



*Ministero della cultura*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI  
E PAESAGGIO  
SERVIZIO V

*Prot. n.* (vedi intestazione digitale)

*Class* 34.43.01 / fasc. DG-ABAP (GIADA) 22.103.1/2019

*Allegati:*

*All* Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica  
Direzione Generale Valutazioni ambientali  
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS  
[ID\_VIP 7928]  
(va@pec.mite.gov.it)

*All* Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica  
Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS  
[ID\_VIP 7928]  
(ctva@pec.minambiente.it)

*Oggetto:*

[ID\_VIP: 7928] TARANTO: **Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi.**  
Procedura riferita al Decreto legislativo n. 152/2006, art. 23 – Valutazione di Impatto Ambientale  
Proponente: Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.  
Parere tecnico istruttorio della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio.

*e. p. c.*

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

*All* Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica  
Commissione Tecnica PNRR-PNIEC  
[ID\_VIP 7928]  
(compniec@pec.mite.gov.it)

*Alla* Regione Puglia  
Dipartimento ambiente, paesaggio e qualità urbana  
(dipartimento.ambiente.territorio@pec.rupar.puglia.it)

*All* Servizio II – Scavi e tutela del patrimonio archeologico  
della Direzione generale ABAP

*All* Servizio III – Tutela del patrimonio storico, artistico architettonico  
della Direzione generale ABAP



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

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

PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

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

**VISTO** il decreto-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 questo Dicastero 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"*.

**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 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"*.

**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.

**VISTO** il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, recante *"Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri, per il quale articolo 4, comma 1, il Ministero della transizione ecologica assume la denominazione di "Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica"*.

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

**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."*

**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 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 legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in particolare l'art. 25, rubricato *"Verifica preventiva dell'interesse archeologico"*.

**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".

**VISTA** la Circolare n. 53 del 22/12/2022 della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio, recante "Verifica preventiva dell'interesse archeologico. Aggiornamenti normativi e procedurali e indicazioni tecniche".

**VISTO** il decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, recante "Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonché per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune".

**CONSIDERATO** che il decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, con l'art. 19, comma 2, lett. b), ha abrogato la disposizione di cui alla lett. g-ter del comma 1 dell'art. 23 del D.Lgs. n. 152 del 2006. Nel merito del procedimento di verifica preventiva dell'interesse archeologico si deve, altresì, evidenziare che l'art. 19, comma 2, lett. c), del medesimo decreto-legge ha introdotto all'art. 25 del D.Lgs. n. 152 del 2006 la seguente disposizione che attiene alla sola fase del procedimento di VIA: "2-sexies. In ogni caso l'adozione del parere e del provvedimento di VIA non è subordinata alla conclusione delle attività di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'articolo 25 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 o all'esecuzione dei saggi archeologici preventivi prevista dal decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42", di fatto confermando l'assoggettamento del progetto di cui trattasi alla medesima procedura di verifica preventiva, tuttavia nei limiti indicati dalla stessa norma sopra richiamata come attinenti al solo presente procedimento di VIA di competenza statale.

**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 la **Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (R.F.I.) – Direzione investimenti progetti tecnologici**, con nota prot. n. 332 del 21/12/2021, ha presentato istanza all'allora Ministero della transizione ecologica ed alla Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio (di seguito "Direzione generale ABAP"), ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 152 del 2006, di avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale per l'intervento denominato "Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi", ubicato nel territorio comunale di Taranto (TA).

**CONSIDERATO** che l'allora **Ministero della transizione ecologica**, con nota prot. n. 9840 del 27/01/2022, ha comunicato la procedibilità dell'istanza, nonché, l'avvenuta pubblicazione nel proprio sito internet del relativo avviso e della documentazione trasmessa dal Proponente, come anche il decorrere dei termini procedurali di cui al medesimo art. 24, comma 3, del D.Lgs. n. 152 del 2006 dalla data di pubblicazione del relativo avviso al pubblico, ovvero dalla data della suddetta nota del 27/01/2022.

**CONSIDERATO** che la competente **Direzione generale ABAP**, con nota prot. n. 3868 del 03/02/2022, ha chiesto alla Soprintendenza Nazionale per il patrimonio subacqueo di esprimere il proprio parere endoprocedimentale e ai Servizi II e III della medesima Direzione generale di trasmettere il proprio contributo istruttorio, relativamente al progetto in esame.

**CONSIDERATO** che la **Società R.F.I. S.p.A.**, con nota prot. n. 10 del 22/08/2022, ha indetto una Conferenza di servizi per l'acquisizione delle autorizzazioni ai fini dell'approvazione dell'intervento in oggetto, invitando il Ministero della cultura e tutte le altre Amministrazioni competenti.

**CONSIDERATO** che la competente **Direzione generale ABAP**, con nota prot. n. 32836 del 09/09/2022, in riscontro alla suddetta convocazione, ha comunicato alla Società proponente che il Ministero della cultura potrà rilasciare i pareri richiesti solo a valle della conclusione del presente procedimento di VIA in corso di istruttoria, aggiungendo che, come specificato dall'art. 53-bis del D.L. 77/2021, convertito con modificazioni nella L. 108/2021 "gli esiti della valutazione di impatti ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi e la determinazione conclusiva della conferenza comprende il provvedimento di valutazione di impatto ambientale". Ha evidenziato, inoltre, che, ai sensi dell'art. 25, co. 2-quinquies del D.Lgs 152/2006, nel caso non sia necessaria la deroga alla disciplina prevista dal Titolo VI del PPTR, secondo l'art. 95 delle NTA del medesimo PPTR, il concerto del Direttore generale ABAP di questo Ministero comprende l'autorizzazione paesaggistica.

**CONSIDERATO** che la **Società R.F.I. S.p.A.**, con note del 26/10/2022 e del 16/01/2023 ha sollecitato l'Autorità competente e questo Ministero ai fini della conclusione del procedimento di VIA, in quanto l'intervento di cui trattasi usufruisce dei fondi FSC 2014-2020.



**CONSIDERATO** che la competente **Direzione generale ABAP**, con nota prot. n. 39189 del 02/11/2022 e successiva nota del 19/01/2023 (prot. n. 2093) ha chiesto nuovamente alla Soprintendenza Nazionale per il patrimonio subacqueo di esprimere il proprio parere endoprocedimentale e ai Servizi II e III della medesima Direzione generale a trasmettere il proprio contributo istruttorio, una volta ricevuto il parere della competente Soprintendenza.

**CONSIDERATO** che la **Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo**, con nota prot. n. 656 del 26/01/2023, ha trasmesso il proprio parere endoprocedimentale in merito all'intervento in argomento, che di seguito si riporta:

«(...)

#### **PREMESSA. CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO**

Il progetto prevede la realizzazione del nuovo impianto di **Stazione Taranto Nasisi**, posto alla progressiva chilometrica 3+999 della linea Taranto-Brindisi, tra le stazioni di Taranto e di Monteiasi-Montemesola. Esso è attualmente costituito da un unico binario di corretto tracciato e non vi si effettua servizio viaggiatori. Il presente intervento prevede la trasformazione dell'impianto esistente in una stazione, dotata di tre binari, con funzione anche di terminal intermodale passeggeri gomma-ferro. Nell'ambito del progetto è altresì prevista la realizzazione delle seguenti opere: realizzazione di tre binari, di cui due aventi un modulo di 250 m e uno avente lunghezza di almeno 650 m., nonché di due marciapiedi di altezza H=55 cm e lunghezza pari a 250 m con relative pensiline di lunghezza pari a 125 m; un fabbricato viaggiatori dotato di area di attesa; un sottopasso viaggiatori per il collegamento fra il I marciapiede e il II marciapiede; un'area di interscambio ferro-gomma con parcheggi per auto e quattro stalli per autobus extra-urbani; l'integrazione con apparati di telecomunicazioni per il servizio informazioni viaggiatori; un fabbricato tecnologico e nuovo ACC (Apparato Centrale Computerizzato); modifica e integrazione degli attuali apparati di sicurezza e segnalamento per la configurazione al nuovo piano di stazione e ai nuovi servizi e adeguamento dell'impianto di trazione elettrica.

#### **1. SITUAZIONE VINCOLISTICA DELL'AREA OGGETTO DI INTERVENTO**

*L'area interessata dagli interventi in esame, ricade parzialmente all'interno della perimetrazione del BP – Parco Naturale Regionale del Mar Piccolo, istituito con la Legge Regionale 21 settembre 2020, n. 30, e del BP – Immobili ed Aree di notevole interesse pubblico denominato Fascia costiera del Mar Piccolo nel Comune di Taranto (PAE0140), Vincolo paesaggistico diretto istituito con decreto 01-08-1985 ai sensi della L.1497 – Galassino, entrambi oggetti di tutela ai sensi della Parte Terza del D.lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. Inoltre, sull'area in esame insiste il Vincolo architettonico diretto denominato Storica ferrovia militare Circummarpiccolo, istituito con DDR 20-09-2018 ai sensi della Parte Seconda del D.lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.*

*Si analizza di seguito la situazione vincolistica alla luce dello strumento di pianificazione vigente ovvero del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), approvato con D.G.R. con DGR Puglia del 16.02.2015 n. 176 (BURP 40 del 23.03.2015).*

#### **1. Beni paesaggistici**

##### 1.1.a - indicazione degli estremi delle dichiarazioni di notevole interesse pubblico

Fascia costiera del Mar Piccolo nel Comune di Taranto, Vincolo paesaggistico diretto istituito con decreto 01-08-1985 ai sensi della L.1497 – Galassino

##### 1.1.b – indicazione dell'esistenza di aree vincolate ope legis ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004

Parco Naturale Regionale del Mar Piccolo, istituito con la Legge Regionale 21 settembre 2020, n. 30,

##### 1.1.c – indicazione degli strumenti di pianificazione paesaggistica vigenti

Nell'area di intervento sono presenti le seguenti tutele individuate dal PPTR vigente della Regione Puglia (approvato con D.G.R 176 del 16.02.2015):

- COMPONENTI IDROLOGICHE
  - UCP-Aree soggette a vincolo idrogeologico
- COMPONENTI BOTANICO VEGETAZIONALI
  - UCP- Formazioni Arbustive in evoluzione naturale
- COMPONENTI DELLE AREE PROTETTE E DEI SITI NATURALISTICI
  - BP – Parco Naturale Regionale del Mar Piccolo, istituito con la Legge Regionale 21 settembre 2020, n. 30
- COMPONENTI CULTURALI E INSEDIATIVE
  - BP – Immobili ed Aree di notevole interesse pubblico denominato Fascia costiera del Mar Piccolo nel Comune di Taranto (PAE0140), vincolo paesaggistico diretto istituito con decreto



01-08-1985 ai sensi della L.1497 – Galassino

- UCP-Area rispetto siti storico culturali (area di rispetto della segnalazione archeologica denominata Galeso, tipologia Chiesa).

Si segnala che la chiesa di S: Maria del Galeso, pur non interessata dagli interventi progettuali è situata a ca. 200 m dal perimetro dell'area di intervento.

#### 1.1.d - Norme di attuazione del piano paesaggistico gravanti nell'area di intervento

- **Il BP Parco Naturale Regionale del Mar Piccolo**, individuato dall'art.68, è disciplinato dagli Indirizzi di cui all'art. 69, dalle Direttive di cui all'art. 70 e dalle Prescrizioni di cui all'art. 71 delle NTA del PPTR. Le aree di cantiere CB01, CO.01, l'area di lavoro e le piste di cantiere ricadono quasi completamente nel bene; l'area AT.01 vi ricade completamente. Gli interventi, a carattere provvisorio e relativi solo alla fase di esecuzione dei lavori, non risultano nel complesso in contrasto con le norme del PPTR e non rientrano tra gli interventi non ammissibili ai sensi del sopracitato art. 71, punto 3 delle NTA del PPTR.

- **Il BP – Immobili ed Aree di notevole interesse pubblico denominato Fascia costiera del Mar Piccolo nel Comune di Taranto**, individuato dall'art.75 e disciplinato dagli Indirizzi di cui all'art. 77, dalle Direttive di cui all'art. 78 e dalle Prescrizioni di cui all'art. 79 delle NTA del PPTR. Nello specifico, il BP è sottoposto alle prescrizioni della scheda di identificazione e di definizione delle specifiche prescrizioni d'uso degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 e 157 del Codice, di cui alla scheda PAE0140.

Nell'area tutelata ricadono, per una piccola porzione, l'area tecnica (A.T.01), una porzione dell'area di lavoro, alcuni tratti delle piste di cantiere. Gli interventi, considerato che molti di essi sono a carattere provvisorio e funzionali alla fase esecutiva delle opere, non risultano in contrasto con la normativa d'uso del PPTR.

- **L'UCP- Formazioni Arbustive in evoluzione naturale**, individuato dall'art.59, è disciplinato dagli Indirizzi di cui all'art. 60, dalle Direttive di cui dall'art.61 e dalle Misure di salvaguardia e utilizzazione di cui all'art.66 delle NTA PPTR.

Il perimetro dell'area d'intervento interessa, nella parte nord-ovest, una piccola porzione del bene in esame; nello specifico, un limitato settore del nuovo parcheggio interferisce con il suddetto UCP. La realizzazione del parcheggio rientra tra gli interventi non ammissibili ai sensi dell'art. 66, punto a1 ("rimozione della vegetazione erbacea, arborea e arbustiva, fatte salve le attività agro-silvo-pastorali e la rimozione delle specie alloctone invasive").

- **L'UCP – Aree soggette a vincolo idrogeologico**, individuato dall'art. 42, è disciplinato dagli Indirizzi di cui all'art. 43, dalle Direttive di cui dall'art. 44 delle NTA PPTR Puglia

Parte dell'area d'intervento e l'intero cantiere A.T.01 ricadono nell'area sottoposta a Vincolo idrogeologico. Gli interventi non risultano nel complesso in contrasto con la disciplina del PPTR. Il progetto, in osservazione dell'articolo 2.2.8.1 del D.M. 17 ottobre 2017, prevede superfici con pavimentazioni drenanti per i posti auto. Tali pavimentazioni sono progettate per drenare completamente o parzialmente le acque raccolte e limitare il quantitativo di acque che finiscono in fognatura.

## **2. Beni architettonici**

### 1.2.a – dichiarazioni di interesse culturale ai sensi della parte Seconda del D.Lgs 42/2004, art. 10 e 45

Vincolo architettonico diretto denominato Storica ferrovia militare Circummarpiccolo, istituito con DCPC n. 102 del 10.04.2019 e ai sensi della Parte Seconda del D.lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.

## **3. Beni archeologici**

Nell'area direttamente interessata dalle opere in progetto non insistono vincoli archeologici istituiti ai sensi degli artt. 10, 12 e 45 del D. Lgs 42/2004.

## **2. ESPLICAZIONE DEGLI IMPATTI VERIFICATI O POTENZIALI E VALUTAZIONI CIRCA LA QUALITÀ DELL'INTERVENTO**

### **1. Beni Paesaggistici**

#### Descrizione del Contesto paesaggistico

L'area su cui si intende realizzare la nuova Stazione di Taranto Nasisi è caratterizzata da un'orografia pressoché pianeggiante e digradante verso il mare, dominata da una matrice agricola in cui prevalgono grandi seminativi non irrigui e, in misura minore, vigneti e uliveti. La natura agricola del territorio in esame testimonia la sua vocazione produttiva ed elemento fondante sottolineato e descritto nella Scheda d'Ambito



di riferimento del "Arco Jonico Tarantino", all'interno della Figura Territoriale e Paesaggistica "L'anfiteatro e la Piana tarantina". L'area si caratterizza, oltre che per la scarsa diffusione di pendenze significative e di forme morfologiche degne di significatività, per la forte presenza del Mar Piccolo di Taranto, circondato da una successione di superfici pianeggianti, variamente estese e digradanti verso il mare, raccordate da gradini con dislivelli diversi, ma con uniforme andamento subparallelo alla linea di costa attuale. Dal punto di vista litologico e geomorfologico, si segnala la presenza di un substrato prettamente calcareo, con l'incisione fluvio-carsica della Gravina di Mazzarecchia, prossima ad ovest dell'area in esame, che ospita il corso del Fiume Galeso, generato dalle acque di falda presenti nel sottosuolo, che vengono a giorno in prossimità del litorale.

Tra i valori patrimoniali si evidenziano numerosi elementi di rilevante importanza naturalistica. L'area, infatti, interseca il Parco Naturale Regionale del Mar Piccolo, le cui coste rientrano anche in zona SIC (Mar Piccolo - IT9130004) e comprendono, a loro volta, il grande bacino di naturalità della Riserva Naturale Regionale Orientata Palude La Vela (anche Ecomuseo Palude La Vela e del Mar Piccolo Eco.Pa.Mar). Quest'ultima, infatti, area ad elevata biodiversità, rientra tra le zone umide essenziali per lo svernamento, la migrazione delle specie di uccelli nonché stepping stone per le connessioni ecologiche terrestri.

Restringendo l'analisi al sito di intervento, nonostante siano ancora leggibili i caratteri identitari del paesaggio, si rileva che l'area risulta fortemente trasformata in tempi recenti da interventi strutturali legati alla viabilità e alla rete ferroviaria.

#### Descrizione degli impatti

Il progetto prevede limitati interventi costruttivi nel sedime e in prossimità dello scalo ferroviario esistente, attualmente usato solo come scalo merci, che viene quindi riqualificato senza operare trasformazioni profonde del sito e dell'area circostante. I parcheggi da realizzare, in materiale drenante e arborati con l'impiego di specie autoctone (cfr. elaborato IA8E00D22RHIM0002001B), risultano nel complesso compatibili con la conservazione dell'equilibrio idrologico e con la normativa d'uso per il BP Parchi e Riserve - Parco Naturale Regionale del Mar Piccolo, purché sia esclusa la limitata area interessata dall'UCP formazioni arbustive in evoluzione naturale.

La percezione della stazione, come evidenziato nella Relazione paesaggistica (elaborato IA8E00D22RGIM0002001B), risulta limitata a pochi punti di vista e ad un ridotto numero di elementi di fruizione statica e dinamica, posti in prossimità dell'infrastruttura ferroviaria in corrispondenza della quale è prevista la realizzazione dell'intervento. Considerata la limitatezza delle aree da cui è possibile vedere l'intervento in maniera ampia e diretta non si ravvisano impatti significativi sul contesto paesaggistico e sull'assetto percettivo nel suo complesso. In particolare, si segnala che la stazione non è visibile dalla vicina chiesa di S. Maria del Galeso, circondata da un giardino con vegetazione arborea.

I nuovi interventi architettonici di progetto, ovvero quello relativo al nuovo edificio viaggiatori e all'edificio tecnologico, rispettano l'architettura del territorio tramite un'articolazione di volumi semplici con tetto piano che riprendono l'architettura rurale del contesto e quello dell'ex fabbricato di stazione, rendendo l'intervento compatibile e ben integrato con il contesto paesaggistico.

Gli interventi di progetto sono previsti in corrispondenza dell'infrastruttura ferroviaria esistente e relative aree di pertinenza, dunque insistono su un'area già antropizzata, pertanto, non influiscono ulteriormente sulla funzionalità ecologica e l'assetto geomorfologico, né modificano sostanzialmente gli equilibri ecologici della zona.

Si riconoscono, inoltre, le positive ricadute economiche, sociali e di riqualificazione del territorio che il progetto della nuova Stazione di Taranto Nasisi apporterebbe con la sua realizzazione.

## **2. Beni architettonici**

A definire i caratteri del contesto paesaggistico in cui l'intervento in esame sarà inserito, descritti sopra, oltre alla presenza delle ulteriori componenti paesaggistiche richiamate al paragrafo precedente, prossime o interferenti con i terreni interessati dall'intervento di progetto, contribuiscono anche le segnalazioni architettoniche, insediamenti rurali, casolari, masserie e zone di interesse archeologico, che connotano in maniera decisa il paesaggio rurale e attestano inequivocabilmente la vocazione agricola dell'area consolidatasi nel tempo e nella storia.

Si evidenzia, però, in particolar modo, che la nuova Stazione di Taranto Nasisi è parte fondante della **Storica Ferrovia Militare Circummarpiccolo**, individuata come Vincolo architettonico diretto e importante segno del territorio. Si tratta di una testimonianza storica di alto pregio, costruita a cavallo tra il XIX e XX secolo, che



mette in luce l'antica vocazione militare di questo territorio che, ancora oggi, ospita strutture e funzioni del Demanio militare divenute parte integranti del genius loci del tarantino. Oltre al tracciato ferroviario vero e proprio, che attraversa aree della Marina militare e innumerevoli scorci paesaggistici del territorio limitrofo alle coste del Mar Piccolo, fanno parte di questo patrimonio anche le strutture annesse alla funzione ferroviaria come le case cantoniere. È evidente, dunque, come vi siano innumerevoli potenzialità paesaggistiche e turistiche legate alla ferrovia in questione.

Il progetto, come già rilevato, prevede alcuni interventi costruttivi nel sedime e in prossimità dello scalo ferroviario esistente, per i quali, come di seguito argomentato, non si individuano particolari impatti negativi sul patrimonio architettonico, che nell'area direttamente interessata è appunto costituito dalla ferrovia storica e dal vecchio fabbricato viaggiatori.

Per quanto attiene le interferenze dirette delle opere in progetto con la ferrovia storica e le aree annesse, anch'esse vincolate, sono previsti i seguenti interventi: demolizioni delle porzioni dei binari che interferiscono con le opere in progetto; manutenzione con ripristino delle facciate esterne del fabbricato viaggiatori storico, delocalizzazione della pesa per carri ferroviari, che a verrà alloggiata, al fine di consentirne la valorizzazione, in una apposita vasca con parapetto di protezione sita nell'isola pedonale prevista; interventi vari relativi alla costruzione di binari e di realizzazione di pensiline, nonché del nuovo fabbricato viaggiatori in adiacenza ai binari. Si tratta di opere di limitato impatto, che vanno a riqualificare e rifunzionalizzare l'area, al momento dismessa e non fruita, e che pertanto nel complesso risultano compatibili con la conservazione dei caratteri architettonici del contesto. Si evidenzia, in proposito, che il progetto rispetta i segni dei tracciati ferroviari storici, anche nel caso in cui sia necessaria la loro demolizione per la realizzazione dei nuovi parcheggi e delle altre opere previste: tali tracciati saranno rievocati in particolare nei parcheggi di progetto con una pavimentazione di colore differente e prevede il sopracitato intervento di valorizzazione della pesa.

Si rappresenta, infine, che per tutti gli interventi ricadenti nell'area vincolata con DCPC n. 102 del 10.04.2019, relativo alla **Storica Ferrovia Militare Circummarpiccolo** – e non solo per quelli indicati dal proponente nell'elaborato IA8E00D22RHIM0000001A, dovrà essere acquisita l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. 42/2004.

### 3. Beni archeologici

Le opere in progetto non coinvolgono direttamente beni o aree di interesse archeologico e monumentale vincolati a norma della Parte II del D. Lgs. n. 42/2004, tuttavia investono un comprensorio territoriale caratterizzato da un popolamento diffuso a carattere rurale di cui sono testimonianza le numerose masserie, come la stessa Masseria Nasisi, a circa 2 KM a SE della Stazione di Nasisi, nella quale è documentata una frequentazione a partire dall'età ellenistica, e il Regio Tratturello Tarantino (sito a ca. 600 metri di distanza dal sedime dell'intervento), inserito al n. 75 nella Carta dei Tratturi, sottoposto a particolari disposizioni di tutela con D.M. 22.12.1983.

Si evidenzia in proposito che questo Ufficio ha già rilasciato, con nota prot. 879 del 07.02.2022, le valutazioni inerenti alla verifica preventiva dell'interesse archeologico, ai sensi dell'art. 25, comma 1 del D. Lgs 50/2016 per il progetto in argomento, riscontrando la relativa istanza di Italferr S.p.A. prot. DTSCC.ATS. 0100096.21.U del 28.09.2021, acquisita al ns. prot. 5630 del 30/09/2021.

Di seguito si richiamano le considerazioni e le valutazioni già rese facendo riferimento alla documentazione per la verifica preventiva dell'interesse archeologico, confluita tra gli elaborati progettuali per l'attuale procedimento di VIA.

Nella Relazione archeologica è stato definito un grado di rischio archeologico relativo prevalentemente medio-basso per la maggior parte delle aree interessate dalle opere in progetto, pari al 92% del totale (cfr. elaborati IA8E00D22N6AH0001001A, IA8E00D22N6AH0001002A), con l'eccezione di quelle che interessano l'area più prossima all'abbazia di S. Maria del Galeso, definite a rischio medio (4%) o-alto (4%).

La chiesa di S. Maria del Galeso, affidata ai monaci cistercensi nel corso del XII secolo, è un luogo di culto medievale da considerare come un punto di riferimento nell'articolazione dei paesaggi medievali per l'area ad ovest di Taranto, sebbene priva di specifiche tutele. Presso la l'edificio di culto sono segnalati ritrovamenti afferenti al basso Medioevo (XI-XV secolo), probabilmente relativi ad un nucleo insediativo rurale strettamente connesso con il complesso religioso. Gli interventi più prossimi alla chiesa ricadono in minima parte nell'area a rischio medio e, per una porzione esiga, in quella a rischio alto; in ogni caso, interessano il sedime già occupato dal tracciato ferroviario esistente e l'area immediatamente adiacente e non comportano



scavi estesi.

Le ricognizioni di superficie, condotte in un'area di circa 76 ettari individuata all'interno di un buffer di 300 m dal tracciato ferroviario, non hanno consentito di verificare la presenza di testimonianze archeologiche a causa dell'inaccessibilità dei luoghi, della visibilità nulla dovuta alla vegetazione spontanea e per la presenza di un'area urbanizzata (cfr. elaborato IA8E00D22N5AH0001001A). Il sito direttamente interessato dall'intervento progettuale è infatti inserito in un contesto già oggetto di interventi di infrastrutturazione ed è fortemente modificato rispetto all'aspetto originario dei luoghi.

In ragione dei dati sopra esposti, tenuto conto dei dati della ricognizione rapportati alla scarsa visibilità e considerato che il progetto in valutazione prevede movimenti di terreno e scavi al di sotto delle quote attuali di calpestio, tra cui quelli per la realizzazione di un impianto di raccolta delle acque meteoriche, con vasca di raccolta situata al di sotto del piazzale di parcheggio, e quelli per la realizzazione di un sottopasso e del relativo ascensore, questo Ufficio ritiene gli scavi previsti possano comportare danneggiamenti a stratigrafie o strutture di interesse archeologico eventualmente ancora conservate nel sottosuolo, anche a livello residuale.

### **3. PARERE ENDOPROCEDIMENTALE DI COMPETENZA**

In ragione della presente istruttoria, analizzando il contesto con riferimento agli elementi strutturanti il paesaggio individuati dal PPTR e così come individuato dagli elaborati di progetto (IA8E00D22RHIM0002001B, IA8E00D22DXSA0001001A), richiamate tutte le considerazioni e valutazioni sopra esposte, questa Soprintendenza, per quanto di competenza, esprime **parere favorevole** alla realizzazione di quanto in oggetto, con le seguenti **prescrizioni** volte a mitigare e migliorare ulteriormente l'inserimento nel sito del previsto intervento:

1. siano conservate e valorizzate all'interno del progetto tutte le formazioni arbustive in evoluzione naturale;
2. il muretto di recinzione sia tinteggiato di colore bianco, la parte metallica della recinzione ed il cancello abbiano finitura opaca tipo corten;
3. gli infissi esterni del fabbricato viaggiatori, del fabbricato di stazione e del fabbricato tecnologico abbiano finitura opaca tipo corten;
4. il colore di finitura del fabbricato viaggiatori, del fabbricato di stazione e del fabbricato tecnologico siano concordati con questa Soprintendenza;
5. siano concordati con questa Soprintendenza colore, materiale e forma delle cornici in oggetto previste in corrispondenza di finestre del fabbricato viaggiatori e lungo la parete del fabbricato tecnologico;
6. tutti i lavori che comportano movimento di terra a di sotto delle quote di calpestio dovranno essere eseguiti con controllo archeologico continuativo sin dalle fasi della cantierizzazione e fino alla completa messa in luce del piano utile alla posa delle opere da realizzarsi al fine di verificare la presenza di tracce antropiche;
7. l'esecuzione delle attività di controllo archeologico sarà affidata ad archeologi in possesso di adeguata formazione e qualificazione nel campo della ricerca archeologica e di comprovata esperienza, ai sensi dell'art. 25 co. 2 del D.Lgs. 50/2016 e del Titolo II Capo I del D.M. 154/2017);
8. gli archeologi incaricati, che opereranno sotto la direzione scientifica della Soprintendenza scrivente, avranno cura di inviare report settimanali al funzionario archeologo responsabile della tutela territoriale di Taranto e di redigere e consegnare entro 30 giorni dalla fine dei lavori, salvo proroghe da richiedere formalmente, la documentazione cartacea, grafica e fotografica, secondo gli standard metodologici correnti e le indicazioni che saranno fornite da questo Ufficio;
9. la data di inizio dei lavori, i nominativi degli archeologi incaricati e un cronoprogramma attendibile dei diversi interventi dovranno essere comunicati a questo Ufficio con congruo anticipo, in modo da consentire al personale competente per il territorio di effettuare i necessari sopralluoghi e indicare le modalità di controllo adeguate;
10. in caso di rinvenimenti, sarà cura dell'Ufficio scrivente valutare la necessità di approfondimenti di indagine al fine di definire la natura e l'entità del deposito archeologico e dettare le eventuali prescrizioni, tali da poter comportare anche modifiche nei lavori progettati, necessarie alla tutela, alla messa in sicurezza e alla conservazione dei manufatti antichi ai sensi della vigente normativa in materia di Beni Culturali.

(...)».

**CONSIDERATO** che il Servizio II – Scavi e tutela del patrimonio archeologico della competente Direzione generale ABAP, con nota prot. n. 11191 del 27/03/2023, ha trasmesso il proprio contributo istruttorio in merito all'intervento in argomento, che di seguito si riporta:

«(...)



Con riguardo ai profili di tutela archeologica, considerata la tipologia delle lavorazioni previste in rapporto alle peculiarità della frequentazione dell'area in epoca antica, caratterizzata da un potenziale archeologico diffuso ma non puntualmente localizzabile con le metodiche proprie dell'archeologia preventiva, si condividono le valutazioni espresse dalla Soprintendenza e, nel confermarne il parere positivo, si richiama allo scrupoloso rispetto della prescrizione di assistenza archeologica continuativa per tutte le lavorazioni che comportino scavo o movimento terra a qualsiasi quota.

La sorveglianza archeologica dovrà garantire la presenza costante di un archeologo qualificato a norma di legge, con oneri a carico della committenza e operante sotto la direzione scientifica del succitato Ufficio territoriale, al quale settimanalmente verrà inviato un report e, entro 30 giorni dalla fine dei lavori, la documentazione integrale dell'intervento.

La data di inizio dei lavori e il relativo cronoprogramma, nonché il nominativo e il curriculum vitae dell'archeologo incaricato dovranno essere comunicati alla Soprintendenza con congruo anticipo, al fine di concordare le modalità di intervento.

A norma degli articoli 28, comma 4, 90 e 91 del D.Lgs. n. 42/2004 e dell'art. 25, comma 6, del D.Lgs. n. 50/2016, resta ferma la facoltà della Soprintendenza di intervenire, in base a eventuali emergenze archeologiche individuate in corso d'opera, con ulteriori indicazioni e prescrizioni, volte ad assicurare la compatibilità di quanto progettato con la tutela del patrimonio archeologico, e che potranno prevedere specifiche soluzioni tecniche e/o modifiche progettuali.»

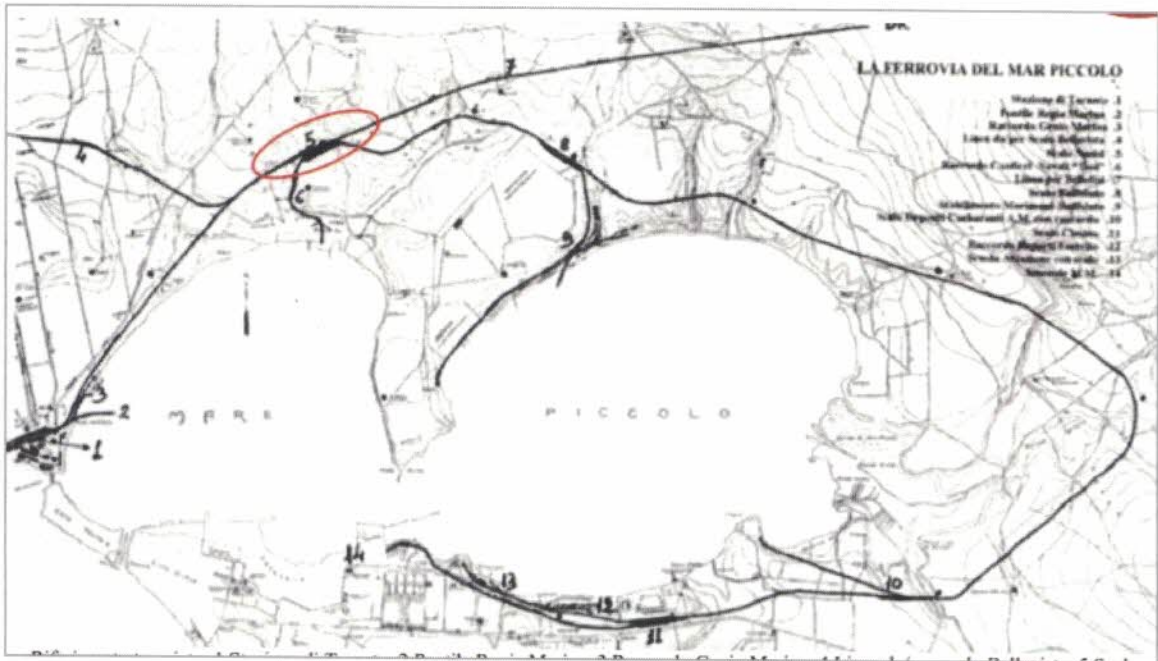
**CONSIDERATO** che il Servizio III – **Tutela del patrimonio storico, artistico architettonico della competente Direzione generale ABAP**, con nota prot. n. 13747 del 24/03/2023, ha trasmesso il proprio contributo istruttorio in merito all'intervento in argomento, concordando con il parere favorevole con prescrizioni espresso dalla competente Soprintendenza Nazionale per il patrimonio subacqueo, ha precisato che "relativamente alle interferenze dirette dell'opera di progetto con il patrimonio tutelato ai sensi della parte II del D.lgs. 42/2004, nello specifico gli interventi previsti sulle strutture della Storica ferrovia militare Circummarpiccolo, tutelata con DCPC n. 102 del 10/04/2019, questo servizio III ritiene che qualora gli armamenti delle porzioni dei binari oggetto di demolizione dovessero risultare originali, dovranno essere conservati e delocalizzati nello stesso modo in cui verrà preservata la pesa dei carri ferroviari". Ha quindi confermato quanto rappresentato dalla Soprintendenza Nazionale di Taranto in merito alla necessità di acquisire "l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. lgs. 42/2004 per ogni opera ricadente nell'area tutelata con DCPC n. 102 del 10/04/2019".

**CONSIDERATO** che l'intervento in esame ha quale obiettivo principale quello di permettere ai viaggiatori di poter fruire di un servizio funzionale di interscambio gomma-ferro, in modo da incentivare l'uso di mezzi alternativi all'auto. Esso, infatti, assume un grande valore strategico per la provincia jonica, in quanto la località ferroviaria di Taranto Nasisi si colloca in una posizione molto vicina a importanti quartieri periferici di Taranto, a sud est della città, strategica per realizzare uno scambio modale tra i servizi ferroviari e i numerosi servizi extraurbani su gomma provenienti dai comuni della provincia di Taranto. Inoltre, il progetto è inquadrato nell'ambito di un accordo quadro siglato nel 2019 tra RFI S.p.A. e la Regione Puglia, che prevede anche l'attestamento dei treni regionali per Bari, che attualmente fermano nella stazione di Taranto.

**CONSIDERATO** che l'intero progetto in esame (comprese alcune delle aree di cantiere) si colloca all'interno di un'area dove sorge l'antico scalo ferroviario di Nasisi, attualmente in disuso, che è parte del vincolo culturale di cui al DCPC n. 102 del 10/04/2019 (tracciato ferroviario "Taranto Nasisi-Taranto Arsenale", più notoriamente conosciuto come Circummarpiccolo, costruito nei primi anni del '900 e completato nel 1917, di lunghezza di circa 18 km, nato per servire l'Arsenale della Marina Militare) e che tale vincolo riveste un interesse storico ed etnoantropologico per almeno un duplice ordine di motivi: innanzitutto per il ruolo che il suo utilizzo ha ricoperto nella storia sociale ed economica della città di Taranto, garantendo uno sviluppo occupazionale e un miglioramento della circolazione di beni e di merci, in secondo luogo per il rapporto di stretta interdipendenza con l'area dell'Arsenale Militare Marittimo, le cui implicazioni storiche per lo sviluppo demografico ed economico della città sono ancora oggi indiscusse (cfr. Relazione storica ed etnoantropologica allegata al vincolo).







Storica linea ferroviaria militare "Circummarpiccolo" (bene culturale DCPC n. 102 del 10/04/2019) Individuazione dell'area d'intervento (cerchiata in rosso) al punto 5: Scalo Nasis.

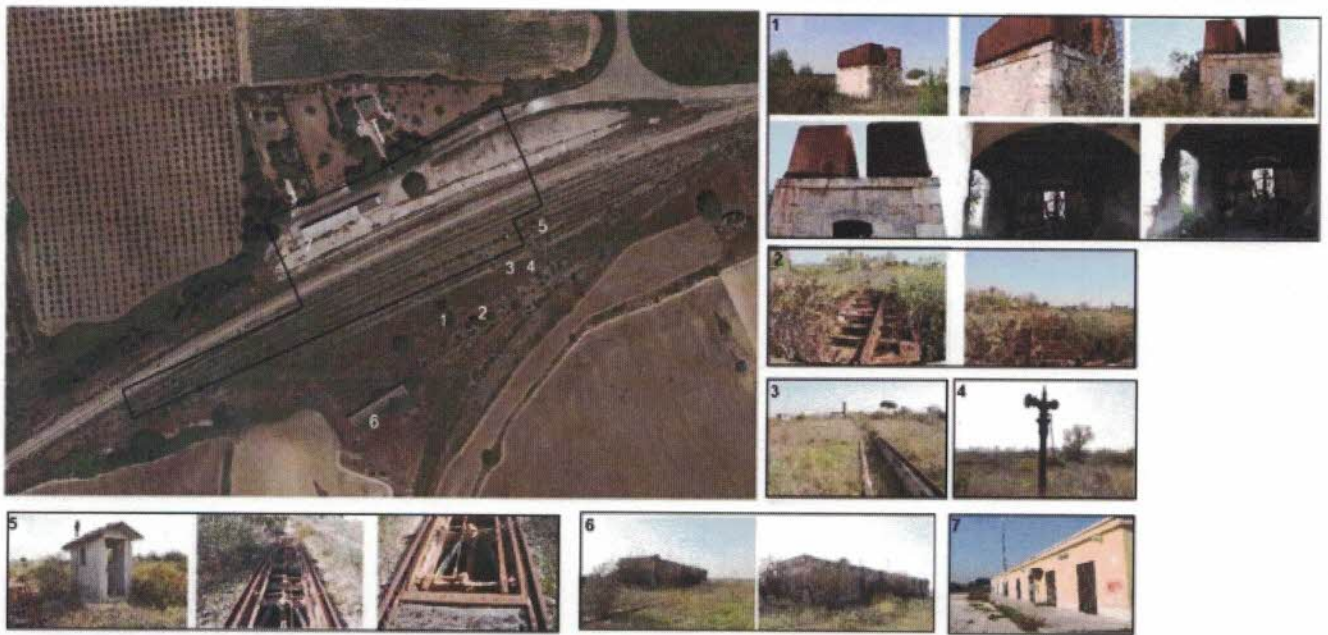


Figura 2-27: La ferrovia del Mar Piccolo e localizzazioni reperti archeologici della Storica ferrovia militare "Circummarpiccolo". 1 - Antica presa; 2 - piattaforma girevole; 3 - antiche rotaie; 4 - Colonne idrauliche; 5 - fosse di visita; 6 - fabbricato di servizio; 7 - fabbricato principale stazione di Nasis



Fabbricato Viaggiatori esistente



Antica pesa per carri ferroviari

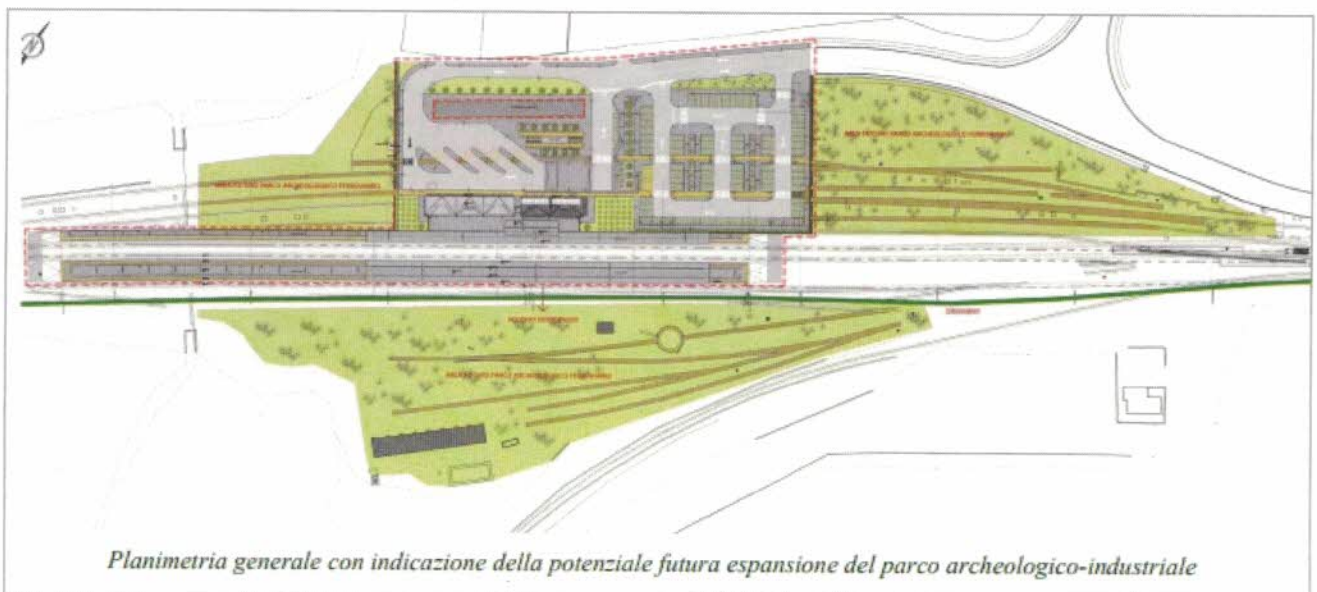


**CONSIDERATO** che l'intervento proposto prevede:

- l'adeguamento del binario di corsa (con traslazione verso sud per consentire la realizzazione del nuovo parcheggio di stazione);
- la realizzazione di n.2 binari di precedenza con itinerari contemporanei a 60km/h; uno di modulo pari ad almeno 250m per consentire l'incrocio e l'altro di modulo 650m per consentire l'attestamento dei servizi;
- la realizzazione di n.2 marciapiedi a standard H55 di lunghezza pari a 250 m.
- un nuovo fabbricato viaggiatori;
- un nuovo fabbricato tecnologico;
- un sottopasso con rampe di scale e ascensori;
- un parcheggio per l'interscambio ferro-gomma;
- tutti gli interventi tecnologici per l'adeguamento al nuovo piano di stazione.

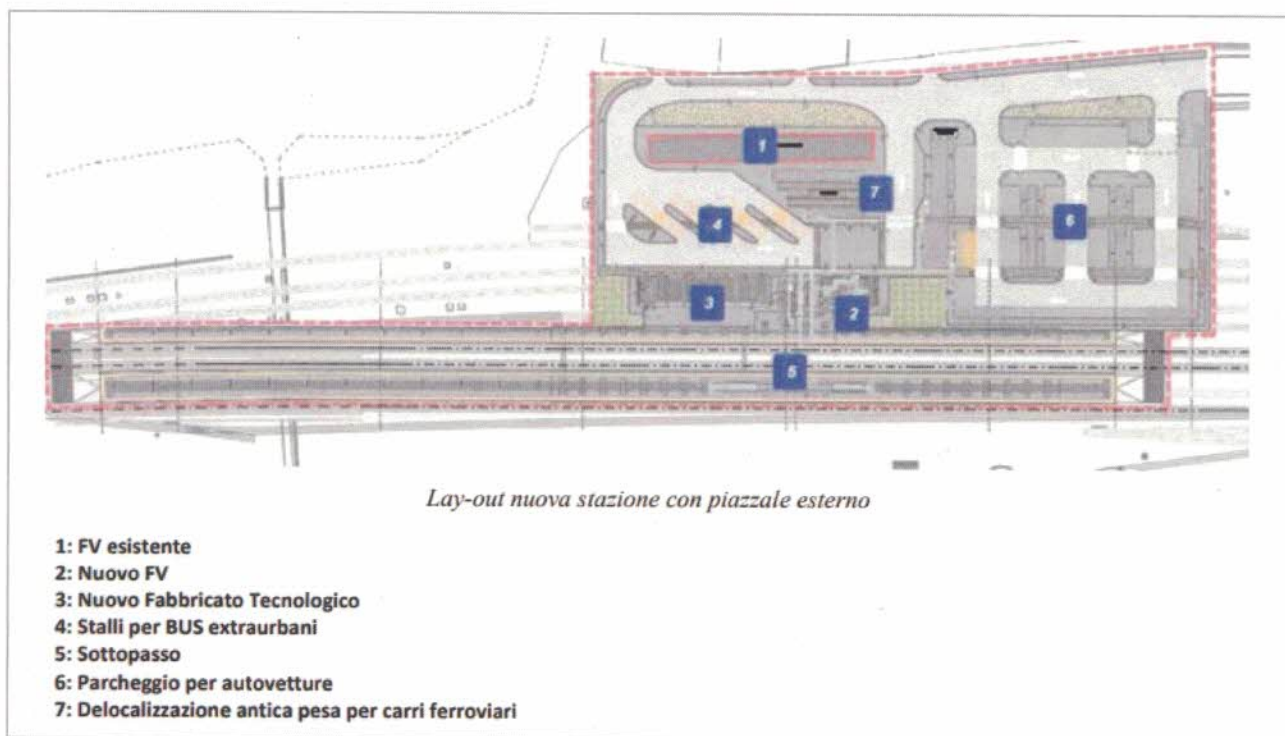
**CONSIDERATO** che nella Relazione descrittiva generale il Proponente riferisce che *il nuovo complesso è stato progettato, ... mirando... a occupare un'area contenuta dell'antico scalo ferroviario, conservando le tracce storiche dell'impianto e riducendo al minimo il consumo di suolo. L'idea sottesa al progetto è quella di poter recuperare, in un secondo momento, la quota parte dell'area dismessa, che non viene interessata dal nuovo impianto di stazione, con lo scopo di realizzare un parco archeologico industriale. Tale progetto, inoltre, è strutturato per poter eventualmente ospitare anche una futura greenway, che potrebbe attraversare l'antico tracciato ferroviario all'interno del parco archeologico-industriale. Il percorso ciclabile potrebbe essere in futuro riconnesso alla stazione stessa tramite l'apertura del sottopasso ferroviario di stazione.*

**CONSIDERATO** che nella Relazione descrittiva generale, nel Relazione paesaggistica e nel SIA, il Proponente riferisce che *“la nuova stazione, oggetto della presente analisi, interferisce con le sole antiche rotaie, le quali, per la realizzazione dell'intervento verranno in minima parte demolite. L'architettura del piazzale di stazione è stata progettata proprio nel rispetto delle tracce del territorio e dell'architettura industriale presenti nell'area. Infatti, la traccia dei binari demoliti sarà ripresa da un disegno di pavimentazione opportunamente studiato, che accompagna l'utente dell'impianto di stazione in percorsi che conducono ad elementi ferroviari rievocanti la storicità del luogo, come l'esistente antica pesa per carri ferroviari (n.1), che si prevede di delocalizzare (in quanto interferente con le opere progetto) dopo averla restaurata, ricollocandola come monumento al centro della nuova piazza pedonale, che sarà realizzata tra i nuovi fabbricati e il fabbricato viaggiatori storico, che si prevede, nell'ambito del presente intervento, di mantenere negli esterni”.* (cfr. immagine sotto riportata).





**PRESO ATTO** che la competente Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale con il parere endoprocedimentale del 26/01/2023, sopra riportato, ha dichiarato che “non si individuano particolari impatti negativi sul patrimonio architettonico che, nell’area direttamente interessata è appunto costituito dalla ferrovia storica e dal vecchio fabbricato viaggiatori”, in quanto “si tratta di opere di limitato impatto che vanno a riqualificare e rifunzionalizzare l’area, al momento dismessa e non fruita, e che nel complesso risultano compatibili con la conservazione dei caratteri architettonici del contesto. Si evidenzia, in proposito, che il progetto rispetta i segni dei tracciati ferroviari storici, anche nel caso in cui sia necessaria la loro demolizione per la realizzazione dei nuovi parcheggi e delle altre opere previste: tali tracciati saranno rievocati in particolare nei parcheggi di progetto con una pavimentazione di colore differente” e richiama il progetto di valorizzazione della pesa per carri ferroviari che verrà delocalizzata e ricollocata nell’isola pedonale prevista dal progetto (cfr. immagine sotto riportata).



*Figura 4-1 Condizioni percettive ante operam*

**Ante operam**



*Figura 4-2 Condizioni percettive post operam*

**Post operam**

**CONSIDERATO** che dalla Relazione storica ed etnoantropologica che accompagna il vincolo culturale si legge che “per buona parte della sua lunghezza [il tracciato ferroviario Circummarpiccolo] ha mantenuto l’armamento originale con rotaie realizzate tra il 1882 e il 1884 a Bochum...”.



**PRESO ATTO** che il Servizio III – *Tutela del patrimonio storico, artistico architettonico* della competente Direzione generale ABAP, con la nota sopra citata ha ritenuto di dettare la seguente prescrizione: “... qualora gli armamenti delle porzioni dei binari oggetto di demolizione dovessero risultare originali, dovranno essere conservati e delocalizzati nello stesso modo in cui verrà preservata la pesa dei carri ferroviari”.

**RILEVATO** che, ai fini dell’autorizzazione paesaggistica ai sensi dell’art. 146 del D. lgs. 42/2004, come previsto dall’art. 25, co. 2-*quinquies* del D. lgs. 152/2006, il Proponente ha sintetizzato come segue le interferenze degli interventi previsti con i beni paesaggistici tutelati ai sensi della Parte III del medesimo decreto legislativo:

Tabella 2-3 tabella di sintesi dei vincoli interferiti e delle tutele nell’area di studio

Vincolo/tutela	Riferimento normativo	Interferenza con il progetto e le aree di cantiere
Storica ferrovia militare “Circummarpiccolo” – scalo di Nasisi	D.Lgs.42/04, art.10	Il progetto, le aree di cantiere CB01, CO.01, l’area di lavoro e le piste di cantiere ricadono quasi completamente nel bene; l’area AT.01 vi ricade completamente
Immobili ed aree di notevole interesse pubblico	art.136, c.1, lett. c) e d)	Il progetto <u>non</u> interessa l’area tutelata, seppur prossimo alla stessa. Nell’area tutelata ricadono: - per una piccola porzione, l’area tecnica (A.T.01); - una porzione dell’area di lavoro; - alcuni tratti delle piste di cantiere.
Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri	art.142, c.1, lett. a)	Nell’area tutelata ricade, in parte, il cantiere di armamento (C.A.01) che tuttavia è previsto su un’area interna allo scalo ferroviario della stazione di Taranto. Anche un breve tratto nelle piste di cantiere (circa 40 m) ricade nel bene paesaggistico relativo alla fascia costiera: la pista di cantiere ricalca una strada sterrata esistente.
UCP – Aree di rispetto delle componenti culturali e insediative	art.143, co.1, lett. e)	Una piccola porzione dell’area di rispetto relativa al bene Galeso è interessata dall’area di lavoro. Inoltre, un breve tratto (circa 40 m) delle piste di cantiere ricade in tale UCP.
UCP - Formazioni arbustive in evoluzione naturale	art.143, co.1, lett. e)	Il perimetro dell’area d’intervento interessa, nella parte nord-ovest, una piccola porzione del bene in esame. La UCP in esame è interessata anche da una porzione dell’area di lavoro
UCP – Aree soggette a vincolo idrogeologico	art.143, co.1, lett. e)	Parte dell’area d’intervento e l’intero cantiere A.T.01 ricadono nell’area sottoposta a vincolo. La UCP in esame è interessata anche da: - una porzione dell’area di lavoro; - alcuni tratti delle piste di cantiere.
UCP – Aree di rispetto dei boschi	art.143, co.1, lett. e)	Le piste di cantiere, per un tratto di circa 57 m, ricadono in tale area.

**CONSIDERATO** che il progetto, le aree di cantiere CB01, CO.01, l’area di lavoro e le piste di cantiere e l’area AT.01, ricadono quasi completamente nell’area di cui al bene culturale DCPC n. 102 del 10/04/20219 e che pertanto sarà necessario, prima della definizione del progetto esecutivo, acquisire dalla competente Soprintendenza ABAP l’autorizzazione ai sensi dell’art. 21 del D. lgs. 42/2004, nell’ambito della quale potranno essere dettate specifiche prescrizioni ai fini della tutela del bene culturale interessato dall’intervento in questione e contemporaneamente anche ai fini della tutela dei beni paesaggistici interferiti.

**CONSIDERATO** che per quanto attiene all’interferenza diretta delle opere proposte con i beni paesaggistici tutelati ai sensi della Parte III del D. lgs. 42/2004, si rileva che l’area di notevole interesse pubblico denominata “Fascia costiera



del Mar Piccolo nel comune di Taranto" istituita con DM 01/08/1985 (vincolata ai sensi dell'art. 136 del D. lgs. 42/2004) e l'area relativa al Parco naturale Regionale del Mar Piccolo, istituita con legge regionale n. 30/2020 (bene paesaggistico ai sensi dell'art. 142, comma 1 lett. f del D. lgs. 42/2004) sono interferite in parte dalla localizzazione dell'area tecnica A.T.01, da una porzione dell'area di lavoro e da alcuni tratti delle piste di cantiere (cfr. immagini successive).



Figura 2-27: Dettaglio del Parco Naturale Regionale "Mar Piccolo" in prossimità del progetto





## LEGENDA CARTA DEI VINCOLI

	Intervento di progetto		Limite intervento
<b>BENI CULTURALI (Art.10 D.Lgs 42/2004)</b>			
	Storica ferrovia militare Circummarpiccolo		
	Storica ferrovia militare Circummarpiccolo - Scalo Nasisi		
<b>BENI PAESAGGISTICI</b>			
Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art. 136 D.Lgs. 42/04)			
	Area di notevole interesse pubblico - lettera c) e d)		
Aree tutelate per legge (art. 142 D.Lgs. 42/04)			
	Territori costieri (art. 142, co. 1, lett. a))		
	Fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (art. 142, co. 1, lett. c))		
	Boschi (art. 142, co. 1, lett. g))		
UCP (art. 143, co.1 lett.e)			
	Formazioni arbustive in evoluzione naturale		
	Sorgenti		
	Aree soggette a vincolo idrogeologico		
	Aree di rispetto dei boschi		
Testimonianze della Stratificazione Insediativa:			
	Area di rispetto delle componenti culturali e insediative (100m - 30m)		
	Siti interessati da beni storico culturali		
Componenti dei valori percettivi			
	Strade panoramiche		
Aree naturali protette - Piani di Gestione Siti Rete Natura 2000			
	Siti di rilevanza naturalistica - SIC		

## Aree di cantiere

	CB - Cantiere base
	CO - Cantiere operativo
	AT - Area tecnica per opera
	AS - Area di stoccaggio
	CA- Cantiere armamento
	Area di lavoro
	Pista di cantiere

**PRESO ATTO** che, nella Relazione paesaggistica, il Proponente evidenzia che una minima parte (le sole piste di cantiere) del cantiere di armamento (CA.01, l'area di cantiere è localizzata all'interno dello scalo ferroviario della stazione di Taranto) interessa un'area perimetrata ai sensi dell'art. 142, co.2, D. lgs. 42/2004 e, pertanto, per tale cantiere non è dovuta l'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del medesimo decreto legislativo.

**CONSIDERATO** che, come evidenziato dalla competente Soprintendenza Nazionale di Taranto, gli interventi localizzati nei sopra citati beni paesaggistici hanno carattere provvisorio e non risultano in contrasto con la disciplina prevista per tali beni paesaggistici dalla *Scheda PAE0140* e dalle NTA del PPTR.

**RITENUTO** che, in considerazione del fatto che i beni paesaggistici direttamente interferiti dagli interventi previsti (area tecnica A.T.01, una porzione dell'area di lavoro e alcuni tratti delle piste di cantiere) ricadono anch'essi nel vincolo culturale di cui al DCPC n. 102 del 10/04/2019, e che per tali interventi sarà ugualmente necessario acquisire l'autorizzazione culturale ai sensi dell'art. 21 del medesimo decreto legislativo dalla competente Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo e che, pertanto, in quella sede potrà essere rilasciato anche il parere previsto ai sensi dell'art. 146 del D. lgs. 42/2004.

**CONSIDERATO**, pertanto, che per quanto sopra evidenziato, il concerto del Soprintendente speciale per il PNRR non può contenere, per quanto di competenza del Ministero della cultura, l'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D. lgs. n. 42 del 2004, così come stabilito dal comma 2-*quinquies* dell'art. 25 del D. lgs. 152 del 2006, dovendosi acquisire, sulla stessa area anche e prioritariamente l'autorizzazione culturale ai sensi dell'art. 21 del D. lgs. n. 42 del 2004.

**CONSIDERATO** che in fase di realizzazione è prevista la rimozione della vegetazione spontanea arbustiva e l'abbattimento di alcuni individui di pino domestico di carattere monumentale e che comunque, il Proponente nel SIA prevede *inerbimenti, sia con vegetazione erbacea e sia con possibile introduzione di specie arbustive autoctone, nonché la creazione di siepi arbustive, con utilizzo di alaterno (Rhamnus alaternus), lentisco (Pistacia lentiscus), terebinto (Pistacia terebinthus), cisto (Cistus spp.), fillirea (Phillyrea spp.), timo (Thymus spp.), rosmarino (Rosmarinus*



*officinalis*), corbezzolo (*Arbutus unedo*) e lavanda (*Lavanda angustifolia*), oltre alla piantumazione di individui arborei di tamerice comune (*Tamarix gallica*) e leccio (*Quercus ilex*).

**Per tutto quanto sopra considerato, visto, esaminato e ritenuto** a riguardo delle opere previste dal progetto di cui trattasi, a conclusione dell'istruttoria condotta per la procedura in oggetto e per le valutazioni sopra narrate, tra le quali le valutazioni espresse dalla Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo – Taranto con il parere endoprocedimentale del 26/01/2023, il contributo istruttorio del Servizio III della Direzione generale ABAP del 24/03/2023 e il contributo istruttorio del Servizio II della Direzione generale ABAP del 27/03/2023; la **Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio**, per quanto di competenza, relativamente all'intervento denominato "*Linea ferroviaria Taranto Brindisi. Nuova stazione di Taranto Nasisi*", ubicato nel territorio comunale di Taranto, **esprime parere tecnico istruttorio favorevole** alla relativa pronuncia di compatibilità ambientale, precisando che R.F.I. deve rispettare tutte le condizioni ambientali di seguito elencate dal n. 1 al n. 7:

- 1) **R.F.I. S.p.A.**, prima dell'elaborazione del progetto esecutivo e della presentazione dell'istanza di autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. lgs. 42/2004, deve concordare con la competente Soprintendenza ABAP dei sopralluoghi, al fine di dare attuazione alla prescrizione dettata dal Servizio III-*Tutela del patrimonio storico, artistico architettonico* della Direzione generale ABAP, definendo quali porzioni di rotaie o eventuali ulteriori elementi di archeologia industriale originali possono essere oggetto di delocalizzazione e conservazione, ovvero di valorizzazione, come previsto per la pesa dei carri ferroviari dall'attuale progetto. A seguito di tale ricognizione, dovrà essere rimodulato il progetto e redatta una relazione comprensiva di elaborati grafici, da sottoporre a verifica di ottemperanza ai competenti Uffici di questo Ministero come di seguito indicato.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali

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

Verifica di ottemperanza - Ente Vigilante: Ministero della cultura – Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio-Servizio III - *Tutela del patrimonio storico, artistico architettonico*;

Ente coinvolto: Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.

- 2) **R.F.I. S.p.A.**, prima dell'elaborazione del progetto esecutivo, deve acquisire dalla competente Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. 42/2004 per tutti gli interventi previsti nell'area vincolata secondo l'art. 10 del D. lgs. 42 del 2004 e il parere della medesima Soprintendenza per le opere che incidono sui beni paesaggistici di cui alla Parte III del medesimo decreto legislativo

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 Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.

- 3) **R.F.I. S.p.A.**, con almeno trenta giorni di preavviso, deve:
  - a) comunicare la data di inizio dei lavori - comprese le attività di predisposizione delle aree di cantiere e anche qualora gli stessi siano attivati per sub-lotti successivi - alla competente Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo;
  - b) consegnare alla competente Soprintendenza Nazionale, contestualmente alla comunicazione di cui alla lett. a), il cronoprogramma definitivo generale di esecuzione delle opere – comprese quelle di impianto del cantiere - che prevedano movimenti di terra, scavi o sondaggi nel sottosuolo;
  - c) comunicare alla competente Soprintendenza Nazionale, contestualmente alla comunicazione di cui alla lett. a), il nominativo (con allegato *curriculum*) del personale specializzato archeologico incaricato della sorveglianza archeologica di cui alla condizione ambientale n. 2, rimanendo i relativi oneri a carico della stessa R.F.I. S.p.A.

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 Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.

**4) R.F.I. S.p.A. deve provvedere a che:**

- a) per tutti i lavori che comportano movimento di terra al di sotto delle quote di calpestio dovranno essere eseguiti con controllo archeologico continuativo sin dalle fasi della cantierizzazione e fino alla completa messa in luce del piano utile alla posa delle opere da realizzarsi al fine di verificare la presenza di tracce antropiche;
- b) le attività di assistenza archeologica in corso d'opera, nonché le eventuali indagini archeologiche, siano affidate ad archeologi in possesso di adeguata formazione e qualificazione nel campo della ricerca archeologica e di comprovata esperienza, ai sensi dell'art. 25 co. 2 del D.Lgs. n. 50/2016 e del Titolo II Capo I del D.M. 154/2017), in numero idoneo a garantire il contemporaneo controllo dei lavori nei diversi settori di intervento;
- c) gli archeologi incaricati, che opereranno sotto la direzione scientifica della Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo, avranno cura di inviare report settimanali al funzionario archeologo responsabile della tutela territoriale di Taranto della Soprintendenza Nazionale e di redigere e consegnare entro 30 giorni dalla fine dei lavori, salvo proroghe da richiedere formalmente, la documentazione cartacea, grafica e fotografica, secondo gli standard metodologici correnti e le indicazioni che saranno fornite dalla stessa Soprintendenza Nazionale.

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 Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.

**5) Si prescrive a R.F.I. S.p.A.:**

- a) se durante l'attività previste per la realizzazione del progetto di cui trattasi – comprese le attività di impostazione dei cantieri, ovvero delle relative opere connesse - dovessero essere casualmente ritrovati resti, relitti o manufatti di qualsiasi natura e di rilevanza archeologica, anche di dubbio interesse, sia immediatamente sospesa la specifica attività in atto e ne sia data immediata comunicazione alla competente Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo (Area funzionale: Patrimonio archeologico), la quale se ne ravviserà la necessità, valuterà la necessità di approfondimenti di indagine al fine di definire la natura e l'entità del deposito archeologico e dettare le eventuali prescrizioni, tali da poter comportare anche modifiche nei lavori progettati, necessarie alla tutela, alla messa in sicurezza e alla conservazione dei manufatti antichi ai sensi della vigente normativa in materia di Beni Culturali.
- b) di rendere edotto il Direttore dei Lavori e le Ditte incaricate dei lavori di quanto già in carico a R.F.I. S.p.A., relativamente agli obblighi derivanti dalle disposizioni stabilite dall'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 - alla competente Soprintendenza Nazionale 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 Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.

- 6) Per le aree di cantiere, quelle di deposito temporaneo, quelle utilizzate per lo stoccaggio dei materiali, le eventuali piste di servizio realizzate per l'esecuzione delle opere, nonché in ogni altra area che risultasse degradata a seguito dell'esecuzione dei lavori in progetto, deve essere effettuato, in continuità con il termine dei relativi lavori, il recupero e il ripristino morfologico e tipologico dei siti impegnati dalle relative opere e**



cantieri.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA – 5. Fase di rimozione e smantellamento del cantiere.

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.

7) R.F.I S.p.A., entro sei mesi dal termine della realizzazione del progetto, deve consegnare alla competente Soprintendenza Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo:

a) 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 6).

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 Nazionale per il patrimonio culturale subacqueo.

Supporto Ales S.p.A.  
arch. Ilaria Martella

Il Responsabile del Procedimento  
UOTT n. 5 - arch. Carmela Iannotti  
(tel. 06/6723.4566 – [carmela.iannotti@cultura.gov.it](mailto:carmela.iannotti@cultura.gov.it))



Il Dirigente del Servizio V della DG ABAP  
arch. Rocco Rosario Tramutola



IL DIRETTORE GENERALE  
dott. Luigi LA ROCCA

