. Oltre a quelli valutati nella Relazione Paesaggistica e sopra enumerati, si citano per la particolare rilevanza il molo alle spalle dell'isola di S. Andrea e la Strada delle Pedagne. Dei citati punti di osservazione, si riferisce quanto segue.

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

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

La prevista realizzazione del piazzale operativo e dei mezzi e sistemi d'opera ad esso connessi renderebbe visibile, da tali punti di vista in successione, l'appiattimento ed avanzamento della linea di costa corrispondente, reso maggiormente impattante in accostamento al banchinamento già previsto ad ovest dell'area di intervento (oggetto del Decreto di compatibilità ambientale n. 254 del 21 giugno 2021 espresso dal MiTE di concerto con il MiC).

2° punto di vista: Isola di S. Andrea e Forte a Mare (Vista 2 e 3 ante operam e post operam della Relazione paesaggistica)

L'isola di S. Andrea e l'antistante Castello denominato Forte a Mare, sottoposto a tutela ai sensi della Parte II del Codice con D.M. 20/05/1981, costituisce luogo di grande rilevanza culturale che offre molteplici punti di vista più ravvicinati e ad altezze differenti, tutte maggiori rispetto a quelle del molo sopra descritto. Dal bastione e dal camminamento ubicati a sud-est dell'isola di S. Andrea, si abbraccia nella sua totalità l'ampiezza il tratto di costa corrispondente all'intervento di progetto, si percepisce la profondità del terrapieno sterrato di progetto, ritenuto un detrattore, e del sistema verde che caratterizza la fascia costiera retrostante.

La prevista realizzazione del piazzale operativo e dei mezzi e sistemi d'opera ad esso connessi renderebbe visibile, da tali punti di vista in successione, l'appiattimento ed avanzamento della linea di costa corrispondente, reso maggiormente impattante in accostamento al banchinamento già previsto ad ovest dell'area di intervento (oggetto del Decreto di compatibilità ambientale n. 254 del 21 giugno 2021 espresso dal MiTE di concerto con il MiC).

3° punto di vista: strada panoramica "Strada Le Pedagne" e via Albert Einstein (non considerato nella Relazione paesaggistica)

Come già riferito, il tratto di costa oggetto del previsto intervento di colmata è lambita da un percorso, denominato "Strada delle Pedagne", classificato dal PPTR come Strada panoramica. La particolare posizione della strada, che costeggia il tratto di costa in esame rientrando di circa 150 metri a metà dello stesso e proseguendo fino alle isole Pedagne, consente di percepire la rilevanza paesaggistica dei luoghi. Pur nell'evidente contrasto con gli insediamenti industriali esistenti e nonostante la presenza della recinzione lato mare per un lungo tratto, percorrendo la strada da ovest a est resta percepibile e rilevante il susseguirsi di Fiume, Sistema-Fiume e insenatura di foce, il rapporto di connessione tra il Fiume e il mare, la particolare morfologia e conformazione materica che assume la linea di costa, la fitta presenza di vegetazione sulla linea di battigia e lungo il corso del fiume, nelle sue ramificazioni.

Pur tuttavia, nel tratto oggetto di intervento la visuale verso mare è caratterizzata dalla presenza del detrattore costituito dal terrapieno sterrato esistente. L'intervento di progetto, pertanto, pur prevedendo l'obliterazione della morfologia della linea di costa originaria, non pregiudica gli orizzonti visuali percepibili verso il mare in corrispondenza dell'area di intervento, in quanto la visione del mare era già stata allontanata di circa 420 metri dal tratto più vicino della strada panoramica con l'avvenuta realizzazione del terrapieno sterrato esistente, ritenuto peraltro un detrattore paesaggistico.

4° punto di vista: linea di rotta delle navi (Vista 3 ante operam e post operam della Simulazione dello stato dei luoghi a seguito dell'intervento allegata alla Relazione paesaggistica)

All'interno dell'area circostante il sito di intervento, oltre ai punti di vista già evidenziati, si rileva la presenza di un ulteriore punto di vista paesaggistico privilegiato, evidenziato nella Relazione paesaggistica, costituito dalla linea di rotta delle navi per passeggeri che transitano attraverso il porto esterno ed il porto medio, che costituisce anch'esso un punto di vista dinamico. Si tratta di un punto di vista particolare, determinato dalla

particolare combinazione che si determina tra la notevole altezza alla quale si attesta (l'altezza delle navi da crociera può arrivare a superare di gran lunga i 50 metri) e la distanza ravvicinata all'area di colmata (trattasi di 1.500 metri circa dalla rotta evidenziata sulle foto aeree disponibili sulle piattaforme on line al punto più esterno della colmata): si capisce bene come un punto di osservazione da una distanza pari a 1.500 metri, ad un'altezza di gran lunga superiore a 50 metri comporterebbe una visuale estesa e aperta su tutta la superficie di specchio acqueo (comprensiva del terrapieno esistente) oggetto di intervento, oltre che del tratto di costa retrostante che il progetto prevede di obliterare. Il punto di vista in esame consentirebbe pertanto di cogliere tutta l'estensione planimetrica del piazzale operativo di progetto, peraltro in accostamento al banchinamento già previsto ad ovest dell'area di intervento (oggetto del Decreto di compatibilità ambientale n. 254 del 21 giugno 2021 espresso dal MiTE di concerto con il MiC) e al corso di Fiume Grande ad esso retrostante, con la sua foce, il parco, l'area umida con specchi d'acqua circondati da un fitto canneto e da formazioni arbustive in evoluzione naturale. Il progetto di mitigazione della piattaforma di Capobianco, già sottoposto a verifica di ottemperanza positiva da parte del Ministero, pur mitigando visivamente da terra le opere di progetto, non può nascondere l'ampliamento e la trasformazione materica del terrapieno esistente visto da mare, né l'ingombro visivo dei manufatti e degli elementi che costituiranno il piazzale operativo di progetto.

Il progetto del verde inserito nel nuovo layout, pur mitigando visivamente l'impatto della colmata, non può nascondere il notevole avanzamento della linea di costa, l'appiattimento della stessa sul fronte mare e il conseguente arretramento visivo del Sistema Fiume, non più confluyente nell'insenatura naturale di foce, ma ricanalizzato verso nord.

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

Vista aerea (Vista 4 ante operam e post operam della Simulazione dello stato dei luoghi a seguito dell'intervento allegata alla Relazione paesaggistica).

La ripresa aerea scattata dall'interno del bacino portuale, in area riconducibile alla linea di rotta delle navi e la corrispondente simulazione post operam, mostrano in maniera molto evidente quanto la realizzazione del piazzale operativo di progetto, con conseguente totale obliterazione della linea di costa originaria tuttora visibile in corrispondenza dell'area di Capo Bianco (peraltro in accostamento al banchinamento già previsto ad ovest dell'area di intervento, oggetto del Decreto di compatibilità ambientale n. 254 del 21 giugno 2021 espresso dal MiTE di concerto con il MiC, avente dimensioni planimetriche paragonabili al piazzale operativo di progetto), produca una trasformazione totale ed irreversibile di un tratto di costa che, a dispetto della presenza dei manufatti industriali alle spalle, conserva ancora la sua conformazione originaria ed evidenti caratteri di naturalità.

In conclusione si ritiene che il previsto intervento di banchinamento, qualora realizzato, anche alla luce del Progetto del verde proposto per la piattaforma di Capo Bianco nell'ambito della Verifica di Ottemperanza al Decreto di compatibilità ambientale n. 254 del 21 giugno 2021 e nonostante la mitigazione del terrapieno sterrato esistente, ritenuto un detrattore, provocherebbe un impatto paesaggistico percepibile da diversi e molteplici punti di vista a causa della sua conformazione e dell'ampliamento di 35.000 mq previsto nello specchio acqueo circostante e dell'innalzamento dello stesso terrapieno, oltretutto in accostamento al banchinamento già previsto ad ovest dell'area di intervento (oggetto del Decreto di compatibilità ambientale n. 254 del 21 giugno 2021 espresso dal MiTE di concerto con il MiC). Pertanto, l'ampliamento e l'innalzamento del terrapieno esistente e l'obliterazione totale della linea di costa originaria, nonostante le mitigazioni proposte e sopra richiamate, producono effetti negativi sul contesto paesaggistico circostante che comportano la necessità di incardinare nel presente procedimento una compensazione proporzionata al sacrificio prodotto.

2.1.5 - Impatti verificati e potenziali

Lo specchio acqueo oggetto del previsto intervento di banchinamento corrisponde a un tratto di costa avente sviluppo lineare pari a

circa 500 metri, costituito prevalentemente da arenile, elementi lapidei e vegetazione di tipo ripariale, situata nel porto esterno di Brindisi, in area Capo Bianco.

La lettura dell'evoluzione morfologica della linea di costa nel porto di Brindisi può essere fatta confrontando la cartografia storica con la vista aerea attuale. La configurazione del tratto di costa corrispondente all'area di intervento, identificata nel Piano Regolatore del Porto di Brindisi del 1905 come Costa Capo Bianco, (...), conserva la sua morfologia originaria, fatta salva la presenza di dighe e canalizzazioni artificiali, in quanto il terrapieno sterrato esistente, pur avendo colmato buona parte dello specchio acqueo del porto esterno, si attesta tuttavia a circa 10 metri dalla linea di costa, della quale pertanto si legge la morfologia originaria.

Le mitigazioni proposte nell'ambito della Verifica di Ottemperanza al Decreto di compatibilità ambientale n. 254 del 21 giugno 2021 per la piattaforma di Capo Bianco permettono una minore percepiibilità dell'intervento dall'entroterra, mediante la ricostituzione di un ambiente naturalizzato di ricucitura ambientale all'interno di un tratto di litorale in cui elementi di alto valore paesaggistico coesistono con una forte pressione antropica dovuta alla presenza delle opere infrastrutturali e industriali. Tale mitigazione contribuisce a mitigare visivamente l'impatto del piazzale operativo di progetto da terra, ma tuttavia permangono le criticità connesse alle imponenti dimensioni planimetriche dello stesso piazzale, l'innalzamento delle quote del terrapieno esistente, la sottrazione di una porzione ulteriori di circa 35.000 mq di specchio acqueo e la totale obliterazione della morfologia originaria del tratto di costa di Capo Bianco. Per quanto attutiti dalle mitigazioni proposte, gli impatti descritti, data la presenza di altri manufatti portuali ed industriali, realizzati, autorizzati o in fase di autorizzazione, si sommano alla globalità degli impatti presenti nel contesto paesaggistico di riferimento, notevolmente variegato e pure di notevole valenza. Le simulazioni prodotte, inoltre, hanno permesso di verificare quanto l'accostamento al banchinamento già previsto ad ovest dell'area di intervento (oggetto del Decreto di compatibilità ambientale n. 254 del 21 giugno 2021 espresso dal MiTE di concerto con il MiC) produca una trasformazione totale ed irreversibile di un tratto di costa, che a dispetto della presenza dei manufatti industriali alle spalle conserva ancora la sua conformazione originaria ed evidenti caratteri di naturalità, e comporti un notevole aumento degli impatti globali presenti nel contesto paesaggistico di riferimento.

Si rilevano inoltre degli impatti potenziali legati, da un lato, alla permeabilità ecologica della linea di costa e, dall'altro, alla collocazione sul piazzale operativo di mezzi, sistemi e manufatti di cui si presume la funzionalità in fase di esercizio, e di cui, in mancanza di una progettazione più specifica e di adeguata analisi, non è possibile verificare gli impatti paesaggistici nelle visuali da e verso il mare.

Si evidenzia tuttavia che l'importanza di Brindisi nelle diverse epoche storiche è dovuta in gran parte alla presenza del porto, che ha consentito nel corso dei secoli lo sviluppo culturale, militare, commerciale e turistico della città stessa e del suo bacino territoriale e la realizzazione di rilevanti monumenti (si veda Forte a Mare, il più rilevante monumento ubicato nell'area portuale, ma anche il Monumento al Marinaio, l'ex Stabilimento Montecatini, la Stazione marittima, Villa Skirmunt, il Faro delle Pedagne, la Batteria Filangeri, la Batteria Fratelli Bandiera, le Masserie, l'Idrovoro di Bonifica).

Si ritiene pertanto che gli interventi volti a garantire la conservazione della funzione portuale, debbano necessariamente essere temperati con il rispetto delle rilevanti valenze culturali del contesto, nel rispetto della normativa paesaggistica di riferimento.

Alla luce della disamina effettuata, e richiamate nuovamente le criticità evidenziate (relative principalmente alla sottrazione di 35.000 mq ulteriori di specchio acqueo, all'innalzamento del terrapieno esistente, alla totale obliterazione della linea di costa originaria, al rapporto di intervisibilità delle opere con il contesto paesaggistico di riferimento, agli impatti verificati e potenziali e a tutto quanto sopra descritto in dettaglio), ad avviso della Scrivente, si rende pertanto necessaria la realizzazione di opere di compensazione adeguate, che si configurino come un'azione equa di riequilibrio del sistema preesistente e consolidato che è stato sottoposto ad un processo di sottrazione del valore ambientale, non strettamente collegati con l'intervento.

1.1 Beni architettonici

Come risulta dall'analisi finora condotta, l'ambito territoriale di riferimento, orbitante intorno al porto di Brindisi, è caratterizzato dalla singolare compresenza di elementi ad alto valore paesaggistico attestati dal sistema di tutele del PPTR vigenti sullo stesso, dalla presenza di aree e manufatti sottoposti a vincolo ai sensi della Parte II del D. Lgs. 42/2004 ricadenti nel perimetro dell'Area Portuale (Stazione marittima, ex-capannone Montecatini, area archeologica di Punta le Terrare, Villa Skirmunt, Faro delle Pedagne sull'isola

Traversa, Batteria Fratelli Bandiera sulle isole Pedagne Grandi) o nelle immediate adiacenze (Idrovo di bonifica di Fiume Grande, Batteria Filangeri lungo la linea di costa di Capobianco), oltre che in rapporto di intervisibilità con altri monumenti di notevole rilevanza: oltre a Forte a Mare, sul quale si è ampiamente argomentato, si cita a solo titolo di esempio il Monumento al Marinaio d'Italia, per la sua particolare altezza). I monumenti sorti nel corso dei secoli caratterizzano l'area portuale, l'area urbana e periurbana e raccontano le varie tappe del suo sviluppo.

Nello stesso contesto, alle spalle dell'insenatura di progetto (nell'entroterra verso sud), sono presenti inoltre manufatti rurali che hanno caratterizzato lo sviluppo del territorio fino alla metà del Novecento, prima dell'insediamento degli stabilimenti industriali, tra i quali si evidenziano diverse Masserie tutelate dal PPTR come UCP Testimonianza della stratificazione insediativa, tra le Componenti della stratificazione insediativa. Il contesto architettonico sopra descritto risulta quindi notevolmente variegato, anche in virtù della presenza degli stabilimenti industriali in esercizio ubicati in prossimità del sito di intervento.

Un contesto di tale valenza, nonostante la presenza di numerosi detrattori, sarebbe sminuito da un intervento di portata pari a quella di progetto, che comporta l'appiattimento morfologico di un tratto di costa, tuttora leggibile nonostante la realizzazione del terrapieno avvenuta all'inizio del 2000, che conserva ancora la sua conformazione naturale e il potenziale attrezzamento dell'area soprastante con l'inserimento di elementi e manufatti connessi all'attività portuale che entrerebbero in relazione visiva con il contesto architettonico descritto.

Oltretutto sull'insenatura di foce affaccia un insediamento residenziale dismesso già oggetto di attenzione da parte di questo Ufficio che, su richiesta del Comune, con nota prot. 16042 del 03/09/2020 ne ha riconosciuto il valore architettonico. Tale insediamento, commissionato negli anni Cinquanta del Novecento dalla Società Montecatini a progettisti le cui realizzazioni sono ascrivibili al patrimonio dell'architettura contemporanea nazionale, aveva ragion d'essere in quel luogo non solo per la vicinanza ai primi stabilimenti che si stavano realizzando a Brindisi in quegli anni ad opera della Società Montecatini, ma anche in virtù della presenza dell'insenatura sabbiosa sottostante, direttamente accessibile dal personale ivi stanziato. La realizzazione del previsto intervento se da un lato consente l'eliminazione di un detrattore paesaggistico (il terrapieno sterrato esistente dall'inizio del 2000) direttamente prospiciente una parte di tale insediamento residenziale, dall'altra provoca una sottrazione al sistema/contexto architettonico determinando la totale obliterazione della morfologia della linea di costa originaria, che dallo stesso risultava accessibile. Si ritiene tuttavia che l'inserimento della duna artificiale e del nuovo verde di progetto in corrispondenza dello spazio di sutura tra il suddetto insediamento e il piazzale operativo di progetto, possa in parte sanare la suddetta alterazione morfologica. Permane tuttavia la necessità di un'adeguata opera di compensazione che possa configurarsi anche come un'azione equa di riequilibrio delle sottrazioni determinate dal progetto al sistema/contexto architettonico in cui lo stesso si inserisce, di cui è necessario assicurare conservazione e valorizzazione in quanto sistema territoriale integrato al territorio e garantirne una appropriata fruizione/utilizzazione, unitamente alla salvaguardia/ripristino del contesto.

1.2 Beni archeologici

Ai fini di una valutazione degli impatti, e in particolare per quanto concerne l'impatto sul patrimonio archeologico, si ritiene utile ribadire che nell'area strettamente interessata dalle opere in progetto, pur in assenza di vincoli archeologici, segnalazioni e testimonianze materiali rappresentano l'importanza dell'intera area del porto di Brindisi sin dall'epoca protostorica; questa assunse un ruolo strategico in età messapica e soprattutto romana, quando quello di Brindisi divenne uno dei porti principali per le rotte dirette verso la penisola balcanica e il Mediterraneo orientale, come documentato dai numerosi rinvenimenti noti dagli atti d'Ufficio e in parte editi. Il popolamento del territorio a partire dalle fasi più antiche è documentato dall'insediamento protostorico di Punta le Terrare, a 2,7 Km a O dall'area interessata dall'intervento in progetto e vincolato con D.M. 19/08/1970; l'area adiacente è stato oggetto di declaratoria con provvedimento del 03.04.1985; entrambe sono state recepite nel PPTR vigente come Bene Paesaggistico - Zone di interesse archeologico (tutelate ai sensi dell'art. 142, co. 1, lett. m). Si segnala, inoltre, come un notevole addensamento di rinvenimenti interessi le acque circostanti le isole Pedagne: oltre a numerose aree di resti ceramici di età romana, tra cui quello a 450 m N/E dall'area di intervento in progetto, in loc. Punta Bandiera, è noto, in bibliografia, il relitto di età romana rinvenuto a ca. 50 m dalla costa nord-occidentale dell'Isola Pedagna Grande, affondato parallelamente alla costa e il cui carico si è disperso fra

massi della scogliera: esso è a 800 m N/E dall'area dell'intervento. L'area è stata, inoltre, punto di ancoraggio in tutti i tempi, come attestato dalla presenza di vari corpi morti, ceppi e contromarre d'ancora: a 400 m a E dall'area di intervento in progetto furono rinvenuti, ad esempio, una contromarra in piombo di età romana e a 800 m a E un ceppo d'ancora in piombo del tipo fisso che presenta su uno dei bracci una decorazione a rilievo raffigurante 4 astragali di età tardo-repubblicana/romano imperiale (R. Auriemma 2004, Salentum a Salo, Collana del Dipartimento di Beni Culturali-Università del Salento).

Per quanto attiene gli impatti diretti connessi alla realizzazione dell'impianto, la "Relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico", elaborato di progetto finalizzato a valutare preventivamente il rischio archeologico relativo ai lavori di banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco, dava conto degli esiti dell'analisi bibliografica e della ricognizione subacquea effettuata dopo aver suddiviso in 7 settori l'area posta a O, N ed E della zona di intervento: sulla base di queste attività di analisi e ricognizione, nella relazione si definiva un grado di rischio archeologico BASSO nei settori I-II-III e IV posti a N e MOLTO BASSO per i settori V-VI-VII, il primo posto a O, gli ultimi due a E. La ricognizione dei fondali, in questi settori, non aveva rivelato evidenze e non si registrava la presenza di aree caratterizzate da concentrazione di materiale archeologico, classificabili come Unità Topografiche (U.T.) o "siti"; si trattava, tuttavia, di dati non del tutto affidabili, poiché si leggeva: "i dati vanno assunti come parziali poiché in alcune aree la presenza di coltri di sedimenti, pietrame misto a sabbia potrebbero aver obliterato o inglobato strutture e preesistenze antiche". Pertanto, poiché dalla documentazione inerente agli esiti delle ricognizioni si evincevano in primo luogo le condizioni di scarsa visibilità del fondale e la presenza di coltri di sedimenti e pietrame misto a sabbia che potevano aver obliterato la presenza di evidenze archeologiche e dal momento che le suddette ricognizioni avevano riguardato esclusivamente le aree poste a O, N e E rispetto all'area di progetto ma non la fascia posta lungo la linea di costa, con nota ns prot. n. 12708-P del 10.8.2022 trasmessa all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico meridionale la Scrivente ha richiesto un Documento integrativo, poi trasmesso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale con nota prot. n. 25402 del 17.08.22 acquisita agli atti con ns. prot. n. 13090 del 19.8.2022.

In tale Documento Integrativo della Relazione di Verifica Preventiva dell'Interesse archeologico, nel quale si dava conto degli esiti della fotointerpretazione e della ricognizione subacquea condotta nei fondali e nel tratto di linea di costa a S della Colmata di Capo Bianco e a N della strada delle Pedagne, si indicava un grado di rischio archeologico **MOLTO BASSO**, poiché questo tratto "risulta profondamente alterato dalle attività edilizie degli ultimi anni e dagli accumuli di sedimenti della foce del Fiume Grande; anche la linea di costa ad Est della colmata risulta modificata dall'accumulo di sedimenti e materiali trasportati dal mare".

Viste le risultanze della ricognizione subacquea integrativa, la Scrivente, con nota prot. n. 13739 del 07.09.2022 riteneva utile ampliare il quadro conoscitivo proprio in ragione della lunga frequentazione del porto di Brindisi fin dall'età protostorica, dei numerosi ritrovamenti subacquei diffusi nell'intera estensione del bacino portuale e, in particolare, nelle adiacenze dell'opera in progetto, come dimostrano i rinvenimenti effettuati nelle acque circostanti le Isole Pedagne, tra cui il relitto di età romana dell'Isola Pedagna Grande, nonché in considerazione della scarsa visibilità del fondale che, in alcune aree, presentava coltri di sedimenti e pietrame misto a sabbia, e del tratto di fascia costiera a S e a E della Colmata di Capo Bianco, coperto anch'esso da accumulo di sedimenti e pietrame informe. Pertanto, al fine di evitare **potenziali** impatti negativi, a carattere irreversibile, sul patrimonio archeologico eventualmente conservato nelle suddette aree, la Scrivente attivava le procedure previste ai sensi del combinato disposto degli artt. 28 c.4 del D.lgs. 42/2004 e 25 del D.lgs. 50/2016 e s.m.i., e metteva in atto con l'Autorità di sistema portuale e la Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo apposite forme di coordinamento e collaborazione al fine di predisporre un piano operativo di indagini strumentali da effettuare sui fondali e nella fascia di interazione terra mare, lungo il tratto di costa interessato dal progetto, di cui si darà sinteticamente conto di seguito.

Verifica preventiva dell'interesse archeologico

(...)

Sintesi documentale

Il piano operativo delle indagini, acquisito agli atti con prot. n. 18179 del 02/12/22, condiviso dalla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo, come risulta dalla nota prot. n. 18824 del 16/12/2022, è stato sancito dall'accordo formalizzato in data 19.12.2022 (prot. 19085 del 20/12/2022) con

cui questo Ufficio richiamava le indicazioni della succitata Soprintendenza subacquea (prot. n. 18824 del 16/12/2022). Nell'ambito di detto accordo, questo Ufficio dichiarava "sufficiente ed adeguata la proposta di indagini archeologiche strumentali presentata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale nell'ambito delle integrazioni da eseguire in località Capo Bianco"; specificando, tuttavia, che "il rilievo stratigrafico con Sub Bottom Profiler e le indagini con Side Scan Sonar devono essere effettuate nell'area interessata dal progetto compresa una fascia di sicurezza di almeno m 50 sul lato N e O del banchinamento come in parte si desume già preventivato nella proposta ricevuta. Sono condivise le impostazioni tecniche della strumentazione miranti ad un risultato di alta risoluzione e, quindi, ad un'ottima e centimetrica lettura del fondale".

E aggiungendo, inoltre, che "tutta la documentazione scientifica prodotta durante le indagini dovrà essere inviata in formato PDF/A e shapefile, corredata da documentazione video-fotografica e grafica, generale e di dettaglio oltre alle specifiche sulle indagini. I dati recuperati dovranno essere inviati ad entrambe le Soprintendenze con la consegna in originale, in formato digitale, anche a questo Ufficio, che si riserva la possibilità di richiedere eventuali integrazioni e/o approfondimenti futuri.

Anche in caso di assenza di siti o evidenze d'interesse archeologico, gli interventi da realizzarsi, nonché i tracciati e le anomalie individuate dovranno essere posizionati topograficamente, documentati esaurientemente e presenti nella documentazione scientifica prodotta, secondo quanto previsto dall'art. 25 del D. Lgs 50/2016 e dal D.P.C.M. del 14 febbraio 2022, recante "Linee Guida per la Procedura di Verifica dell'interesse Archeologico ai sensi dell'articolo 25, comma 13, del Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50". Rispetto a quanto richiesto dalla Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo, si precisava che, poiché sul lato Ovest la proposta di estensione delle indagini non sarebbe possibile a causa della presenza del c.d. Molo Polimeri, il prescritto riferimento al di 50 metri era da riferirsi al lato est e non invece al lato ovest.

Quanto, invece, alle indagini da effettuarsi negli spazi di interazione terra-mare e lungo la fascia costiera a sud della colmata di Capo Bianco interessati dal progetto e dalle opere di mitigazione di cui alla condizione ambientale n. 1 B del Dec. VIA 254 del 21.06.2021 relativo all'intervento denominato "Lavori di completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile Petrolchimico e Costa Morena", questa Soprintendenza concordava con la proposta presentata dalla Autorità di sistema portuale, precisando che l'indagine geoelettrica tomografica doveva essere estesa all'area interessata dalla prevista viabilità carrabile di accesso alla nuova opera portuale.

Tutti gli approfondimenti richiesti, avviati il 02.01.2023, hanno avuto esito negativo: come descritto dagli elaborati prodotti (Relazione generale, tav. 1 Carta del Mosaico acustico, Tav. 2 Tipologie di fondo, Tav. 3 Carta delle rotte di indagine, tav. 1-25 Indagine geoelettrica), il rilievo stratigrafico con Sub Bottom Profiler, le indagini con Side Scan Sonar e l'indagine geoelettrica tomografica non hanno evidenziato presistenze di interesse storico o archeologico nell'area interessata dalle opere in progetto.

L'intero comparto, infatti, risulta profondamente alterato dalle attività antropiche degli ultimi anni e dagli accumuli prodotti per la realizzazione della colmata stessa. Le indagini geoelettriche svolte sul litorale, nella zona sommersa e semisommersa a Sud della colmata, hanno mostrato una serie di anomalie che concordano con l'ambiente originario geomorfologico e geologico del sito. Nell'area indagata, al di sotto dello strato superficiale **non** sono state riscontrate anomalie o targets identificabili come accumuli di materiale (massicciate) o asportazioni (fossati) di natura antropica.

Le indagini Side Scan Sonar e Sub Bottom Profiler **non** hanno fatto emergere singolarità riconducibili ad elementi di interesse storico-archeologico.

PARERE ENDOPROCEDIMENTALE DI COMPETENZA

Questo Ufficio, riesaminata la documentazione progettuale di cui al progetto definitivo originario, esaminata inoltre la documentazione integrativa trasmessa, verificata la situazione vincolistica delle aree di intervento, a conclusione dell'istruttoria inerente alla procedura in oggetto, **esprime parere favorevole** alla realizzazione del progetto nel rigoroso rispetto della prescrizione di seguito riportata, impartita al fine di superare le criticità evidenziate in narrativa:

1. In ottemperanza alle previsioni dell'art. 45 co. 3.b5) delle NTA del PPTR vigente della Regione Puglia, dovranno essere pianificate le azioni di compensazione circostanziate dal Progetto territoriale denominato "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" (elab. 4.2.4 del PPTR)

che, nel caso di attività produttive ritenute compatibili, richiede la necessaria attuazione di interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica attraverso:

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

Tali azioni di compensazione dovranno essere ulteriori rispetto a quelle messe in campo per il procedimento di VIA statale conclusosi con il Decreto di Compatibilità ambientale n. 254 del 21 giugno 2021 e dovranno essere adeguate 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.

VALUTAZIONI AI FINI DEL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA

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

Alla luce delle modifiche intervenute a seguito dell'entrata in vigore del D.L. 77/2021, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, che ha introdotto il co. 2-quinquies all'art. 25 del D. Lgs. 152/2006, si evidenzia in via preliminare che l'area di intervento ricade nella perimetrazione di aree di cui all'art. 134 lett. b) e all'art. 142 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", e soggiace pertanto alle Prescrizioni di cui all'art. 45 "Territori costieri" delle NTA del PPTR vigente della Regione Puglia.

Pertanto, per l'intervento in esame è necessaria l'acquisizione dell'Autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del Codice.

L'area di intervento ricade nel porto esterno di Brindisi, nella zona di Capo Bianco, situata tra l'insenatura di foce di Fiume Grande a ovest e le isole Pedagne a est. Essa investe un terrapieno sterrato esistente (realizzato per accogliere l'impianto di rigassificazione di GNL della British Gas, mai portato a compimento) di superficie pari a circa 104.700 mq, con quota di superficie a +2,30/3,50 mt s.l.m.m. e una porzione di specchio acqueo limitrofo, pari a circa 77.500 mq, di profondità variabile tra -12 e 6 mt s.l.m.m..

Il progetto in esame consiste nel; il piazzale retrostante, sviluppato su un'area di circa 14 ettari a quota +3,50 mt s.l.m.m., si estende in parte sulle superfici occupate dalla colmata c.d. "British Gas" e in parte sullo specchio acqueo limitrofo.

Il progetto prevede: il dragaggio dei fondali, la realizzazione di un banchinamento finalizzato all'ormeggio di una nave di grandi dimensioni o di due di medie dimensioni, la realizzazione di un piazzale operativo di circa 140.000 mq, che include il terrapieno sterrato, eccedendo pertanto dallo stesso di una quota di circa 35.000 mq. È previsto inoltre l'innalzamento delle quote attuali, che vanno per il terrapieno esistente da circa +2,30/3,50 mt s.l.m.m. alla quota finale di +3,50 m s.l.m., mentre per la porzione di specchio acqueo prevedono naturalmente l'innalzamento dalla quota 0.00 alla medesima quota finale.

L'ambito territoriale di riferimento nel quale si inserisce l'area oggetto di intervento, orbitante intorno al porto di Brindisi, è caratterizzato dalla singolare compresenza di elementi ad alto valore paesaggistico attestati dal sistema di tutele del PPTR vigenti sullo stesso, dalla presenza di aree e manufatti sottoposti a vincolo ai sensi della Parte II del Codice ricadenti nel perimetro dell'Area Portuale o in prossimità della stessa. In proposito si richiama nuovamente che la Relazione paesaggistica resa (All.08.A) è stata elaborata in vigenza dell'art. 4, comma 1-septies, lett. a) del D.L. n. 121/2021, come convertito, nella parte in cui inserisce il comma 1-septies nell'art. 5 della Legge n. 84/1994, per il quale successivamente la Corte costituzionale con la Sentenza n. 6/2023 ha dichiarato l'illegittimità costituzionale.

La suddetta Relazione, pertanto, è stata elaborata con finalità di "valutazione dei possibili impatti negativi sul patrimonio culturale e sul paesaggio e non di richiesta di autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D. Lgs. 42/2004" e non è stata rimodulata, come sarebbe stato necessario, a seguito dell'intervenuta Sentenza di illegittimità.

In base alle previsioni dell'art. 45 sopra richiamato, è ritenuta ammissibile la "realizzazione di porti, infrastrutture marittime, sistemazioni idrauliche e relative opere di difesa se inserite in organici piani di assetto e progetti di sistemazione ambientale, utilizzando tecnologie/materiali appropriati ai caratteri del contesto e opere di mitigazione degli effetti indotti dagli interventi in coerenza con il progetto territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" elab. 4.2.4" (art. 45, co. 3.b5) delle NTA del PPTR), che, nel caso di attività produttive ritenute compatibili, richiede la necessaria attuazione di interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica attraverso:

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

Tale assunto è fatto proprio nella Relazione Paesaggistica (par. 3.1, pag. 12-13), nella quale a seguito del richiamo al PPTR relativo ai quattro punti sopra riportati, si riferisce che **"Da quanto sopra deriva l'esigenza di compensare l'intervento proposto"**.

Nella nota prot. 13739/2022 citata in premessa la Scrivente aveva già richiesto che "il progetto sia adeguato e rimodulato verificando l'adozione di soluzioni che garantiscano la sicurezza idrogeomorfologica del territorio (nel rispetto degli obiettivi di cui alla Sezione C2 della Scheda d'Ambito) e contemplino la previsione di compensazioni che rientrino nel solco di uno dei quattro punti sopra riportati del Progetto territoriale, ponendosi come interventi non strettamente collegati all'opera e mirati a perseguire l'obiettivo di eliminare detrattori esistenti nell'area di competenza portuale", richiesta rimasta priva di riscontro.

Si ritiene che le opere di progetto, per quanto consentano di mitigare un detrattore paesaggistico esistente (il terrapieno sterrato che ha già sottratto una superficie pari a circa 104.700 mq alla superficie del mare) e per quanto siano accompagnate da opere di mitigazione incardinate in un altro procedimento di VIA statale, producano un evidente impatto nel contesto ad alto valore paesaggistico sopra descritto, dovuto alla sottrazione di ulteriori 35.000 mq di specchio acqueo per l'ampliamento del terrapieno esistente, al suo ulteriore innalzamento, all'impermeabilizzazione di superficie ad oggi permeabili e alla totale obliterazione della linea di costa originaria, ad oggi tuttora visibile, modificando in maniera notevole la percezione dei luoghi.

Si ritiene pertanto che, in assenza della pianificazione degli interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica riconducibili ai 4 punti sopra richiamati, il progetto non possa essere ritenuto conforme alle prescrizioni di cui all'art. 45 delle NTA del PPTR.

Pertanto, questa Soprintendenza **esprime**, ai sensi dell'art. 146 co. 8 del D.Lgs. 42/2004, **parere favorevole**, subordinato al rispetto della seguente specifica condizione:

1. In ottemperanza alle previsioni dell'art. 45 co. 3.b5) delle NTA del PPTR vigente della Regione Puglia, dovranno essere pianificate le azioni di compensazione circostanziate dal Progetto territoriale denominato "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" (elab. 4.2.4 del PPTR) che, nel caso di attività produttive ritenute compatibili, richiede la necessaria attuazione di interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica attraverso:
 - V. L'impiego di energie rinnovabili
 - VI. La raccolta, il riciclo e il riuso dell'acqua necessaria al ciclo produttivo
 - VII. La riduzione delle superfici occupate previa razionalizzazione, accorpamento e arretramento
 - VIII. La deimpermeabilizzazione delle superfici immotivatamente sigillate e l'impianto di nuove aree a verde con essenze locali ai fini della compensazione ecologica.

Il presente parere è reso per quanto di competenza in base alle attribuzioni stabilite dall'art. 146 del D.Lgs. 42/2004».

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo**, con nota prot. n. 3565 del 21/04/2023, ha trasmesso le proprie valutazioni di competenza con il parere endoprocedimentale di seguito riportato:

«(...) questa Soprintendenza, per quanto di competenza in relazione alla tutela del patrimonio culturale subacqueo, ritiene che le indagini preventive siano congrue e sufficienti per la valutazione dell'impatto archeologico.

La documentazione mostra **un rischio complessivamente basso** in riferimento alla tabella ICA Istituto Centrale per l'Archeologia; tuttavia, si ritiene necessario il controllo archeologico in corso d'opera sugli scavi. Per il tratto di mare e/o qualsiasi settore subacqueo, sommerso o semi-sommerso, interessati dalla ricaduta delle opere oggetto di VPIA, il controllo in corso d'opera dovrà essere effettuato da archeologi in possesso dei requisiti stabiliti, di cui al comma 1 dell'art. 25 del D. lgs. 50 del 2016 e al DM n. 60 del 2009, poi recepiti ai sensi della legge n. 110 del 2014 nel DM n. 244 del 2019 (archeologo di I fascia/Operatore abilitato all'archeologia preventiva), nonché dalle comprovate competenze e qualifiche professionali subacquee, ai sensi delle regole 22 e 23 dell'Allegato della Convenzione sulla Protezione del Patrimonio Culturale Subacqueo, adottata a Parigi il 2 novembre 2001, ratificata e resa esecutiva in Italia con la legge n. 157 del 2009, lo stesso personale si occuperà della redazione della documentazione necessaria.

I dettagli specifici sugli aspetti metodologici e tecnici del controllo archeologico in corso d'opera verranno concordati con le Soprintendenze competenti e con la Committenza».

CONSIDERATO che la U.O. DGABAP - Servizio III – **Tutela del patrimonio storico, artistico e architettonico della Soprintendenza speciale per il PNRR**, con nota prot. n. 6214 del 21/04/2023, preso atto di quanto comunicato dalla competente Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi e Lecce, con il parere prot. n. 6635 del 20/04/2023, ne ha condiviso il parere favorevole con prescrizioni.

CONSIDERATO che la U.O. DGABAP - Servizio II – **Scavi e tutela del patrimonio archeologico della Soprintendenza speciale per il PNRR**, con nota prot. n. 6254 del 24/04/2023, dopo aver preso atto di quanto comunicato dalla competente Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi e Lecce e della Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo con i pareri sopra riportati, tenuto conto che l'alta densità di beni culturali presenti nelle aree contermini e i numerosi rinvenimenti in mare non fanno escludere la possibilità di rinvenimenti, ha rappresentato di concordare con il parere favorevole espresso dalla Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi e Lecce nel rigoroso rispetto della prescrizione impartita dalla Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo con il parere prot. n. 3565 del 21/04/2023. Aggiunge quindi che come previsto dal comma 6 dell'art. 25 del D. lgs. 50/2016, in caso di acquisizione di nuove informazioni o di emersione, nel corso dei lavori, di evidenze archeologicamente rilevanti, potrà essere richiesta l'esecuzione di saggi archeologici e potranno essere dettate tutte le prescrizioni di tutela ritenute necessarie, che potranno comportare modifiche progettuali anche sostanziali. Conclude ribadendo le disposizioni di cui agli articoli 90, 161, 169 e 175, comma 1 lett. b) del D.lgs. 42/2004 in materia di tutela del patrimonio archeologico.

CONSIDERATO che l'intervento proposto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale persegue lo scopo di aumentare la dotazione infrastrutturale del Porto di Brindisi, tramite il recupero funzionale di una struttura esistente (colmata c.d. "British Gas" in area Capo Bianco) e il completamento della infrastrutturazione, ottenendo così la piena funzionalità di aree al momento non utilizzate, portando quindi all'incremento del numero degli ormeggi per unità navali commerciali di maggiori dimensioni e all'estensione degli spazi a terra disponibili, a vantaggio del comparto logistico gravitante sui traffici portuali di Brindisi, in area inclusa nella ZES Interregionale Adriatica.

PRESO ATTO che il Proponente, con la nota prot. n. 31328 del 17/10/2022, ha evidenziato le criticità derivanti dall'applicazione al progetto in esame della prescrizione dettata con il Decreto di compatibilità ambientale n. 366/2010, riferito alla realizzazione della cassa di colmata di Capo Bianco e del rigassificatore GNL ad opera della società Brindisi LNG S.p.A., finalizzata al mantenimento della linea di costa originaria e dello specchio d'acqua circostante la colmata stessa per favorirne la conservazione, in quanto, riferisce il Proponente, già ad oggi risulta collegato al mare aperto solo tramite il canale posto sul lato ovest e, aggiunge, andrà a subire, con la realizzazione dell'intervento, una ulteriore riduzione della circolazione d'acqua per via della diminuzione della sezione idraulica del suddetto canale. Riferisce quindi che per proteggere la nuova opera necessiterà, infatti, la realizzazione di una mantellata in pietrame lungo tale profilo; mantellata questa indispensabile anche per via della necessaria schermatura dall'attiguo canale di presa d'acqua dello stabilimento Versalis posto nelle immediate vicinanze. Ciò non potrà che comportare la creazione di un canale chiuso e stagnante, più di degrado che di arricchimento per il contesto ambientale e paesaggistico.

CONSIDERATO che l'intervento proposto interferisce direttamente con i "territori costieri", tutelati ai sensi dell'art. 142, co. 1 lett. a) del D. lgs. 42/2004, e che risulta compatibile con le prescrizioni previste dall'art. 45 delle NTA del PPTR, laddove al comma 3 lett. b.5) consente la *realizzazione di porti, infrastrutture marittime, sistemazioni idrauliche e relative opere di difesa se inserite in organici piani di assetto e progetti di sistemazione ambientali, utilizzando tecnologie/materiali appropriati ai caratteri del contesto e opere di mitigazione degli effetti indotti dagli interventi in coerenza con il progetto territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" elab. 4.2.4*, qualora vengano realizzati interventi di compensazione ecologica e riqualificazione paesaggistica, come indicati nel caso specifico.

PRESO ATTO che il Proponente al fine di ottemperare alla condizione imposta dalla suddetta norma del PPTR ha proposto di destinare € 100.000 alla realizzazione di interventi o azioni indicati nel Piano di gestione dell'area protetta "Parco naturale regionale - Saline di Punta della Contessa", allegando a tal proposito la dichiarazione di impegno sottoscritta e trasmessa al Comune di Brindisi.

PRESO ATTO che la competente Soprintendenza ABAP, con il parere sopra riportato, ha ritenuto che quanto previsto dal Proponente a titolo di compensazione degli impatti paesaggistici determinati dalla realizzazione delle opere in esame non è stato ritenuto proporzionato al *sacrificio prodotto* in quanto *il previsto intervento di banchinamento (...), nonostante la mitigazione del terrapieno sterrato esistente, ritenuto un detrattore, provocherebbe un impatto paesaggistico percepibile da diversi e molteplici punti di vista a causa della sua conformazione e dell'ampliamento di 35.000 mq previsto nello specchio acqueo circostante e dell'innalzamento dello stesso terrapieno, oltretutto in accostamento al banchinamento già previsto ad ovest dell'area di intervento (oggetto del Decreto di compatibilità ambientale n. 254 del 21 giugno 2021 espresso dal MiTE di concerto con il MiC)*.

CONSIDERATO che la competente Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi e Lecce, con il parere sopra riportato, pur evidenziando che la Relazione Paesaggistica, (elaborata nel gennaio 2023, in data antecedente alla Sentenza n. 6/2023 della Corte costituzionale) non è stata rimodulata a seguito della Sentenza n. 6/2023 della Corte costituzionale che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4, comma 1-septies, lett. a) del D.L. n. 121/2021 nella parte in cui inserisce il comma 1-septies nell'art. 5 della Legge n. 84/1994, ha ritenuto comunque che la stessa Relazione paesaggistica fosse stata sviluppata ad un livello che ne ha consentito l'espressione del parere ai sensi dell'art. 146 del D. lgs. 42/2004 e che, pertanto, con il concerto del Soprintendente Speciale per il PNRR, in sede di sottoscrizione del provvedimento di VIA, sarà ricompresa l'autorizzazione paesaggistica prevista dall'art. 25, comma 2-quinquies del D. lgs. 152/2006.

Per tutto quanto sopra considerato, visto ed esaminato riguardo alle opere previste per il progetto di cui trattasi; a conclusione dell'istruttoria condotta per la proposta progettuale in oggetto e per le valutazioni sopra descritte, tra le quali le valutazioni espresse dalla competente Soprintendenze Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce e dalla Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo, con i pareri sopra riportati; considerate le valutazioni esposte nel contributo istruttorio del Servizio II, *Scavi e tutela del patrimonio archeologico*, e del Servizio III, *Tutela del patrimonio storico, artistico e architettonico* della Direzione generale ABAP; la Soprintendenza Speciale per il PNRR per quanto di stretta competenza, **esprime parere tecnico istruttorio favorevole** alla dichiarazione di compatibilità ambientale del progetto di fattibilità tecnico economica relativo al "***Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco (ex British gas)***", localizzato nel comune di Brindisi, precisando che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. deve osservare tutte le condizioni ambientali di seguito elencate dal n. 1 al n. 5:

1. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale prima dell'approvazione del progetto definitivo deve:
 - a. prendere opportuni contatti con la Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce per definire le ulteriori opere di compensazione *ecologica e riqualificazione paesaggistica* da attuare in coerenza con il progetto territoriale "*Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri*" elab. 4.2.4 del PPTR, come prescritto con il parere del 21/04/2023 sopra riportato.

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

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

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

2. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, con almeno trenta giorni di preavviso, deve:
 - a. comunicare la data di inizio dei lavori e il cronoprogramma dei lavori che interessano il tratto di mare e/o qualsiasi settore subacqueo sommerso o semi-sommerso interessati dalle opere oggetto di VPIA alle competenti Soprintendenze;
 - b. informare le competenti Soprintendenze, contestualmente alla comunicazione di cui alla lett. a), riguardo al nominativo (con allegato *curriculum*) del personale specializzato archeologico incaricato della sorveglianza archeologica di cui alla condizione ambientale n. 3, rimanendo i relativi oneri a carico della stessa Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali

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

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

3. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, come prescritto dalla Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo, dovrà prevedere, per il tratto di mare e/o qualsiasi settore subacqueo, sommerso o semi-sommerso, interessati dalla ricaduta delle opere oggetto di VPIA il controllo archeologico in corso d'opera. Le attività di assistenza archeologica in corso d'opera dovranno essere affidate ad archeologi in possesso dei requisiti stabiliti dal comma 1 dell'art. 25 del D. lgs. 50 del 2016 e al DM n. 60 del 2009, poi recepiti ai sensi della legge n. 110 del 2014 nel DM n. 244 del 2019 (archeologo di I fascia/Operatore abilitato all'archeologia preventiva), nonché dalle comprovate competenze e qualifiche professionali subacquee, ai sensi delle regole 22 e 23 dell'Allegato della Convenzione sulla Protezione del Patrimonio Culturale Subacqueo, adottata a Parigi il 2 novembre 2001, ratificata e resa esecutiva in Italia con la legge n. 157 del 2009; lo stesso personale si occuperà della redazione della documentazione necessaria. I dettagli specifici sugli aspetti metodologici e tecnici del controllo archeologico in corso d'opera dovranno essere concordati con le Soprintendenze competenti.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN 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 e Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.

4. Si prescrive all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale:
 - a. ai sensi del comma 6 dell'art. 25 del D. lgs. 50/2016, in caso di acquisizione di nuove informazioni o di emersione, nel corso dei lavori, di evidenze archeologicamente rilevanti, potrà essere richiesta l'esecuzione di saggi archeologici e potranno essere dettate tutte le prescrizioni di tutela ritenute necessarie, che potranno comportare modifiche progettuali anche sostanziali;
 - b. di rendere edotto il Direttore dei Lavori e le Ditte incaricate dei lavori di quanto già in carico alla stessa Autorità di Sistema del Mare Adriatico Meridionale, relativamente agli obblighi derivanti dalle disposizioni stabilite dal suddetto articolo 90 e, quindi dagli articoli 161, 169 e 175, comma 1, lett. b), del D. Lgs. 42/2004 in materia di tutela del patrimonio archeologico, con particolare riguardo alla tempestiva comunicazione in caso di relative scoperte fortuite – anche dubbie - alle competenti Soprintendenze e alla contestuale sospensione dei lavori

con mantenimento dello stato di fatto al fine di consentire le verifiche tecniche di legge da parte del medesimo competente Ufficio periferico di questo Ministero.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN 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 e Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.

5. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, entro sei mesi dalla conclusione dei lavori, dovrà consegnare alla Soprintendenza Speciale per il PNRR e alle competenti Soprintendenze una relazione, corredata da adeguati elaborati fotografici, con la quale darà conto del recepimento di tutte le condizioni ambientali indicate dal numero 1) al numero 4).

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

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

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Speciale per il PNRR.

Uffici MiC coinvolti: Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce e Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.

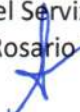
Il Funzionario del Servizio V della DG ABAP

Arch. Carmela Iannotti



Il Dirigente del Servizio V della DG ABAP

Arch. Rocco Rosario Tramutola



IL SOPRINTENDENTE SPECIALE per il PNRR
Dott. Luigi LA ROCCA

