



*Ministero della cultura*

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

*M*

**MIC - DIREZIONE GENERALE  
ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO  
SERVIZIO V**  
dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

*Rispr al Foglio Prot. n. 28874 del 24/08/2023*

*Rif. prot. n. 13546-A del 25/08/2023*

*Class 34.28.10/9*

OGGETTO: [ID VIP 9132] **BRINDISI** – Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) relativa al "Piano Regolatore Portuale del Porto di Brindisi".

Proponente: **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**

Fase di consultazione pubblica di VAS ai sensi dell'art. 13, comma 5 e dell'art. 14 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Riscontro richiesta pareri Uffici MiC – Valutazioni di competenza

Con riferimento all'oggetto,

- **vista** la nota prot. n. 22616 del 26.06.2023 (ns. prot. n. 10313-A del 27.06.2023), con la quale codesta Direzione Generale ha chiesto alla Scrivente la trasmissione delle proprie valutazioni in merito al procedimento in oggetto;
- **visto** il D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. "Codice dei beni culturali e del Paesaggio", con particolare riferimento alla Parte Seconda "Beni culturali" e alla Parte Terza "Beni paesaggistici";
- **vista** la Convenzione Europea sul Paesaggio adottata a Firenze il 20 ottobre 2000, ratificata con L. 9 gennaio 2006, n. 14;
- **visto** il D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- **visto** il **Piano Paesaggistico Territoriale Regionale** (PPTR) della Regione Puglia, elaborato ai sensi dell'art. 135 c. 1 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. e approvato con DGR 176/2015 (BURP n. 40 del 23.03.2015), previo Accordo di Copianificazione con il MiC ai sensi dell'art. 143 co. 2 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.;
- **esaminati** gli elaborati resi disponibili sul portale delle Valutazioni e Autorizzazioni ambientali VA del MASE, con particolare riferimento al "Rapporto ambientale. Valutazione ambientale strategica" consultabile al seguente link di seguito riportato:

<https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8649/12739>

- **tenuto conto** che nel suddetto *Rapporto ambientale*, ai sensi dell'art. 13 co. 4 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., "debbono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso", riportando le informazioni previste dall'All. VI dello stesso decreto;

**questa Soprintendenza**, in merito ai contenuti, agli obiettivi e alle metodologie previsti nel *Rapporto Ambientale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Brindisi*, ai fini della tutela, della salvaguardia e della valorizzazione dei beni costituenti il patrimonio culturale, **rappresenta quanto segue**.

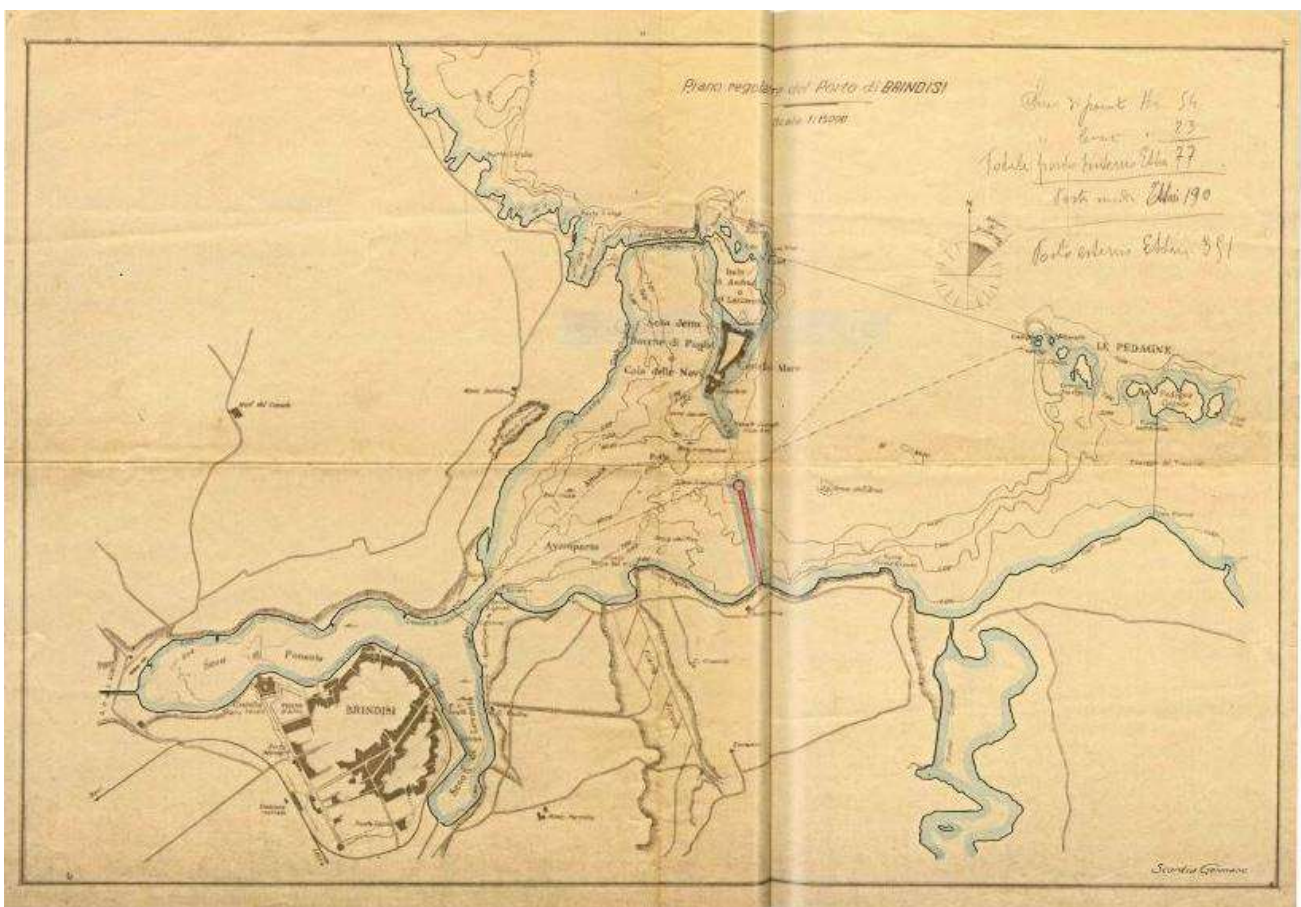


## ▪ PREMESSA

L'area oggetto di pianificazione, il porto di Brindisi, si colloca al termine di una profonda insenatura che caratterizza il tratto di costa antistante la città e si distingue per la sua forma particolarmente articolata in tre bacini: il porto esterno, protetto dalle Isole Pedagne, il porto medio, chiuso dall'Isola di sant'Andrea e il porto interno, contraddistinto da due profonde insenature denominate seno di Levante e Seno di Ponente - la cui conformazione è stata determinata nel corso dei secoli rispettivamente dalle foci del Canale di Cillarese e dal Canale Patri -, e chiuso dal canale Pigonati, il quale costituisce l'accesso storico del porto di Brindisi e ad oggi funge da collegamento con il porto medio.

Proprio la particolare conformazione del bacino portuale ha fin dalle epoche più antiche favorito l'insediamento umano, finalizzata allo sfruttamento della risorsa offerta dalla possibilità di dare riparo alle imbarcazioni e di poter avere un controllo capillare del territorio circostante e del mare dal tratto di costa che si estende al di fuori del porto interno, sulle due sponde del porto esterno, dalle quali la vista spazia rispettivamente verso nord-est e sud-est, offrendo la possibilità di assicurare il controllo di una vasta porzione di spazio marino.

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 porto interno, del canale Pigonati e del suo imbocco dall'esterno, identificata nel *Piano Regolatore del Porto di Brindisi* del 1905, si è conservata sostanzialmente integra nel corso dei secoli, fatta salva la presenza di nuove pavimentazioni e recinzioni, mentre nel porto medio sono state realizzate recenti nuove opere di banchinamento.



*Piano Regolatore del Porto di Brindisi del 1905*

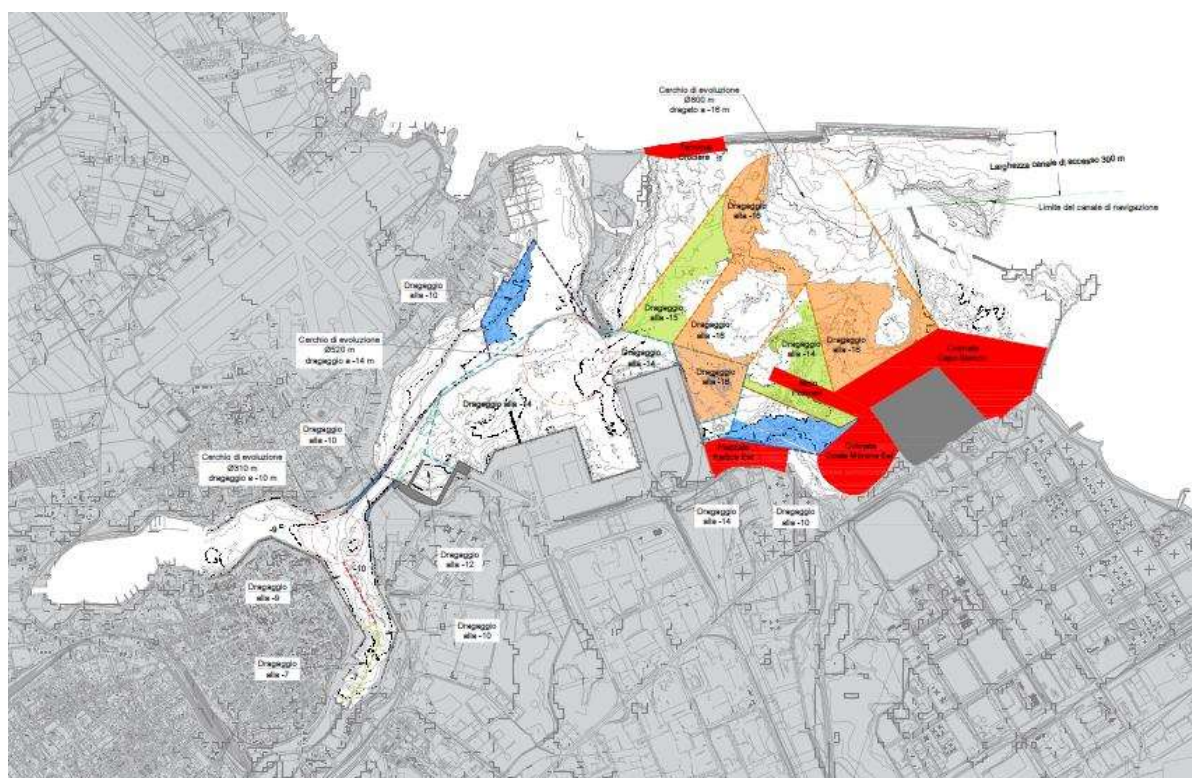
## ▪ INTERVENTI PREVISTI

Il PRP del Porto di Brindisi è suddiviso in 6 ambiti, a loro volta suddivisi in subambiti: Ambito porto esterno; Ambito porto medio; Ambito Montecatini; Ambito Punta Riso; Ambito porto interno; Ambito Cerano. Oltre a tali ambiti sono individuate aree retroportuali a supporto dell'infrastruttura. In tali ambiti sono inserite le previsioni di conferma, implementazione, dislocazione delle nuove funzioni o l'inserimento di nuove funzioni. Sono previste inoltre estese aree di dragaggio, a quote differenti, in tutto il bacino portuale.





La tavola di seguito riportata graficizza le aree di dragaggio, oltre alle aree destinate a colmata, associate alle funzioni sopra descritte.



Elaborato di piano denominato "Specchi acquei soggetti a dragaggi e aree destinate a colmata" (21 21 PT 018 2 VAR)

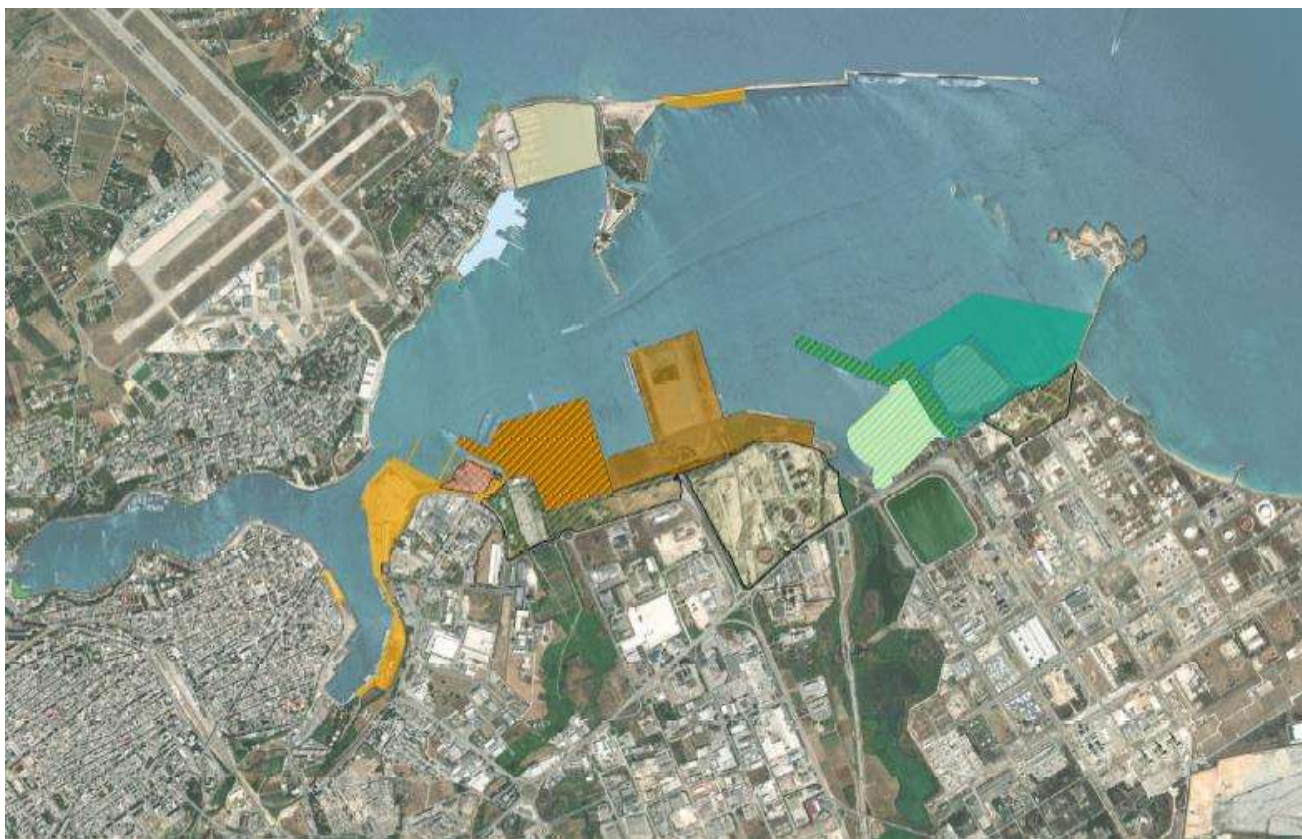
Nel porto esterno è previsto il principale intervento di ampliamento del porto, ovvero la realizzazione della colmata di Capo Bianco, destinata ad accogliere la funzione industriale che si sviluppa fino al pontile Polimeri, del quale è compreso un consistente ampliamento sia in termini di lunghezza che di larghezza. In corrispondenza del radicamento della diga di Punta Riso all'Isola S. Andrea, sul lato interno, è prevista la realizzazione di un ulteriore terminal crociere.

Nel porto medio si prevede per il settore settentrionale, ad ovest dell'isola di S. Andrea, l'ampliamento della funzione del diporto nautico ed il potenziamento del distretto dedicato alla cantieristica attraverso la realizzazione di strutture a mare che consentano di estendere le attività anche a navi di dimensioni superiori di quelle che attualmente lo utilizzano. Si prevede inoltre un intervento di adeguamento dei fondali per consentire il passaggio delle piccole imbarcazioni sotto il ponte di collegamento con l'Isola di S. Andrea. Proseguendo verso sud-ovest nell'area adiacente, che nel piano vigente è individuata come "Area Sedime Aeroportuale", nella fascia demaniale è prevista la realizzazione di un attracco da utilizzare per i mezzi navali dedicati al trasferimento di merci e persone da/per l'area Porto Franco di Capo Bianco e con il terminal crociere. A tergo delle aree di Costa Morena è inoltre prevista un'ampia area retroportuale da destinare alla logistica dei traffici portuali. Presso la radice est di Costa Morena Est è prevista la realizzazione di un piazzale con banchina operativa che si estende sull'area attualmente occupata dall'opera di presa a mare.

Nel porto interno il PRP conferma per il Seno di Ponente le attuali destinazioni d'uso: la funzione turistica da diporto per mega yacht, la presenza delle aree destinate alle Autorità Militari fino alla sponda destra del canale Cillarese; per l'attuale cantiere posto sulla sponda sinistra del suddetto canale si prevede la delocalizzazione presso l'area specializzata prevista nel porto medio e tale area sarà riconvertita ad area a verde di interfaccia porto-città in continuità con il parco del Cillarese. La sponda nord del Seno di Ponente conferma la presenza del diporto nautico e di un'area destinata alla funzione peschereccia con interclusa un'area militare (Guardia di Finanza). Per il seno di Levante si prevede la destinazione al diporto per il tratto relativo alle banchine Centrale/Dogana e Stazione Marittima, mentre per le banchine Carbonifera nord e sud e Vecchia e Nuova Rampa si prevede una funzione mista tra passeggeri e turistica e da diporto. Dalla banchina Feltrinelli fino all'accosto di S. Apollinare si prevede una riqualificazione degli spazi a terra da destinare al servizio passeggeri, al traffico commerciale e alle infrastrutture connesse con i crocieristi.

Le funzioni sopra descritte sono meglio illustrate nella tavola di seguito riportata, nella quale sono riportate in legenda le diverse funzioni previste (Funzione Cantieristica Navale, Funzione Commerciale e Logistica, Funzione di Servizio Passeggeri ivi Compresi i Crocieristi, Funzione Mista Commerciale e Passeggeri, Zona Franca Doganale, Funzione Industriale Petrolifera e Produttiva, Funzione Industriale, Zona Retroportuale, Funzione Turistica e Da Diporto, Funzione Mista Autorità Militari e Cantieristica, Autorità Militari, Funzione Peschereccia, Zona Archeologica).





Elaborato di piano denominato "Valutazione ambientale Strategica. Rapporto Ambientale. Tav\_04 Inquadramento su ortofoto (VAS\_PRP\_RA\_TAV\_004)

## ▪ SITUAZIONE VINCOLISTICA DELL'AREA OGGETTO DI PIANIFICAZIONE

In premessa si deve rilevare che 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 aree e manufatti sottoposti a vincolo ai sensi della Parte II del *Codice* ricadenti nel perimetro dell'Area Portuale o in prossimità della stessa e di elementi ad alto valore paesaggistico tutelati ai sensi della Parte III del *Codice* e attestati dal sistema di tutele del PPTR vigenti sullo stesso. Il contesto paesaggistico e culturale di eccezionale rilevanza in cui è sorto il porto è dettata dalla particolare combinazione che si è determinata tra elementi naturalistici e fattori antropico/culturali e risulta notevolmente variegato anche in virtù della presenza degli stabilimenti industriali, in parte in esercizio e in parte dismessi, ubicati lungo la linea di costa meridionale.

### 1. Beni archeologici

L'area portuale include il promontorio di Punta Le Terrare, che ospita il più antico insediamento finora attestato a Brindisi, di cui si riportano gli estremi di tutela:

- *Punta Le Terrare*, area tutelata con provvedimento D.M. 1971/08/19, recepito nel PPTR come lettera M, ovvero come provvedimento di tutela archeologica con valore paesaggistico ai sensi dell'art. 142 c. 1 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii..

### 2. Beni architettonici

I monumenti sorti a Brindisi nel corso dei secoli caratterizzano l'area portuale, l'area urbana e periurbana e raccontano le varie tappe del suo sviluppo. La grande valenza storica e culturale del porto di Brindisi, infatti, ha consentito nel corso dei secoli lo sviluppo culturale, commerciale e turistico della città e del suo bacino territoriale e la realizzazione di rilevanti monumenti strettamente interrelati con le funzioni del porto e con la presenza del mare, tra i quali si citano, tra i più rilevanti: il *Monumento al Marinaio* e l' *Ex Collegio Navale Niccolò Tommaseo* (tutelato con provvedimento diretto D.M. 01.07.2011) prospicienti il seno di ponente; la *Stazione marittima* e l'*ex Stabilimento Montecatini* (tutelato con provvedimento diretto D.M. 07.04.1997) prospicienti il seno di levante; nel porto medio inoltre, nei pressi del sito che ospita le straordinarie testimonianze archeologiche di età protostorica e romana di Punta Le Terrare, si trova *Villa Skirmunt* e, mentre sulla costa settentrionale emerge *Forte a Mare* (tutelato con provvedimento diretto D.M. 20.05.1981), che costituisce in assoluto il più rilevante monumento ubicato nell'area





portuale; sul porto esterno, infine, prospetta l'*Idrovoro di Bonifica* sorto sulla foce di Fiume Grande e il *Faro delle Pedagne*, nella parte più ad est.

Lo stesso waterfront urbano di Brindisi, rientrando nel perimetro della *Città consolidata* tutelata come Ulteriore Contesto Paesaggistico (UCP) dal PPTR, è caratterizzato da una successione senza soluzione di continuità di monumenti di notevole rilevanza, tutelati con provvedimento diretto o *ope legis* ai sensi del *Codice*, per prima la stessa *Stazione marittima* (inclusa nel perimetro portuale) e a seguire la ex *Banca di Italia* (tutelata con provvedimento diretto D.M. 28.02.2011) e la piazza prospiciente, gli *Uffici Magazzini della Dogana e alloggi* (tutelati con provvedimento diretto D.M. 25.10.2004), la *Casa del Turista*, le *Colonne Romane* con la *Scalinata Virgiliana*, solo per citarne alcuni, in stretto rapporto di intersviluppabilità con l'area oggetto di pianificazione. Proseguendo lungo il seno di Ponente un grande rilievo assume anche il *Castello Svevo* (tutelato con provvedimento diretto D.M. 12.10.1911) e tutti i monumenti inclusi nel comprensorio della Marina Militare, molti dei quali già sottoposti a provvedimento di tutela diretto.

## CANDIDATURA UNESCO di *Appia Antica Regina Viarum*

Con particolare riferimento a *Colonne Romane e Scalinata Virgiliana*, si sottolinea che il luogo che le ospita, dal quale si gode di una straordinaria vista di insieme del porto di Brindisi, proprio in virtù di tale affaccio privilegiato costituisce nell'immaginario collettivo l'emblema della tappa finale dell'intero percorso che da Roma conduce a Brindisi, oggetto di una straordinaria opera di valorizzazione che vede nel procedimento per la candidatura a patrimonio Unesco della *Appia Antica Regina Viarum* il suo momento apicale. La candidatura, alla quale partecipano 28 uffici del MiC, 4 regioni, 13 città metropolitane e province, 74 comuni, 14 parchi e 25 università è destinata a portare a Brindisi, come di fatto già avviene, una straordinaria rete di esperti chiamati a riconoscere l'eccezionale valore universale del bene, oltre a essere il fulcro di una serie di politiche di sviluppo sostenibile finalizzate a rafforzare l'offerta di nuovi attrattori, fondamentali per la crescita in chiave culturale dei territori coinvolti ma anche per la tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale riconosciuto.

La cartografia di seguito riportata mostra come l'intero perimetro del porto interno di Brindisi rientri nell'area candidata Unesco come *buffer zone*, vale a dire come "un'area che deve garantire un livello di protezione aggiuntiva ai beni riconosciuti patrimonio mondiale dell'umanità" (Linee Guida Operative Unesco).



Fonte: <http://appiaunesco.cultura.gov.it/appia/>

Tale scelta non è senza fondamento, poiché il Porto di Brindisi, su cui si affacciava il terminale della Via consolare, costituiva di fatto il punto di avvio della "via d'acqua" che fungeva da collegamento con la sponda orientale dell'Adriatico: in età romana, infatti, l'importanza del Porto di Brindisi emerge chiaramente dai numerosissimi riferimenti letterari alla sua funzione strategica quale punto di partenza e di arrivo delle campagne militari condotte in Grecia e in Oriente. Non secondario fu anche il ruolo svolto dal bacino portuale nell'ambito dei traffici commerciali, in particolare quelli rivolti al Mediterraneo orientale, considerando la sua posizione e la sua funzione di scalo nelle rotte marittime costiere verso l'Illiria, l'Epiro la Grecia e l'Asia minore.

Un riflesso dell'importanza commerciale del porto di Brindisi si coglie dall'esame del materiale ceramico rinvenuto nei livelli di abbandono degli edifici pubblici indagati nel centro storico di Brindisi in via Santa Chiara e presso la Cattedrale in piazza Duomo, da cui traspare, nella piena età imperiale, l'assoluta preponderanza del materiale di importazione rispetto al materiale di produzione



SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI BRINDISI E LECCE  
via A. Galateo, 2 - 73100 LECCE - tel. 0832 248311 - C.F. 93075250758  
PEC: [mbac-sabap-br-le@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sabap-br-le@mailcert.beniculturali.it) - PEO: [sabap-br-le@beniculturali.it](mailto:sabap-br-le@beniculturali.it)  
SITO WEB: [www.sabap-le.beniculturali.it](http://www.sabap-le.beniculturali.it)

locale, tra cui il marmo proconnesio con cui, verosimilmente in età severiana, furono realizzati i fusti delle due colonne terminali della via Appia.

A riprova del ruolo svolto dal Porto di Brindisi in età romana, vi sono anche le numerose segnalazioni e /o ritrovamenti attribuibili a relitti databili dall'età tardo repubblicana al pieno medioevo e testimoniati in qualche caso solo dalla presenza delle zavorre, in molti casi dalla presenza anche in parte del carico e del fasciame ligneo.

Non meno rilevanti le preesistenze e le testimonianze insediative documentate lungo la costa sulla terraferma: la stretta imboccatura del Porto, cui fa riferimento Giulio Cesare con l'espressione angustissimae fauces nel *De Bello Civili* (I, 25), fu ampliata e banchinata dal 1776 sotto la direzione di Andrea Pigonati. In occasione di quei lavori furono rinvenute palificazioni attribuite al terrapieno fatto realizzare da Cesare in occasione della guerra civile (49 a.C.) e in parte perdute. Altre testimonianze anche relative agli stessi apprestamenti potrebbero celarsi nella porzione di sedime non intaccata nell'ambito di detti lavori di banchinamento.

### 3. Beni paesaggistici

Il contesto paesaggistico e culturale di eccezionale valenza in cui sono ubicati i monumenti sopra descritti, determinato dalla singolare combinazione che si è determinata tra elementi naturalistici e fattori antropico/culturali, è attestato dalle tutele del *Codice dei beni culturali e paesaggistici*, e dalle ulteriori tutele stabilite nel piano paesaggistico regionale vigente.

#### INDICAZIONE DELL'ESISTENZA DI AREE VINCOLATE OPE LEGIS AI SENSI DELL'ARTICOLO 142 DEL CODICE

L'area oggetto di pianificazione, orbitante intorno al porto di Brindisi, interferisce con i seguenti beni paesaggistici:

- art. 142, co. 1, lett. a) – i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
- 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 che racchiude l'insenatura in cui sfocia**).
- Art. 142, co. 1, lett. m) le zone di interesse archeologico individuate alla data di entrata in vigore del *Codice*.

In merito al livello strategico, si evidenzia che in Puglia vige il *Piano Paesaggistico Territoriale Regionale* (PPTR) elaborato ai sensi dell'art. 135 c. 1 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. e approvato con DGR 176/2015 (BURP n. 40 del 23.03.2015), previo Accordo di Copianificazione con il MiC ai sensi dell'art. 143 co. 2 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii., che, sulla base della conoscenza e del riconoscimento degli aspetti e dei caratteri peculiari dei paesaggi regionali, in attuazione dell'art. 9 della Costituzione e nel rispetto delle attribuzioni di cui all'articolo 117 della stessa, persegue finalità di tutela e di valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione del paesaggio pugliese.

Il PPTR della Puglia si configura come strumento avente finalità complesse, non solo di tutela e conservazione dei valori paesaggistici esistenti, ma anche di valorizzazione, di recupero e di riqualificazione dei paesaggi compromessi, nonché di realizzazione di nuovi valori di paesaggio.

Con particolare riferimento al patrimonio paesaggistico e identitario si evidenzia che il Piano ha operato la ricognizione, delimitazione e rappresentazione dei *Beni Paesaggisti* (BP) e degli *Ulteriori Contesti Paesaggistici* (UCP) ai sensi dell'art. 143 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., effettuata in sede di redazione del PPTR.

Sulla base degli strati conoscitivi è stata delineata la visione progettuale del Piano, che consiste nel disegnare uno scenario di medio lungo periodo con il proposito di mettere in valore in forme durevoli e sostenibili gli elementi del patrimonio identitario. Pertanto si ritiene necessario che gli obiettivi generali del Piano Regolatore Portuale siano verificati e integrati tenendo conto di tutti gli elaborati del PPTR:

- 1) *Relazione generale*;
- 2) *Norme Tecniche di Attuazione*;
- 3) *Atlante del patrimonio ambientale, territoriale e paesaggistico*;
- 4) *Lo Scenario strategico*;
- 5) *Schede degli Ambiti Paesaggistici*;
- 6) *Il sistema delle tutele: beni paesaggistici e ulteriori contesti*;
- 7) *Il rapporto ambientale*;
- 8) *Allegati al PPTR*.

Si segnalano, in particolare, il "**Rapporto Ambientale**" del PPTR e gli **Obiettivi generali e specifici** del suo "**Scenario Strategico**"; ciò al fine di evitare criticità di recepimento e/o contrasti potenziali degli obiettivi nazionali rispetto alle strategie di governo regionale del territorio. A titolo esemplificativo e non esaustivo, tra gli obiettivi generali si indicano i seguenti:

- Garantire l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici;
- Migliorare la qualità ambientale del territorio;
- Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata;
- Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia;





- Favorire la fruizione lenta dei paesaggi;
- Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri della Puglia;
- Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili;
- Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture.

Inoltre l'analisi degli obiettivi generali e strategici deve tenere conto dei contenuti della Scheda degli Ambiti Paesaggistici relativa all'Ambito 9 "La campagna brindisina" e del progetto territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri elab. 4.2.4".

Con specifico riferimento ai **Beni Paesaggistici** (BP) e degli **Ulteriori Contesti Paesaggistici** (UCP) ai sensi dell'art. 143 del D.Lgs. 42/2004 si segnala che l'area di pertinenza del porto di Brindisi interferisce con i Beni Paesaggistici e Ulteriori Contesti Paesaggistici di seguito elencati, così come risultanti dalle perimetrazioni riportate nella cartografia del PPTR, per i quali vigono le norme specifiche citate, che è necessario che il Piano Regolatore Portuale recepisca:

#### **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;
- BENI PAESAGGISTICI (BP)  
Fiumi, torrenti, acque pubbliche - tutelati per legge ai sensi dell'art. 142, c. 1, lett. c del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i. (il vincolo è riferito alla presenza di Fiume Piccolo, Canale Patri, Canale Cillarese), per i quali vigono le prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR;

#### **Componenti botanico vegetazionali**

- ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)  
Aree umide (area ubicata in corrispondenza del letto del Fiume Grande), per le quali vigono le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 65 del PPTR;  
Formazioni arbustive in evoluzione (ubicate ai margini del letto del Fiume Grande), per le quali vigono le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 66 del PPTR;

#### **Componenti delle Aree protette e dei Siti Naturalistici**

- BENI PAESAGGISTICI (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), per i quali vigono le prescrizioni di cui all'art. 71 del PPTR;
- ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)  
Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali (riferito al sopracitato Parco Regionale), per i quali vigono le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 72 del PPTR;

#### **Componenti culturali ed insediative**

- BENI PAESAGGISTICI (BP)  
Zone di interesse archeologico (Aree archeologiche di Punta Le Terrare), con le relative aree di rispetto, per le quali vigono gli Indirizzi di cui all'art. 77 e le Direttive di cui all'art. 78 delle NTA del PPTR
- ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)  
Testimonianze della stratificazione insediativa (Ex Magazzino Montecatini), con le relative aree di rispetto, per le quali vigono gli Indirizzi di cui all'art. 77 e le Direttive di cui all'art. 78 delle NTA 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 e le Misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 88 delle NTA del PPTR.



La pianificazione in esame propone una sottrazione dello specchio acqueo di dimensioni considerevoli, imponenti e ulteriori anche rispetto a quelli risultanti dai progetti di banchinamento già sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale (per la Colmata di Costa Morena Est e per la Colmata di Capobianco) e in particolare:

- a sud-ovest del porto turistico è previsto il potenziamento del distretto dedicato alla cantieristica navale attraverso la “realizzazione di strutture a mare” (area associata alla *Funzione cantieristica navale*);
- all’innesto della diga di Puntariso, per un’area stimata di circa 3 ettari sottratti allo specchio acqueo (associata alla *Funzione di servizio passeggeri ivi compresi i crocieristi*);
- in prosecuzione del Canale Pigonati e in corrispondenza di Punta Le Terrare, per un’area stimata di circa 1 ettaro sottratto allo specchio acqueo (area associata alla *Funzione di servizio passeggeri ivi compresi i crocieristi*);
- all’interno del bacino esistente tra Costa Morena Est e la foce di Fiume Grande, per un’area stimata di circa 4 ettari sottratti allo specchio acqueo (area associata alla *Funzione commerciale e logistica*);
- in adiacenza al molo Polimeri (area associata alla *Funzione industriale, petrolifera e produttiva*);
- in corrispondenza di Capobianco e verso l’isola delle Pedagne, per un’area stimata di circa 25 ettari (area associata alla *Funzione industriale*).

In relazione agli interventi funzionali sopra meglio esplicitati, si evidenziano le seguenti criticità:

La tabella riportata nelle pagg. 164-165 del Rapporto Ambientale mostra come la Verifica di Coerenza Esterna tra gli Obiettivi Specifici del Piano Regolare Portuale e gli Obiettivi Specifici del PPTR sia solo in minima parte soddisfatta. Inoltre, con riferimento agli Obiettivi di Sostenibilità Ambientale (OSA) relativi alla Componente “Beni culturali e Paesaggio”, si ritiene che in realtà tali obiettivi, articolati in generali e specifici (cfr. *Tabella* a pag. 111 del RA) se pur enunciati in maniera corretta con riferimento alla tutela del paesaggio, non mostrano coerenza con le previsioni programmatiche del piano che, prevedendo estese sottrazioni dello spazio acqueo a vantaggio della realizzazione di nuove estese piattaforme funzionali, di fatto provocano una estesa e permanente alterazione del profilo della linea di costa, del rapporto consolidato mare/terra che ha determinato come riferito in premessa l’humus per la costituzione di un rilevante patrimonio storico-culturale e, di conseguenza, degli equilibri paesaggistici consolidati.

Si fa riferimento, in particolare, all’OSA-BC3 “*Perseguire il corretto inserimento paesaggistico degli interventi nel loro contesto di riferimento, riducendo-mitigando le trasformazioni che alterano o compromettono le relazioni visuali*”, e all’Obiettivo OSA-BC1 “*Conservare i caratteri che definiscono l’identità e la leggibilità dei paesaggi del territorio al fine di tutelare le preesistenze significative ed i relativi contesti*”. Contrariamente a quanto enunciato in tali obiettivi, più che alla riorganizzazione dello spazio a terra mirata al corretto inserimento paesaggistico degli interventi, l’approccio sotteso alla pianificazione in esame sembrerebbe essere quello di perseguire una progressiva e sempre più consistente riduzione dello specchio acqueo (ulteriore rispetto a quella dei progetti già in itinere e già sottoposti a valutazione di impatto ambientale sopra richiamati), che oltre a trasformare radicalmente la conformazione storica della linea di costa e del bacino portuale, altera irreversibilmente il rapporto dei monumenti (sorti in virtù della presenza del mare) con l’area portuale e con gli elementi naturalistici che le conferiscono un’eccezionale valenza paesaggistica. Tanto in contrasto con gli OSA sopra enunciati.

Tanto a fronte della presenza di tante aree retroindustriali dismesse, pure inserite nella presente pianificazione come aree di supporto retroportuali rifunzionalizzazione sarebbe, se correttamente progettata, volano per un’adeguata valorizzazione delle aree stesse e dell’intero porto.

Più nello specifico, si riferisce quanto segue in relazione agli aspetti di seguito evidenziati.

### 1) Dragaggi e gestione dei sedimenti

Le attività di dragaggio previste dal Piano interesseranno estese aree dello specchio acqueo portuale: al fine di evitare impatti diretti e indiretti sul Patrimonio culturale, proprio alla luce delle numerose testimonianze di interesse storico e archeologico custodite sul fondale, in parte riportate nella premessa di questa istruttoria e già note al Proponente, la pianificazione dovrebbe essere preceduta da una ricognizione strumentale delle aree che si intendono sottoporre a dragaggio con il fine di orientare la pianificazione medesima nell’ottica di una minimizzazione degli impatti sul Patrimonio culturale. Sono, invece, da rinviarsi alle fasi attuative del Piano le relative attività di verifica preventiva normate dal combinato disposto degli artt. 28 c. 4 del D.lgs. 42/2004 e 41 c. 4 All. I 8 del D.Lgs. 36/2023, nonché definite nelle Linee guida per la procedura di verifica preventiva dell’interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati (D.P.C.M. 14/02/2022, G.U. 88 14/04/2022).

### 2) Interventi del Subambito Montecatini e Subambito Area Retroportuale per la logistica integrata

Tali interventi prevedono un esteso banchinamento attorno al promontorio di Punta Le Terrare, ovvero quello che è il più antico insediamento finora attestato a Brindisi.

L’area, come esplicitato in premessa, è tutelata con provvedimento D.M. 1971/08/19, recepito nel PPTR come lettera M, ovvero come provvedimento di tutela archeologica con valore paesaggistico ai sensi dell’art. 142 c. 1 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.

Oggetto di estese indagini archeologiche negli anni Sessanta e Settanta del secolo scorso, il promontorio ha restituito cospicue testimonianze insediative prevalentemente databili all’età del Bronzo medio (XVIII-XIV sec. a.C.) e in stretta correlazione con





altre importanti insediamenti coevi, anche questi ubicati lungo le coste pugliesi in corrispondenza di promontori o penisole e pertanto probabilmente rispondenti ad una evidente strategia di controllo dei traffici.

La posizione dell'insediamento di Punta Le Terrare, infatti, fu certamente condizionata da quel piano di utilizzo razionale della costa, proprio di quella strategia di occupazione de territorio che sin dalla prima metà del II millennio a.C. investe l'Italia sud-orientale con il ritorno degli insediamenti sulla costa. Lungo il litorale adriatico, tra Trani e Brindisi, su circa centocinquanta chilometri di costa, sono infatti finora ben undici gli stanziamenti noti da riferire al Proto appenninico. Nel caso specifico, la collocazione dell'abitato deve essere essenzialmente dipesa dall'esigenza di controllo delle due profonde insenature (seno di Ponente e seno di Levante) entro cui si articola il porto naturale della città di Brindisi. Di fatto l'approdo di Punta Le Terrare doveva apparire ai naviganti del basso Adriatico e dello Jonio tra i più sicuri ed idonei all'attracco.

Nella pianificazione proposta non sono stati considerati gli impatti indiretti che l'attuazione del Piano comporterebbe sull'area archeologica in esame: questa verrebbe a trovarsi completamente inglobata nell'area retroportuale: ne risulterebbero, pertanto, compromesse la lettura e la comprensione della sua originaria funzione insediativa. Gli interventi di banchinamento previsti infliggerebbero, quindi, un grave danno alla valenza paesaggistica del provvedimento di tutela e alla valenza culturale del Bene, trasformando di fatto l'area archeologica in un'area a servizio delle attività portuali. Danno che, una volta avvenuto il banchinamento, nemmeno una eventuale azione di valorizzazione potrebbe mai sanare, atteso il radicale e permanente mutamento della morfologia del bacino portuale.

### 3) Area cantieristica

Nella Sintesi Non Tecnica si riporta *“il PRP prevede per il settore settentrionale, ad ovest dell'isola di S. Andrea, l'ampliamento della funzione del diporto nautico attualmente svolto presso il Marina di Brindisi fino all'isola ed il potenziamento del distretto dedicato alla cantieristica attraverso la realizzazione di strutture a mare che consentano di estendere le attività anche a navi dimensioni superiori di quelle che attualmente lo utilizzano e consentirne l'auspicato sviluppo e razionalizzare l'utilizzo del territorio”*. Con riferimento alle opere già progettate e sottoposte a procedura di impatto ambientale nel porto esterno, inoltre, si riferisce che: *“Nell'area di Costa Morena est, che il vigente PRP destinava a “Depositi Costieri”, il piazzale ottenuto attraverso la costruzione della cassa di colmata già programmata dalla AdSP e la relativa banchina operativa sono stati destinati ad una funzione mista cantieristica navale e Autorità Militari”*.

Si deduce pertanto che il settore cantieristica navale, oltre a essere inserito nel nuovo banchinamento progettato in corrispondenza della colmata di Costa Morena est, viene potenziato nell'area ove è già presente (a sud ovest del porto turistico) mediante la *“realizzazione di strutture a mare che consentano di estendere le attività anche a navi dimensioni superiori di quelle che attualmente lo utilizzano”*.

Sul punto emerge una forte criticità, dettata dal fatto che l'area cantieristica, ad oggi esistente e in funzione, si trova a distanza di circa 350 metri dal bene vincolato denominato *Forte a Mare* (tutelato con provvedimento diretto D.M. 20.05.1981) e in stretto rapporto di intervisibilità con lo stesso, essendo ubicata sulla banchina contrapposta. Si sottolinea al contempo che *Forte a Mare* è oggetto ad oggi di importanti lavori di restauro finanziati con fondi europei gestiti da questo Ministero, che hanno come obiettivo il completamento del restauro del Forte e perseguono la finalità del recupero integrale e della restituzione alla piena fruizione di un bene per decenni vandalizzato, che negli ultimi anni è diventato oggetto di importanti iniziative di valorizzazione. Stante l'inserimento della funzione cantieristica sulla progettata banchina di Costa Morena Est, nell'ambito di una nuova pianificazione portuale che si pone come obiettivo la sostenibilità, si sarebbe pertanto auspicata la delocalizzazione, o perlomeno il ridimensionamento, della funzione cantieristica dall'area ove adesso è presente, al fine di consentire una maggiore valorizzazione dell'attrattore *Forte a Mare*, che come già detto costituisce per la sua unicità un bene culturale di straordinaria importanza, fortemente identitario e oggetto di sempre crescenti attenzioni sia in ambito nazionale che internazionale.

### 4) Costruzione di un terminal crociere in corrispondenza del radicamento della diga di Puntariso

L'intervento è valutato come criticità in quanto, oltre a comportare la sottrazione di un ulteriore superficie allo specchio acqueo, implica la presenza frequente e ricorrente di navi da crociera, col loro noto impatto dimensionale, in un luogo straordinariamente prossimo a *Forte a Mare* (D.M. 20.05.1981), oggetto delle opere di restauro e valorizzazione già descritte nel punto precedente, con il quale entrerebbero in stresso rapporto di intervisibilità, sovrachiando dimensionalmente e visivamente il sito culturale e inficiandone i valori. Si devono inoltre considerare anche gli eventuali effetti che potrebbe provocare il moto ondoso nei confronti del complesso monumentale, oltre agli effetti che la gestione di un sovrannumero e di una eccessiva concentrazione di flussi turistici potrebbe provocare sulla attività di gestione e sulle opere di valorizzazione in corso nel Forte e nelle aree contermini. Allo stato attuale, tenuto conto delle considerazioni fatte nello *Studio dei traffici* con riferimento alla possibile futura implementazione del traffico crocieristico (con particolare riferimento ai dati osservati tra il 2014 e il 2019), si suggerisce un ulteriore approfondimento sui volumi di traffico crocieristico che, tenendo conto della stazza delle navi, del numero di passeggeri previsti, della frequenza degli arrivi e dei giorni di stazionamento -tutti fattori da mettere in relazione con le criticità sopra evidenziate-, possa portare alla valutazione di soluzioni alternative.

### 5) Ampliamenti nell'area di Capobianco, del Molo Polimeri e tra Costa Morena Est e la foce di Fiume Grande

Come noto la piattaforma di Capobianco è oggetto di un procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale in itinere, basato su un progetto denominato *“Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capo Bianco”* che propone la



sistemizzazione della colmata già esistente, con ampliamento della stessa, al fine di realizzare un banchinamento di circa **14 ettari** destinato a ospitare un piazzale operativo.

A ovest di tale colmata, un ulteriore progetto già sottoposto a VIA, prevede la realizzazione dei “*Lavori di completamento dell’infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra Pontile Petrochimico e Costa Morena Est*”, per un’estensione pari a ulteriori **14 ettari** da destinare a una funzione mista cantieristica navale e Autorità Militari.

L’ulteriore banchinamento con sottrazione dello specchio acqueo proposto nel PRP, per un’area stimata di circa ulteriori **25 ettari**, si sommerebbe ai banchinamenti di Costa Morena Est e Capobianco, già oggetto di procedimento di VIA, determinando un ampliamento delle superfici a terra totalmente fuori misura e decontestualizzato rispetto alla geometria consolidata del bacino portuale, superfici sulle quali si prevede inoltre l’edificazione di fabbricati di altezza massima pari a 12 metri, la realizzazione di parcheggi in elevazione, di impianti tecnologici (quali torri e sistemi di controllo, per i quali non si applicano limiti di altezza) che, qualora realizzati, contribuirebbero ad aumentare notevolmente gli impatti percettivi.

Tale ampliamento delle superfici a terra, con conseguente enorme sottrazione di superficie allo specchio acqueo, è ritenuta una fortissima criticità in quanto, oltre al dato dimensionale di “consumo di specchio acqueo”, del tutto fuori misura soprattutto se considerato in aggiunta alle sottrazioni già implicate dalle progettazioni già sottoposte a VIA sopra richiamate, comporterebbe lo stravolgimento totale della geometria dello specchio acqueo portuale, che ne risulterebbe fortemente ridimensionato, portando ad un livello di artificializzazione e di trasformazione dei luoghi in contrasto con gli obiettivi enunciati nel Rapporto ambientale del PPTR, e sopra riportati, che auspicano di contro la valorizzazione dei paesaggi e delle figure territoriali di lunga durata e della struttura estetico-percettiva dei paesaggi costieri e si propongono di garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture.

Con riferimento al progetto territoriale “*Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri*” elab. 4.2.4 del PPTR, nello stesso si specifica 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 riutilizzo 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 previsione di estese aree di banchinamento si pone pertanto in contrasto anche con le azioni di compensazione circostanziate dal progetto territoriale, che auspicano di contro “la riduzione delle superfici occupate previa razionalizzazione, accorpamento e arretramento” e la “deimpermeabilizzazione delle superfici immotivatamente sigillate e l’impianto di nuove aree a verde con essenze locali ai fini della compensazione ecologica”.

Con esclusivo riferimento alla colmata proposta nel bacino esistente tra Costa Morena Est e la foce di Fiume Grande (associata alla *Funzione commerciale e logistica*), già parzialmente delimitato da moli artificiali, e all’ampliamento proposto in adiacenza al molo Polimeri si ritiene che le suddette previsioni di piano, se pur prevedano anch’esse sottrazioni ulteriori di superficie allo specchio acqueo, essendo di fatto in gran parte addossate a elementi artificiali già esistenti e funzionali, potrebbero essere valutate favorevolmente, in quanto le modifiche che sarebbero apportate alle aree interessate non provocherebbero una sostanziale alterazione del rapporto terra/mare e degli elementi antropici e naturalistici già presenti nel sito.

## ▪ CONCLUSIONI

Si ritiene non esaustiva la considerazione degli **impatti diretti** sul **patrimonio culturale subacqueo**: atteso che le valutazioni di merito relativamente al rischio archeologico dovranno essere rinviate alle fasi operative del piano, si suggerisce di procedere con un approfondimento diagnostico (indagini indirette) con scopo predittivo e funzione orientativa rispetto alla pianificazione medesima.

Si ritiene non esaustiva la considerazione degli **impatti indiretti** sul patrimonio culturale con particolare riferimento alle aree e agli immobili tutelati ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.: in particolare si ritiene necessario approfondire in maniera esplicita le implicazioni e le conseguenze che le scelte di pianificazione operate avrebbero sui Beni culturali, al fine di valutare alternative atte a salvaguardare i valori culturali di tali Beni che, come evidenziato per Punta Le Terrare, rischiano di trasformarsi in aree a servizio della mobilità merci e passeggeri mentre, come evidenziato per Forte a Mare, rischiano di essere sviliti dall’implementazione dell’area cantieristica esistente a sud-ovest del porto turistico (di cui si auspicherebbe di contro la delocalizzazione) e dalla realizzazione di un terminal crociere a ridosso della diga di Puntariso, in corrispondenza dell’innesto della stessa con l’isola di S. Andrea, che ne risulterebbe di fatto asservita.

Si ritiene non corretto l’approccio mirato alla sempre maggiore sottrazione di superficie allo specchio acqueo (particolarmente emblematica nel caso dell’enorme banchinamento proposto nell’area antistante la piattaforma di Capobianco e verso le Pedagne, ulteriore rispetto a quello dei banchinamenti già autorizzati per Costa Morena Est e per Capobianco), operata in contrasto con gli

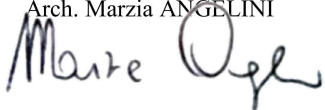




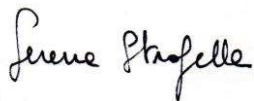
obiettivi enunciati nel *Rapporto ambientale* del PPTR (che auspicano di contro la valorizzazione dei paesaggi e delle figure territoriali di lunga durata e della struttura estetico-percettiva dei paesaggi costieri e si propongono di garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture) e con le azioni di compensazione proposte nel Progetto territoriale “*Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri*” elab. 4.2.4 del PPTR (che auspicano “la riduzione delle superfici occupate previa razionalizzazione, accorpamento e arretramento” e la “deimpermeabilizzazione delle superfici immotivatamente sigillate e l’impianto di nuove aree a verde con essenze locali ai fini della compensazione ecologica”). Tale scelta di pianificazione, infatti, oltre a mutare drasticamente la conformazione storica della linea di costa e del bacino portuale, altera irreversibilmente il rapporto dei monumenti (sorti in virtù della presenza del mare) con l’area portuale e con gli elementi naturalistici che le conferiscono un’eccezionale valenza paesaggistica. Si ritiene necessario operare delle scelte che non siano mirate al banchinamento e alla conseguente cancellazione di intere ed estese aree dello specchio acqueo, privilegiando la riorganizzazione delle aree portuali e retroportuali dismesse, la cui riqualificazione, se operata in linea con i principi e con gli obiettivi enunciati dal PPTR e mirata al corretto inserimento paesaggistico degli interventi, sarebbe volano per un’adeguata valorizzazione delle singole aree e dell’intero ambito portuale.

Il Soprintendente  
Arch. Francesca RICCIO\*

Il Responsabile del Procedimento  
Arch. Marzia ANGELINI



Il Funzionario Archeologo  
Dott.ssa Serena STRAFELLA



Firmato digitalmente da

**FRANCESCA  
RICCIO**

CN = RICCIO  
FRANCESCA  
O = Ministero  
della cultura

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

