

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 28 ottobre 2022, n. 1483

**Progetto definitivo del “Collegamento ferroviario dell’Aeroporto del Salento con la stazione di Brindisi” CUP J31D19000000001. AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95. INTESA ai sensi dell’art. 3 DPR n. 383/1994**

L’Assessora al Paesaggio e Urbanistica, avv. Anna Grazia Maraschio, sulla base dell’istruttoria espletata dal Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica e dal Servizio Riqualficazione Urbanistica e Programmazione Negoziata e confermata dai Dirigenti della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio e della Sezione Urbanistica, propone quanto segue.

**Visto:**

- il D. Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio” e, in particolare, l’art. 146;
- il Piano Paesaggistico Territoriale regionale (PPTR), approvato con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 176 del 16.02.2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015 e ss.mm.ii.;
- l’art. 90 delle NTA del PPTR “Autorizzazione paesaggistica”, il quale prevede che gli interventi che comportino modificazione dello stato dei luoghi sui beni paesaggistici sono subordinati all’autorizzazione paesaggistica prevista dal Codice rilasciata nel rispetto delle relative procedure verificando la conformità e la compatibilità dell’intervento rispetto alle disposizioni normative del PPTR, ivi comprese quelle di cui all’art.37 delle NTA del PPTR ed alla specifica disciplina di cui all’art. 140, comma 2, del Codice;
- l’art. 95 delle NTA del PPTR “Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità”;
- l’art. 2 del DPR n. 383/1994 il quale stabilisce che l’accertamento della conformità urbanistica delle opere pubbliche di interesse statale viene fatto dallo Stato d’intesa con la Regione interessata entro 60 giorni dalla richiesta da parte dell’Amministrazione Statale e l’art. 3 del prefato DPR il quale sancisce che, qualora l’accertamento di conformità urbanistica dia esito negativo o l’intesa non si perfezioni nei termini stabiliti viene convocata una conferenza di servizi ai sensi degli articoli da 14 a 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241 a cui partecipano la regione e, previa deliberazione degli organi rappresentativi, il comune o i comuni interessati, nonchè le altre amministrazioni dello Stato e gli enti comunque tenuti ad adottare atti di intesa, o a rilasciare pareri, autorizzazioni, approvazioni, nulla osta, previsti dalle leggi statali e regionali;
- l’art 53 bis del D.L 77/2021 convertito, con modificazione, in l. 108/2021 e smi, il quale stabilisce che, nei casi enucleati al comma 1, la conferenza di servizi di cui all’articolo 27, comma 3 del d. lgs. n. 50 del 2016 è svolta dalla stazione appaltante in forma semplificata ai sensi dell’articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, e la determinazione conclusiva della stessa approva il progetto, determina la dichiarazione di pubblica utilità dell’opera ai sensi dell’articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 e tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell’opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell’intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative e che la determinazione conclusiva della conferenza perfeziona, altresì, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l’intesa tra Stato e regione o provincia autonoma, in ordine alla localizzazione dell’opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l’esercizio del progetto, recandone l’indicazione esplicita.

**Premesso che:**

- con nota prot. n. AOO\_089\_5149 del 08.04.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha richiesto il contributo istruttorio alla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio nell’ambito della “Procedura di Valutazione di impatto ambientale ai sensi dell’art. 23 del d. lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24 - Progetto definitivo del collegamento ferroviario dell’Aeroporto del Salento con la stazione di Brindisi”;

- la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha trasmesso il proprio contributo istruttorio connota prot. n. AOO\_145\_4657 del 20.05.2021 esplicitando i contrasti con la pianificazione paesaggistica ed evidenziando la necessità di disporre ulteriori approfondimenti ai fini del rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica in deroga ex art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e artt. 90 e 95 delle NTA del PPTR;
- con nota prot. n. RFI-DIN-DIS.AD\PEC\P\2021\0000419 del 22.09.2021 RFI ha richiesto alla Sezione Urbanistica di esprimere parere preventivo di conformità urbanistica, preannunciando la Convocazione della Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 3 DPR n.383/1994 da parte del Ministero delle Infrastrutture per la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario tra la stazione di Brindisi e la futura stazione dell'Aeroporto del Salento;
- con nota prot. del 28.02.2022 RFI-DIS/13/P/2022/0000101, a seguito della nota del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile prot. U.0001878 del 28.01.2022, in conformità all'art. 53 bis comma 1, del D. L. n. 77/2021, convertito con modificazioni in legge n. 108/2021 e s. m. i.. ha indetto Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 14 bis della L. n. 241/90 e s. m. i. per le valutazioni di merito;
- con nota prot. n. AOO\_079\_4416 del 14.04.2022 la Sezione Urbanistica ha rilevato che *“Per quanto riguarda le aree interessate dall'intervento in questione, il tracciato ferroviario con le opere annesse di risoluzione delle interferenze ricadono rispetto al P.R. G. vigente, in Zona Agricola E, Zona Omogenea F4:parchi urbani e rispetto assoluto, Zona F1 attrezzature urbane, Rispetto Ferroviario e Stradale, la nuova stazione di Brindisi Aeroporto ricade in zona agricola. Ciò posto, in ragione dell'interesse pubblico prevalente perseguito dall'opera pubblica in questione, in variante rispetto alle previsioni urbanistiche di PRG innanzi riportare non si rilevano, sotto il profilo urbanistico, motivi ostativi all'intervento in questione, salvo quanto determinato per i profili di Autorizzazione Paesaggistica atto autonomo e presupposto”*;
- 
- con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 73 del 30.08.2022 il Comune di Brindisi ha espresso *“parere favorevole per la realizzazione dell'intervento in questione in variante rispetto alle previsioni urbanistiche del PRG vigente riportate in premessa, in ragione dell'interesse pubblico perseguito dall'opera, fatta salva l'acquisizione dei pareri, nulla osta, autorizzazioni da rilasciarsi da parte degli enti competenti in materia di tutela ambientale, storico – culturale e paesaggistica con riferimento agli ambiti vincolati e perimetrati come aree a rischio idraulico e geomorfologico ed alle prescrizioni in materia di viabilità”*;
- con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DIS\A011\P\2022\00027 del 01.08.2022 RFI ha richiesto il rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 ed art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ex art. 95; il proponente, unitamente all'istanza, ha trasmesso il parere tecnico istruttorio della Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio, prot. n. 12818-P del 04.04.2022, nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto ambientale, la quale ha espresso parere favorevole alla realizzazione del progetto con prescrizioni;
- con nota prot. n. AOO\_145\_7676 del 19.09.2022 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha chiesto chiarimenti sul rapporto dell'intervento con la pianificazione sovraordinata, in merito a quanto dichiarato nelle integrazioni progettuali, cui il proponente ha riscontrato con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN. DIS\A0011\P\2022\185 del 20.09.2022;
- con nota prot. n. AOO\_145\_7784 del 21.09.2022 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha proposto di rilasciare il provvedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, previo parere della competente Soprintendenza, per il *“Progetto definitivo del “Collegamento ferroviario dell'Aeroporto del Salento con la stazione di Brindisi” CUP J31D19000000001”*; tale nota costituisce relazione illustrativa e proposta di parere ai sensi del comma 7 dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004;

- con nota prot. n. 15807-P del 14.10.2022 la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Brindisi e Lecce ha espresso parere paesaggistico favorevole per le opere di progetto, condividendo le prescrizioni impartite dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio con ulteriori condizioni.

**Considerato che:**

- la proposta progettuale consiste nella realizzazione di un tracciato ferroviario in territorio di Brindisi di circa 6,208 km, oltre ai due raccordi per la connessione sulla Linea Bari-Lecce, in direzione Bari, e sulla Taranto-Brindisi, in direzione Taranto, rispettivamente di 0,768 km e 1,064 km;
- gli interventi previsti, comportando nuove opere edilizie in "Aree contermini ai Laghi" – "Lago artificiale Cillarese" e in "Fosso Canale – Cillarese", individuato come "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici", nonché in aree di rispetto di "Masseria Cillarese", "Masseria Pagliarone", "Masseria Lu Plema" e della "Chiesa di S. Maria del Casale" e comportando la trasformazione e rimozione di vegetazione arborea e/o arbustiva in "Aree boschive", "Aree di rispetto dei boschi" e in "Formazioni arbustive in evoluzione naturale", risultano in contrasto con le prescrizioni e misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 45, 46, 62, 63, 66 e 82 delle NTA del PPTR;

**Considerato, altresì, che** con riferimento alla possibilità di ricorrere, per il caso in oggetto, a procedure in deroga alle norme paesaggistiche, l'art. 95 delle NTA del PPTR prevede che: *"Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali"*.

**Preso atto:**

- del Parere Tecnico del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A);
- del parere della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Brindisi e Lecce, espresso con nota prot. n. 15807-P del 14.10.2022, e parte integrante e sostanziale dell'Allegato A;
- del parere favorevole rilasciato dalla Sezione Urbanistica al progetto in variante rispetto alle previsioni urbanistiche vigenti (nota prot. n. AOO\_079\_4416 del 14.04.2022);
- del parere favorevole rilasciato dal Consiglio Comunale di Brindisi al progetto in variante rispetto alle previsioni urbanistiche vigenti (DCC n. 73 del 30.08.2022);

**Dato atto che** il presente provvedimento attiene agli aspetti di natura paesaggistica, con riferimento alla compatibilità delle opere con il vigente PPTR, nonché agli aspetti di natura urbanistica, con riferimento alla compatibilità delle opere con il vigente PRG ed alla localizzazione dell'opera, fatte salve tutte le ulteriori autorizzazioni e/o assensi, qualora necessari, rivenienti dalle vigenti disposizioni normative in materia sanitaria e/o di tutela ambientale;

**Richiamato** l'art.146 c. 4 del D. Lgs. 42/2004 che prevede: *"L'autorizzazione è efficace per un periodo di cinque anni, scaduto il quale l'esecuzione dei progettati lavori deve essere sottoposta a nuova autorizzazione. I lavori iniziati nel corso del quinquennio di efficacia dell'autorizzazione possono essere conclusi entro e non oltre l'anno successivo la scadenza del quinquennio medesimo. Il termine di efficacia dell'autorizzazione decorre dal giorno in cui acquista efficacia il titolo edilizio eventualmente necessario per la realizzazione dell'intervento, a meno che il ritardo in ordine al rilascio e alla conseguente efficacia di quest'ultimo non sia dipeso da circostanze imputabili all'interessato."*

**Accertata** la corresponsione degli oneri istruttori dovuti per atti amministrativi in materia di paesaggio di cui all'art. 10bis della L.R. n. 20 del 7 ottobre 2009 e s.m.i., mediante il versamento di € 2.691,10 – reversale di incasso n. 123238 del 15.11.2021.

**Ritenuto che** alla luce delle risultanze istruttorie di cui al Parere Tecnico allegato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Brindisi e Lecce, con nota prot. n. 15807-P del 14.10.2022, sussistano i presupposti di fatto e di diritto per il rilascio del provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95, per il *“Progetto definitivo del “Collegamento ferroviario dell’Aeroporto del Salento con la stazione di Brindisi” CUP J31D19000000001”*, di cui all’oggetto, composto dagli elaborati elencati nel parere tecnico allegato (ALLEGATO A)

**Ritenuto altresì che** alla luce dei pareri favorevoli rilasciati dalla Sezione Urbanistica e dal dal Consiglio Comunale di Brindisi sopra richiamati sussistano i presupposti di fatto e di diritto per l’espressione dell’assenso regionale ai fini dell’Intesa Stato Regione di cui all’art. 3 del D.P.R. 383/94 e ss.mm.ii.

#### **Garanzie di riservatezza**

“La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all’Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE”.

#### **COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. 118/2011 E SS.MM.II.**

La presente deliberazione non comporta ulteriori implicazioni, dirette e/o indirette, di natura economico-finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

*L’Assessora relatrice, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell’articolo 4 – comma 4 – lettera d) della L.R. 7/1997e del DPGR 263/2021 propone alla Giunta:*

1. Di rilasciare, per le motivazioni riportate nel parere tecnico allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A), per il *“Progetto definitivo del “Collegamento ferroviario dell’Aeroporto del Salento con la stazione di Brindisi” CUP J31D19000000001”*, di cui all’oggetto, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Brindisi e Lecce del Ministero della Cultura, con nota prot. n. 15807-P del 14.10.2022, l’Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. AOO\_145\_7784 del 21.09.2022 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio:

- sia previsto il generale mantenimento delle alberature autoctone o, in alternativa, il loro reimpianto nella stessa area d’intervento, qualora queste ricadano in corrispondenza dei tracciati in progetto, salvo che le stesse siano in cattivo stato fitosanitario, tale da rendere altamente improbabile il successo del reimpianto o sottoposte alla normativa per il contrasto al batterio della *Xylella fastidiosa*; in caso di rimozione della vegetazione nell’ultimo tratto del tracciato delcollettore IN16 sia prevista la piantumazione di un’area almeno pari a quella trasformata, mediante specie arboree e/o arbustive autoctone e sesto di impianto non regolare;

- sia realizzata una fascia di naturalità lineare, utilizzando specie arbustive autoctone, da insediare sotto forma di filari lungo almeno uno dei due lati del tracciato dei collettori al fine di associare ai canali nuovi corridoi ecologici e migliorare la qualità ambientale del territorio attraversato;
- sia previsto il rafforzamento delle opere di mitigazione che coinvolgono le viabilità NV05, NV06 e NV08 e le aree in esse intercluse, aggiornando conseguentemente le relative Tavole delle Opere a verde;
- al fine di migliorare la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il nuovo tracciato ferroviario, sia individuato, a corredo del progetto esecutivo, un itinerario ciclabile/a fruizione lenta, a valenza paesaggistica, in grado di mettere a sistema i beni naturalistici, paesaggistici, culturali e percettivi presenti sul territorio attraversato, nelle vicinanze del tracciato di progetto, che eventualmente interessi le strade di ricucitura di viabilità esistenti, le strade vicinali o le strade bianche rurali, prevedendo la necessaria segnaletica e le indicazioni per tali beni.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 15807-P del 14.10.2022 della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Brindisi e Lecce:

- *“dovrà essere individuata e proposta una ubicazione alternativa per il Fabbricato tecnologico e la Cabina TE, per la viabilità asservita, oltre che per tutte le aree ed i manufatti di pertinenza e non di nuova progettazione previsti in corrispondenza del Raccordo Taranto, interferenti con i Territori contermini ai laghi e con l’area di rispetto della Componente culturale e insediativa denominata “Masseria Cillarese” (interamente inclusa nella perimetrazione dei Territori contermini ai laghi), al fine di superare le criticità evidenziate in narrativa, valutando anche l’ipotesi di una continuità con altre infrastrutture già esistenti lungo il tracciato ferroviario in esercizio PPTR;*
- *dovrà essere individuata una soluzione progettuale che consenta di garantire la continuità della strada comunale 14 nel tratto interrotto (es. realizzazione di sottovia).”*

2. Di esprimere l’assenso regionale, ai sensi dell’art. 3 DPR n. 383/1994, ai fini dell’intesa Stato – Regione per il *“Progetto definitivo del collegamento dell’aeroporto del Salento con la stazione di Brindisi”*.
3. Di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.
4. Di notificare il presente provvedimento, a cura del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica:
  - alla Provincia di Brindisi;
  - al Comune di Brindisi;
  - alla Soprintendenza Speciale per il PNRR, alla Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio Servizio V Tutela del Paesaggio e alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Brindisi e Lecce del Ministero della Cultura;
  - alle Sezioni Autorizzazioni Ambientali e Infrastrutture per la mobilità;
  - a Rete Ferroviaria Italiana.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell’adozione dell’atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Funzionario istruttore: (Ing. Francesco NATUZZI)

Il Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio - Dirigente *ad interim* del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica: (Arch. Vincenzo LASORELLA)

Dirigente *ad interim* del Servizio Riqualficazione Urbanistica e Programmazione Negoziata:  
(Avv. Angela CISTULLI)



Il Dirigente della Sezione Urbanistica: (Ing. Francesca PACE)

Il Direttore, ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 e ss.mm.ii., NON RAVVISA la necessità di esprimere osservazioni alla presente proposta di DGR.

Il Direttore del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana  
(Ing. Paolo Francesco GAROFOLI)

L'Assessora proponente:  
(Avv. Anna Grazia MARASCHIO)

## LA GIUNTA

**UDITA** la relazione istruttoria e la conseguente proposta dell'Assessora al Paesaggio;

**VISTE** le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;

**A VOTI** unanimi espressi nei modi di legge;

## DELIBERA

per le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate:

1. Di approvare la relazione dell'Assessora al Paesaggio.
2. Di rilasciare, per le motivazioni riportate nel parere tecnico allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A), per il "*Progetto definitivo del "Collegamento ferroviario dell'Aeroporto del Salento con la stazione di Brindisi" CUP J31D19000000001*", di cui all'oggetto, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Brindisi e Lecce del Ministero della Cultura, con nota prot. n. 15807-P del 14.10.2022, l'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. AOO 145 7784 del 21.09.2022 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio:

- sia previsto il generale mantenimento delle alberature autoctone o, in alternativa, il loro reimpianto nella stessa area d'intervento, qualora queste ricadano in corrispondenza dei tracciati in progetto, salvo che le stesse siano in cattivo stato fitosanitario, tale da rendere altamente improbabile il successo del reimpianto o sottoposte alla normativa per il contrasto al batterio della *Xylella fastidiosa*; in caso di rimozione della vegetazione nell'ultimo tratto del tracciato del collettore IN16 sia prevista la piantumazione di un'area almeno pari a quella trasformata, mediante specie arboree e/o arbustive autoctone e sesto di impianto non regolare;
- sia realizzata una fascia di naturalità lineare, utilizzando specie arbustive autoctone, da insediare sotto forma di filari lungo almeno uno dei due lati del tracciato dei collettori al fine di associare ai canali nuovi corridoi ecologici e migliorare la qualità ambientale del territorio attraversato;
- sia previsto il rafforzamento delle opere di mitigazione che coinvolgono le viabilità NV05, NV06 e NV08 e le aree in esse intercluse, aggiornando conseguentemente le relative Tavole delle Opere a verde;
- al fine di migliorare la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il nuovo tracciato ferroviario, sia individuato, a corredo del progetto esecutivo, un itinerario ciclabile/a fruizione lenta, a valenza paesaggistica, in grado di mettere a sistema i beni naturalistici, paesaggistici, culturali e percettivi presenti sul territorio attraversato, nelle vicinanze del tracciato di progetto, che eventualmente interessi le strade di ricucitura di viabilità esistenti, le strade vicinali o le strade bianche rurali, prevedendo la necessaria segnaletica e le indicazioni per tali beni.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 15807-P del 14.10.2022 della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Brindisi e Lecce:

- *“dovrà essere individuata e proposta una ubicazione alternativa per il Fabbricato tecnologico e la Cabina TE, per la viabilità asservita, oltre che per tutte le aree ed i manufatti di pertinenza e non di nuova progettazione previsti in corrispondenza del Raccordo Taranto, interferenti con i Territori contermini ai laghi e con l’area di rispetto della Componente culturale e insediativa denominata “Masseria Cillarese” (interamente inclusa nella perimetrazione dei Territori contermini ai laghi), al fine di superare le criticità evidenziate in narrativa, valutando anche l’ipotesi di una continuità con altre infrastrutture già esistenti lungo il tracciato ferroviario in esercizio PPTR;*
- *dovrà essere individuata una soluzione progettuale che consenta di garantire la continuità della strada comunale 14 nel tratto interrotto (es. realizzazione di sottovia).”*

3. Di esprimere l’assenso regionale, ai sensi dell’art. 3 DPR n. 383/1994, ai fini dell’intesa Stato – Regione per il *“Progetto definitivo del collegamento dell’aeroporto del Salento con la stazione di Brindisi”*.

4. Di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.

5. Di notificare il presente provvedimento, a cura del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica:

- alla Provincia di Brindisi;
- al Comune di Brindisi;
- alla Soprintendenza Speciale per il PNRR, alla Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio Servizio V Tutela del Paesaggio e alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Brindisi e Lecce del Ministero della Cultura;
- alle Sezioni Autorizzazioni Ambientali e Infrastrutture per la mobilità;
- a Rete Ferroviaria Italiana.

**Il Segretario generale della Giunta**

ANNA LOBOSCO

**Il Presidente della Giunta**

RAFFAELE PIEMONTESE

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA****ALLEGATO A**

Codice CIFRA: AST/DEL/2022/00041

**Progetto definitivo del “Collegamento ferroviario dell’Aeroporto del  
Salento con la stazione di Brindisi” CUP J31D19000000001.  
AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR,  
in deroga ex art. 95.**

**PARERE TECNICO****DOCUMENTAZIONE AGLI ATTI**

Con nota prot. n. AOO\_089\_5149 del 08.04.2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha richiesto il contributo istruttorio alla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio nell’ambito della “Procedura di Valutazione di impatto ambientale ai sensi dell’art. 23 del d. lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24 - Progetto definitivo del collegamento ferroviario dell’Aeroporto del Salento con la stazione di Brindisi”.

La documentazione presente al link indicato all’interno della nota prot. n. AOO\_089\_5149 del 08.04.2021 è costituita dagli elaborati, in formato elettronico, raggruppati nelle seguenti macrocategorie:

ELABORATI GENERALI  
SICUREZZA PROGETTAZIONE  
MESSA IN SERVIZIO  
SICUREZZA MANUTENZIONE INTEROPERABILITÀ  
ESERCIZIO  
GEOLOGIA  
GEOTECNICA  
IDROLOGIA E IDRAULICA  
PIATTAFORMA FERROVIARIA-SMALTIMENTO ACQUE METEORICHE  
INTERFERENZE IDRAULICHE  
    Collettori scatolari  
    IN11  
    IN12  
    IN14  
    IN15  
    IN16  
    Smaltimento Acque Met.-Fermate e Piazzali  
    Vasche di trattamento acque prima pioggia  
    Vasca di laminazione  
INFRASTRUTTURA FERROVIARIA





**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

*Elaborati di inquadramento*  
*Planimetrie di progetto*  
*Tracciamento*  
*Sezioni trasversali di progetto*  
*Sezioni tipo*  
*Armamento*

**OPERE D'ARTE FERROVIARIE**  
 VI01 - Viadotto ferroviario su SS379

**OPERE D'ARTE VIABILITÀ**  
 Muri di contenimento e altre OOCC Corpo Stradale Viario  
 IV01 - Cavalcaferrovia Adeguamento SS16  
 IV02 - Cavalcaferrovia Adeguamento SC76  
 SLO1 - Sottovia SP42

**VIABILITÀ**  
 NV01 - Ricucitura SP42  
 NV02 - Viabilità Adeguamento SS16  
 NV11 - Adeguamento controstrade SS16  
 NV03 - Adeguamento controstrada SS379  
 NV04 - Viabilità Adeguamento SC della Torretta  
 NV12 - Nuova rotonda su SC della Torretta  
 NV05 - Viabilità Adeguamento SC76  
 NV06 - Viabilità di Ricucitura  
 NV07 - Nuova rotonda su SC76  
 NV08 - Viabilità Adeguamento SC10  
 NV09 - Viabilità di Ricucitura  
 NV10 - Collegamento Fabbricato tecnologici

**STAZIONE AEROPORTO**  
 Elaborati generali  
 Elaborati architettonici  
 Elaborati strutturali  
 Fabbricato Tecnologico di Stazione

**FABBRICATO TECNOLOGICO BIVIO TARANTO**

**BONIFICA ORDIGNI ESPLOSIVI**

**GESTIONE TERRE**

**CANTIERIZZAZIONE**

**INTERFERENZE SOTTOSERVIZI**

**STUDIO ACUSTICO E VIBRAZIONALE**

**OPERE A VERDE**

**IMPIANTI INDUSTRIALI E TECNOLOGICI**  
 Elaborati generali  
 Fabbricato di bivio  
 Stazione Aeroporto

**IMPIANTI LFM**  
 Elaborati generali  
 Posto tecnologico PP\_ACC  
 Stazione Aeroporto  
 Viabilità  
 Vasca di laminazione

**IMPIANTI TLC**

**IMPIANTI DI SEGNALAMENTO**

**SISTEMI DI SUPERVISIONE**

**TRAZIONE ELETTRICA**



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

*Elaborati generali  
Stazione Aeroporto  
Tratta bivio linea Bari/Brindisi - Stazione Aeroporto  
Bivio Stazione Aeroporto*

**CABINA TE  
ESPROPRI  
PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE  
PAESAGGISTICA  
CME**

Con specifico riferimento alle valutazioni di tipo paesaggistico, alle misure di mitigazione e alla cantierizzazione, la documentazione è costituita dai seguenti elaborati:

**PAESAGGISTICA**

*Relazione paesaggistica ai sensi del DPCM 12.12.2005  
Compatibilità delle opere da realizzare con gli obiettivi di qualità e le norme d'uso di cui all'art.37 delle NTA del PPTR della Regione Puglia  
Carta dei vincoli: Beni culturali e paesaggistici 1/3  
Carta dei vincoli: Beni culturali e paesaggistici 2/3  
Carta dei vincoli: Beni culturali e paesaggistici 3/3  
Carta dei vincoli: Beni paesaggistici - ulteriori contesti 1/3  
Carta dei vincoli: Beni paesaggistici - ulteriori contesti 2/3  
Carta dei vincoli: Beni paesaggistici - ulteriori contesti 3/3  
Carta della struttura del paesaggio e visualità  
Carta di sintesi e localizzazione misure di mitigazione*

**OPERE A VERDE**

*Relazione descrittiva opere a verde  
Planimetria degli interventi di mitigazione e compensazione tav. 1/6  
Planimetria degli interventi di mitigazione e compensazione tav. 2/6  
Planimetria degli interventi di mitigazione e compensazione tav. 3/6  
Planimetria degli interventi di mitigazione e compensazione tav. 4/6  
Planimetria degli interventi di mitigazione e compensazione tav. 5/6  
Planimetria degli interventi di mitigazione e compensazione tav. 6/6*

**CANTIERIZZAZIONE**

*Relazione generale di cantierizzazione  
Planimetria con indicazione delle aree di cantiere e della viabilità connessa - Tav. 1 di 4  
Planimetria con indicazione delle aree di cantiere e della viabilità connessa - Tav. 1 di 4  
Planimetria con indicazione delle aree di cantiere e della viabilità connessa - Tav. 1 di 4  
Planimetria con indicazione delle aree di cantiere e della viabilità connessa - Tav. 1 di 4  
Programma lavori  
Corografia generale di inquadramento della cantierizzazione e della viabilità pubblica impegnata dal trasporto materiali*

La Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha trasmesso il proprio contributo istruttorio con nota prot. n. AOO\_145\_4657 del 20.05.2021 esplicitando i contrasti con la pianificazione paesaggistica ed evidenziando la necessità di disporre ulteriori approfondimenti ai fini del rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica in deroga ex art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e artt. 90 e 95 delle NTA del PPTR. In particolare, la nota riporta:

*"Si rileva che alcuni contrasti con la pianificazione paesaggistica rinvergono dalla previsione dei collettori di recapito, dei quali il collettore IN16, lungo circa 3 km, interferisce con Territori*



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

*Costieri, Boschi, Area di rispetto dei boschi, formazioni arbustive in evoluzione naturale e Aree di notevole interesse pubblico.*

*Per quanto riguarda tale collettore, la cui realizzazione è inammissibile per tutto quanto sopra detto, occorre che il proponente approfondisca le alternative localizzative e/o progettuali e, ove assolutamente necessario mantenere il tracciato di tale lunghezza, sia verificata la possibilità di evitare la rimozione della vegetazione arborea e/o arbustiva modificando l'ultimo tratto del tracciato prima dello sbocco a mare. Sia, inoltre, verificata la possibilità di realizzare dei corridoi ecologici lungo i tracciati dei collettori di recapito. Per quanto riguarda l'interferenza con la Masseria Cillarese, sia verificata la possibilità di ridurre l'impegno territoriale delle lavorazioni all'interno dell'area di rispetto, conseguenti all'introduzione del Bivio Taranto. Infine, con riferimento alle lavorazioni previste su SC105, sia verificata la possibilità di eliminare la nuova rotatoria NV07, utilizzando la rotatoria già esistente a Nord Ovest, e modificando conseguentemente la nuova viabilità NV06. Pertanto, ai fini dell'eventuale rilascio Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95, di competenza della Giunta Regionale, come previsto dalla DGR n. 458 dell'08.04.2016, si chiede di effettuare le valutazioni sopra descritte relative all'analisi delle alternative localizzative e/o progettuali e di integrare la dimostrazione della compatibilità dell'intervento con gli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale richiamati nella Sezione C2 della Scheda d'Ambito "La campagna brindisina", in particolare per quanto concerne la struttura Idro-geo-morfologica."*

Con nota prot. n. RFI-DIN-DIS.AD\PEC\P\2021\00516 del 10.11.2021 RFI ha trasmesso la certificazione di avvenuto versamento degli oneri istruttori ai sensi dell'art. 10bis della L.R. n. 20/2009.

Con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DIS\A011\P\2022\00027 del 01.08.2022 RFI ha richiesto il rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 ed art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ex art. 95. La nuova documentazione presente al link indicato dalla nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DIS\A011\P\2022\00027 del 01.08.2022 è costituita dagli elaborati, in formato elettronico, di cui si riporta la codifica MD5:

*Relazione descrittiva opere a verde.pdf - 91b2fa37a8a3d70cb432a4f679e79713*  
*Relazione paesaggistica.pdf - 38701db9cbb1202c5a2bcc41b39952d5*  
*Riscontro alla richiesta di in tegrazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS .pdf*  
*edcfb1ed684a1099b41effbb1e38d496*  
*Studio di impatto ambientale.pdf - c90f8cfb8d98e59d2229004195f10cc*  
*Tav. 1 di 6 Opere a verde.pdf - d65df1c26418432c89be3c3b61982530*  
*Tavola 2 di 6 opere a verde.pdf - 320d410adbe60f50eb25d79944210233*  
*Tavola 3 di 6 opere a verde .pdf - 2db953c51848d5a9be29c4535fa5392c*  
*Tavola 4 di 6 opere a verde.pdf - ea4f09fd274fa8f61ee869a7fa55ea96*  
*Tavola 5 di 6 opere a verde.pdf - ae0dda560de427009ec2080beab13bc6*  
*Tavola 6 di 6 opere a verde.pdf - 8f28ffea636f2792dd4b957f08e84bb2*  
*Verifica di compatibilità paesaggistica.pdf - 083d8de2af6ba5ca1642debe3a2b6ebc*

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

Il proponente, unitamente all'istanza, ha trasmesso il parere tecnico istruttorio della Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio, prot. n. 12818-P del 04.04.2022, nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto ambientale, il quale ha espresso parere favorevole alla realizzazione del progetto con prescrizioni.

Con nota prot. n. AOO\_145\_7676 del 19.09.2022 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha chiesto chiarimenti sul rapporto dell'intervento con la pianificazione sovraordinata, in merito a quanto dichiarato nelle integrazioni progettuali, cui il proponente ha riscontrato con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DIS\A0011\P\2022\185 del 20.09.2022.

Con nota prot. n. AOO\_145\_7784 del 21.09.2022 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha proposto di rilasciare il provvedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, previo parere della competente Soprintendenza, per il "Progetto definitivo del "Collegamento ferroviario dell'Aeroporto del Salento con la stazione di Brindisi" CUP J31D19000000001"; tale nota costituisce relazione illustrativa e proposta di parere ai sensi del comma 7 dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004.

Con nota prot. n. 15807-P del 14.10.2022 la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Brindisi e Lecce ha espresso parere paesaggistico favorevole per le opere di progetto, condividendo le prescrizioni impartite dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio con le seguenti ulteriori condizioni:

- *"dovrà essere individuata e proposta una ubicazione alternativa per il Fabbricato tecnologico e la Cabina TE, per la viabilità asservita, oltre che per tutte le aree ed i manufatti di pertinenza e non di nuova progettazione previsti in corrispondenza del Raccordo Taranto, interferenti con i Territori contermini ai laghi e con l'area di rispetto della Componente culturale e insediativa denominata "Masseria Cillarese" (interamente inclusa nella perimetrazione dei Territori contermini ai laghi), al fine di superare le criticità evidenziate in narrativa, valutando anche l'ipotesi di una continuità con altre infrastrutture già esistenti lungo il tracciato ferroviario in esercizio PPTR;*
- *dovrà essere individuata una soluzione progettuale che consenta di garantire la continuità della strada comunale 14 nel tratto interrotto (es. realizzazione di sottovia)."*

Inoltre, ha specificato che *"restano ferme tutte le condizioni ambientali riportate nel parere tecnico istruttorio reso dalla Direzione Generale ABAP con nota prot. 12818 del 04/04/2022, come confluite nel decreto di compatibilità ambientale n. 213 del 1 settembre 2022 espresso dal Ministro della Transizione Ecologica di concerto con il Ministro della Cultura."*

**DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI**

L'intervento oggetto di Autorizzazione Paesaggistica in deroga consiste nella realizzazione di un tracciato ferroviario nel territorio del Comune di Brindisi di circa 6,208 km, oltre ai due raccordi per la



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

connessione sulla Linea Bari-Lecce, in direzione Bari, e sulla Taranto-Brindisi, in direzione Taranto, rispettivamente di 0,768 km e 1,064 km.

L'intervento prevede, pertanto, la realizzazione di una nuova linea ferroviaria a binario singolo che sfiora dalla Linea Adriatica al km 754+945. Il tracciato, dopo un breve tratto in trincea, si sviluppa sostanzialmente in rilevato basso fino al km 1+158, punto in cui la livelletta aumenta di quota per permettere lo scavalco della SP42 (NV01) mediante uno scatolare. Superata la SP42, il tracciato ritorna in rilevato basso. Al km 2+920.20 è previsto l'adeguamento altimetrico della SS16 (NV02) mediante un cavalcaferrovia per la risoluzione dell'interferenza tra questa viabilità e la nuova linea ferroviaria. Superata la SS16 (NV02), il tracciato riprende quota, prima su rilevato con altezze massime di circa 7,5 m e successivamente in viadotto per lo scavalco della SS379; l'opera ferroviaria di scavalco della viabilità è composta da quattro campate, ognuna di luce pari a 40 m, le cui pile non interferiscono con la viabilità principale sottostante. Il posizionamento delle pile permette di evitare interferenze con la viabilità di Via Egnazia. In corrispondenza della quarta campata, si prevede l'attraversamento della nuova viabilità NV04, di ricucitura della SC Torretta. Fino a fine intervento (km 6+208.28), il tracciato si sviluppa in rilevato basso. L'interferenza con la SC105 è risolta con cavalcaferrovia. Nel tratto finale, dopo la progressiva Km 5+500, il tracciato si sviluppa lungo il sedime della SS697 (ex SC10), che di conseguenza subisce una modifica planimetrica, portandosi in stretto affiancamento alla nuova infrastruttura ferroviaria. Al km 5+610 è previsto il punto di passaggio da singolo a doppio binario per l'ingresso in stazione.

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

Per i 4 bivi di progetto che consentono l'allaccio con le linee esistenti, BARI-LECCE e TARANTO BRINDISI, il progetto prevede sezioni in stretto affiancamento.

La Stazione Aeroporto è prevista ad una quota maggiore rispetto a quella stradale sfruttando l'altezza del tracciato ferroviario in rilevato, raccordandosi all'orografia locale mediante un leggero declivio verde. L'accesso alla stazione avviene mediante una rampa di pendenza pari al 4,5%.

In relazione all'inserimento paesaggistico, l'intervento prevede la riqualificazione dei margini della linea ferroviaria, mediante l'inserimento di elementi arborei e/o arbustivi disposti a formare filari e/o siepi, e posti in aree strettamente connesse con l'infrastruttura di progetto, la rinaturalizzazione delle aree intercluse e residuali, la mitigazione degli effetti negativi relativamente alle visuali percepite.

#### **TUTELE DEFINITE DAL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE - PPTR**

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015 e ss.mm.ii., si rileva che gli interventi proposti interessano i beni e gli ulteriori contesti paesaggistici come di seguito indicato.

##### *Struttura idro-geo-morfologica*

- *Beni paesaggistici*: il raccordo BARI ed il raccordo TARANTO, interferiscono con **"Aree contermini ai laghi"**, ed in particolare con il **"Lago artificiale Cillarese"**, disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 45 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; inoltre, anche i collettori IN11 e IN12 interferiscono



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

con le Aree contermini ai Laghi; infine, il collettore IN16 interferisce con **“Territori Costieri”**, disciplinati dagli indirizzi di cui all’art. 43, dalle direttive di cui all’art. 44 e dalle prescrizioni di cui all’art. 45 delle NTA del PPTR; il raccordo BARI ed il raccordo TARANTO, nonché i collettori IN11 e IN12 interferiscono, infine, con **“Fiumi, Torrenti e Corsi d’acqua pubblici”**, ed in particolare con **“Fosso Canale – Cillarese”**, disciplinato dagli indirizzi di cui all’art. 43, dalle direttive di cui all’art. 44 e dalle prescrizioni di cui all’art. 46 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;

- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* gli interventi non interferiscono con Ulteriori contesti paesaggistici della struttura idro-geo-morfologica;

*Struttura ecosistemica e ambientale*

- *Beni paesaggistici:* lo scarico a mare del collettore IN16 interessa **“Boschi”**, disciplinati dagli indirizzi di cui all’art. 60, dalle direttive di cui all’art. 61 e dalle prescrizioni di cui all’art. 62 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* il tratto finale del collettore IN16 interessa **“Aree di rispetto dei boschi”**, disciplinate dagli indirizzi di cui all’art. 60, dalle direttive di cui all’art. 61 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all’art. 63 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; inoltre, il tratto finale dei collettori IN11, IN12 e IN16 interessa **“Formazioni arbustive in evoluzione naturale”**, disciplinate dagli indirizzi di cui all’art. 60, dalle direttive di cui all’art. 61 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all’art. 66 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;

*Struttura antropica e storico - culturale*

- *Beni paesaggistici:* il tratto finale del collettore IN16 interessa **“Aree di notevole Interesse pubblico”**, e più precisamente Decreto di vincolo paesaggistico del 01.08.1985, **PAE129**, **“Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona costiera Apani – Punta Penna sita nel Comune di Brindisi”**. La motivazione del vincolo risiede nel fatto che **“la zona costiera Apani-Punta Penna nel comune di Brindisi riveste particolare interesse perchè riguarda un tratto di costa sostanzialmente libero da edificazione, notevolmente interessante per la presenza di piccole baie frangiate da scogli e isolotti”**; l’area di notevole interesse pubblico è disciplinata dagli indirizzi di cui all’art. 77, dalle direttive di cui all’art. 78 e dalle prescrizioni di cui all’art. 79 delle NTA del PPTR. Si rappresenta, inoltre, che gli elaborati della serie 6.4 del PPTR riportano, nella relativa Scheda di identificazione e di definizione delle specifiche prescrizioni d’uso ai sensi degli artt. 136 e 157 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, gli obiettivi, indirizzi, direttive e prescrizioni per la conservazione dei valori paesaggistici e la disciplina d’uso del vincolo paesaggistico;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* gli interventi interessano **“Aree di rispetto delle Componenti culturali e insediative”**, ed in particolare le aree di rispetto di **“Masseria Cillarese”, “Masseria Pagliarone”, “Masseria Lu Plema”** e della **“Chiesa di S. Maria del Casale”**, disciplinate dagli indirizzi di cui all’art. 77, dalle direttive di cui all’art. 78 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all’art. 82 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; inoltre, gli interventi interessano una **“Strada a valenza paesaggistica”**, e precisamente la **“SS16”**, e intercettano una **“Strada panoramica”**, la **“SP 41 BR”**, disciplinate dagli indirizzi di



**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

cui all'art. 86, dalle direttive di cui all'art. 87 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 88 delle NTA del PPTR.

**L'intervento, così come proposto, risulta dunque in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 45, 46, 62, 63, 66, 82 delle NTA del PPTR, in quanto inammissibili:**

- Artt. 45 e 46 co. 2 lett. a1) – realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, fatta eccezione per le opere finalizzate al recupero/ripristino dei valori paesistico/ambientali;
- Artt. 62 e 63 co. 2 lett. a1) – trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva;
- Art. 66 co. 2 lett. a1) – rimozione della vegetazione erbacea, arborea od arbustiva naturale, fatte salve le attività agro-silvopastorali e la rimozione di specie alloctone invasive;
- Art. 82 co. 2 lett. a2) – realizzazione di nuove costruzioni, impianti e, in genere, opere di qualsiasi specie, anche se di carattere provvisorio;
- Art. 82 co. 2 lett. a8) – costruzione di strade che comportino rilevanti movimenti di terra o compromissione del paesaggio (ad esempio, in trincea, rilevato, viadotto).

#### **VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA**

Con riferimento alla possibilità di ricorrere, per il caso in oggetto, a procedure in deroga alle norme paesaggistiche, le NTA del PPTR prevedono che: *“Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali.”*

Il proponente ha evidenziato che *“l'analisi delle alternative localizzative e/o progettuali”* è riportata nel capitolo 3 *“Alternative di progetto”* dello Studio di Impatto Ambientale e nel paragrafo 2 del documento di riscontro alle richieste di integrazione della Commissione tecnica VIA-VAS”.

In relazione all'esistenza delle **alternative localizzative e/o progettuali**, il proponente ha effettuato un'analisi che parte dall'**opzione zero** e coinvolge diverse motivazioni strategiche che sorreggono la scelta di realizzare l'intervento; dal Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria e dall'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2017 – *“Connettere l'Italia”*, dal Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria, Allegato DEF 2021, Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, il proponente estrapola le seguenti considerazioni:

*“Nell'Allegato al DEF 2021 “Dieci anni per trasformare l'Italia, Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti”, il programma di accessibilità su ferro si pone l'obiettivo di aumentare gli standard di accessibilità mediante mezzo pubblico agli aeroporti ed in particolare mediante accesso ferroviario. Nel Piano di lungo periodo almeno tutti gli aeroporti inclusi nella rete SNIT di 1° livello saranno oggetto di progetti di fattibilità rispetto al miglioramento del livello di accessibilità ferroviaria. (...omissis...). In particolare, grandi interventi riguardano la connessione ferroviaria all'aeroporto di Fiumicino, Venezia, Bergamo, Brindisi e*



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

*Catania, mentre interventi di prolungamento della linea metropolitana riguardano Milano Linate, Firenze (tramvia recentemente ultimata) e Napoli Capodichino. Nell'ambito delle progettualità inserite nel PNRR, ulteriori sviluppi riguardano il collegamento ferroviario dell'aeroporto di Olbia, interventi per l'intermodalità e accessibilità di Trapani Birgi e il completamento del collegamento Salerno Arechi – Aeroporto Pontecagnano.*

*Nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nell'ambito della Missione 3 Componente 1 "Investimenti sulla rete ferroviaria" è presente la linea di investimento 1.7: Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud.*

*Diverse linee ferroviarie nel Sud Italia presentano colli di bottiglia nel loro collegamento con il resto della rete ferroviaria e nei nodi chiave del traffico e conseguentemente hanno bisogno di essere elettrificate e modernizzate in termini di qualità del servizio.*

*In tal senso, si prevedono interventi specifici per potenziare la rete ferroviaria in diversi punti critici del Sud Italia (ad esempio in Molise, Basilicata ecc.), per realizzare gli interventi di ultimo miglio ferroviario per la connessione di porti (Taranto e Augusta) e aeroporti (Salerno, Olbia, Alghero, Trapani e Brindisi), per aumentare la competitività e la connettività del sistema logistico intermodale e per migliorare l'accessibilità ferroviaria di diverse aree urbane del Mezzogiorno.*

Inoltre, il proponente ha riportato l'analisi sulle possibili alternative per la realizzazione del collegamento ferroviario in oggetto:

*"La scelta della soluzione progettuale attraverso la quale realizzare l'iniziativa in questione è stata operata nell'ambito del Progetto di fattibilità economica di prima fase. In tale sede sono state poste a confronto tre alternative, denominate Rossa, Blu e Magenta, le quali, sotto il profilo tecnico, differiscono in modo sostanziale per quanto riguarda il tracciato e le tipologie infrastrutturali richieste dalle caratteristiche del contesto territoriale interessato da ciascuna di dette alternative.*

*Le alternative progettuali considerate, essendo tutte ferroviarie, comportano l'assenza della rottura di carico rispetto all'opzione zero di un ipotetico servizio navetta o shuttle (per alcuni servizi).*

*Considerando la totalità dei giorni di servizio l'anno e il totale dei passeggeri che ne usufruiranno, si potrà avere un beneficio per la collettività in termini di risparmio di tempo, dovuto all'assenza di trasbordo. Allo stesso tempo la soluzione progettuale ferroviaria non sarà soggetta ad eventuali maggiori tempi di percorrenza dovuti al traffico giornaliero rispetto alla soluzione bus.*

*La soluzione progettuale sviluppata nel Progetto definitivo al quale è riferito il presente Studio di impatto ambientale, scaturisce dall'esito dell'analisi multicriteria condotta, nell'ambito del Progetto di fattibilità tecnico economica di prima fase, con riferimento alle tre seguenti alternative di tracciato:*

- *Alternativa 1 (rossa)*
- *Alternativa 2 (blu)*
- *Alternativa 3 (magenta)*



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

*Come si evince dalla figura seguente, le tre soluzioni alternative, a fronte di una parte comune, presentano sostanziali differenze in ordine allo sviluppo del tracciato ed alle tipologie infrastrutturali.*

*In breve, per quanto concerne gli aspetti in comune per le tre alternative, questi sono rappresentati – in primo luogo - dalla tratta di avvicinamento alla Stazione di Brindisi Aeroporto, ed in particolare nel punto di attestamento della linea in progetto e che nelle tre soluzioni è stata localizzato in corrispondenza della rotonda di accesso alla viabilità di distribuzione interna all'area aeroportuale, ossia alla confluenza tra la strada statale SS697 e Via Contrada Baroncino. Il secondo aspetto comune alle tre alternative è costituito dall'affiancamento stretto alla citata strada statale SS697, nel tratto compreso tra la rotonda di cui sopra e l'intersezione con la strada comunale 105.*

*Per quanto invece concerne gli aspetti di diversità, un primo ed evidente elemento è costituito dalla porzione territoriale interessata, aspetto quest'ultimo che, pur nella limitatezza dell'estensione lineare dell'opera in progetto, consente di identificare due distinti corridoi.*

*Assumendo come riferimento la direttrice infrastrutturale costituita dalla SS16, l'Alternativa 1 (rossa) è posta ad ovest di detta direttrice, definendo con ciò un proprio corridoio localizzativo, mentre le restanti due alternative: 2 (blu) e 3 (magenta), localizzate ad Est della SS16, configurano un secondo corridoio. In tal senso, l'Alternativa 2 (blu) e l'Alternativa 3 (magenta) possono essere lette come varianti di tracciato all'interno di un unico corridoio, tra loro distinguibili in ragione dello svilupparsi a destra ed a sinistra del quartiere di Brindisi Paradiso. Se, difatti, il punto di origine di entrambe dette ultime alternative, posto in corrispondenza del fascio binari smistamento, risulta comune, subito dopo i due tracciati divergono, ponendosi in affiancamento alle strade statali SS16 e SS379, per quanto concerne l'Alternativa 2 (blu), ed al prolungamento della Strada della Torretta, nel caso dell'Alternativa 3 (magenta).*

*I due corridoi (Alternativa 1-rossa) e (alternativa 2-blu e 3-magenta) risultano essere tra loro profondamente differenti in ragione della diversa consistenza delle aree urbanizzate.*

*In breve, nel caso dell'Alternativa 1 (rossa), la porzione territoriale da questa interessata è contraddistinta dalla prevalenza di aree coltivate e dalla sporadica presenza di un edificato che, seppur a carattere diffuso, è di fatto concentrato lungo la Sp42; la densità abitativa di tale tessuto residenziale può essere ragionevolmente ritenuta bassa, essendo costituito da un edificato minuto, con altezza prevalente a due piani.*

*All'opposto, le altre due alternative, pur nelle differenze che connotano i due tracciati, in entrambi i casi lambiscono aree edificate a prevalente uso residenziale, connotate da tipi edilizi con elevazione compresa tra i due ed i cinque piani e, soprattutto, da una ben superiore densità edilizia.*

*Oltre al tracciato, come premesso un altro elemento di differenza tra le tre soluzioni alternative è rappresentato dalle tipologie infrastrutturali conseguentemente adottate.*

*Procedendo per estrema semplificazione è possibile affermare che l'Alternativa 1 (rossa) è connotata dalla prevalenza di rilevati.*



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

*L'alternativa 2 (blu) si distingue rispetto alle altre per lo sviluppo dei viadotti che, in termini percentuali, rappresentano più del 10% dell'estesa dell'intero tracciato, e di una galleria artificiale, localizzata in corrispondenza dell'attraversamento della strada per Minnuta.*

*L'elemento caratterizzante l'alternativa 3 (magenta) sotto il profilo delle tipologie infrastrutturali è costituito dalla presenza di un'estesa galleria di sottoattraversamento del quartiere Casale, di lunghezza pari ad oltre 800 metri, e di un lungo viadotto che ha inizio poco prima dell'attraversamento del canale Cillarese e termine all'incirca in corrispondenza del Comando provinciale dei Vigili del Fuoco. L'incidenza di dette due tipologie è superiore al 20%, per quanto riguarda le gallerie, ed al 10%, nel caso del viadotto."*

*[...]*

*"Per quanto riguarda lo strumento di selezione delle alternative, il confronto è stato sviluppato attraverso l'applicazione dell'"Analisi Multicriteria" (AMC) e, nello specifico, tra i diversi metodi presenti in letteratura mediante quello PROMETHEE (Brans e Vincke, 1985), metodo più complesso, ma più efficace, riconosciuto dalla comunità scientifica internazionale. Nello specifico, il confronto è stato impostato su sei categorie (Complessità infrastrutturale; Complessità realizzativa; Esercizio ferroviario; Effetti sul territorio; Impatti ambientali e paesaggistici; Costi) e su un set di criteri ed indicatori ad esse associate, per un totale di 21 indicatori.*

*Lo studio condotto, suffragato anche dall'analisi di sensitività, ha evidenziato una sostanziale differenza tra le Alternative considerate, a vantaggio della soluzione Rossa che, rispetto alla pressoché totalità delle categorie di analisi ed anche a prescindere dal peso ad esse assegnato, è risultata essere sempre quella vincente.*

*In forza di tali risultati, l'Alternativa Rossa è stata assunta come soluzione di progetto e sviluppata nel successivo Progetto di fattibilità tecnico economica di seconda fase e nel Progetto definitivo al quale è riferito lo SIA.*

Per quanto riguarda le richieste di approfondimento sulle interferenze con la viabilità il proponente afferma che:

*"In particolare, la risoluzione delle interferenze con il tessuto viario esistente ha fortemente condizionato la scelta in termini altimetrici. L'alternativa di realizzare la linea ferroviaria in parte in trincea e in parte in galleria artificiale, in corrispondenza delle interferenze viarie, è stata oggetto di analisi e studi nel corso della redazione del Progetto di fattibilità tecnico economica di II fase. La vicinanza tra le principali viabilità interferite lungo il tracciato ferroviario, avrebbe comportato la realizzazione della linea ferroviaria in trincea profonda per la quasi totalità dello sviluppo dell'intervento, compresa la realizzazione della stazione ferroviaria. Diversamente la scelta di sottopassare solo alcune delle viabilità in galleria artificiale e quindi l'alternanza di tratti in scavo e in rilevato avrebbe comportato la presenza di corde molli sul tracciato ferroviario con relativi impianti di sollevamento, soluzione non preferita dal gestore dell'infrastruttura.*

*Quindi nel confronto sono state analizzate la soluzione di progetto in rilevato/viadotto e la soluzione quasi completamente in trincea/galleria artificiale dal punto di vista ambientale,*



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

*idrologico, idraulico, realizzativo, della sicurezza ed economico, che hanno condotto alla scelta della soluzione progettuale.*

*Inoltre, il ricorso a un tracciato altimetricamente più basso (al di sotto del piano di campagna) avrebbe comportato la necessità di prevedere un oneroso sistema di canali di gronda e canali di attraversamento per la regimazione delle acque superficiali, conseguendo un livello di sicurezza idraulica della infrastruttura certamente inferiore. Stante la presenza della falda a quote prossime al piano di campagna per diverse porzioni del tracciato, le opere in trincea avrebbero necessitato di interventi di impermeabilizzazione (sia nella fase provvisoria di scavo, sia nella configurazione definitiva), con significativi incrementi di costi e il superamento del finanziamento previsto.”*

Inoltre, con riferimento al collettore IN16 il proponente afferma che:

*“In termini di mitigazioni ambientali non si prevedono interventi ulteriori rispetto al ripristino ambientale delle aree di lavorazione al fine di non introdurre elementi esterni che potrebbero alterare lo stato dei luoghi. Nei ripristini si interverrà quindi tramite azioni volte a favorire il reinsediamento della vegetazione propria della linea di costa.”*

Infine, in relazione al Fabbricato tecnologico il proponente afferma che:

*“Come richiesto e come premesso in risposta al quesito 13.1, è stata sviluppata una nuova fotosimulazione riguardante l’area del fabbricato tecnologico FA02 e del Raccordo Taranto. Con l’occasione si evidenzia che il punto di vista assunto ai fini della nuova fotosimulazione è stato scelto in maniera tale da offrire una conoscenza dell’area di intervento certamente superiore rispetto a quella derivante da quello precedente.*

*Il nuovo punto di vista, essendo collocato in corrispondenza della nuova viabilità di accesso al fabbricato tecnologico (NV10, il cui tracciato è in gran parte coincidente con quello di un’esistente strada interpoderale) è tale da documentare con un più alto livello di dettaglio sia il fabbricato in questione che il raccordo ferroviario, nonché le relazioni intercorrenti tra questi e la Masseria Cillarese.*

*In relazione a quanto sopra specificato si ritiene possibile affermare che la nuova fotosimulazione oltre ad essere rispondente a quanto richiesto nel quesito in esame (stato dei luoghi aggiornato e vista ad altezza d’uomo), sia certamente più esaustiva delle finalità rispetto alle quali è stata richiesta.*

*[...]*

*Come argomentato nella nuova emissione della Relazione di compatibilità paesaggistica (IA7K00D22RGIM0002001B), le analisi che, anche sulla base della nuova fotosimulazione sviluppata, sono state condotte relativamente al rapporto intercorrente tra le opere in progetto (fabbricato tecnologico e Raccordo Taranto) e contesto paesaggistico non hanno evidenziato la necessità di aggiornare gli interventi di mitigazione, peraltro già previsti per detta area di intervento (Modulo A “Siepe ornamentale” – WBS IA01 – A – 1).*

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

Con riferimento a quanto richiesto con nota prot. n. AOO\_145\_7676 del 19.09.2022 sul rapporto dell'intervento con la pianificazione sovraordinata, il proponente, con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DIS\A0011\P\2022\185 del 20.09.2022 afferma che *“registrata la presenza del progetto del nuovo collegamento ferroviario nei massimi livelli della pianificazione dello sviluppo infrastrutturale del Paese, si deve prendere atto che risulta previsto in strumenti sovraordinati rispetto alla scala territoriale regionale.*

*Per quanto attiene il collegamento dell'aeroporto alla prevista fermata ferroviaria Perrino mediante tecnologia Bus Rapid Transit (BRT) - intervento a committenza del Comune di Brindisi - il documento RFI-Italferr ne evidenzia la complementarietà con il nuovo collegamento ferroviario tra l'aeroporto del Salento e la stazione di Brindisi, oltre che l'assenza di una presupposta sovrapposizione dei rispettivi bacini di domanda di trasporto che avrebbe condotto ad una concorrenzialità tra i due interventi. Le considerazioni esposte si prefiggono di evidenziare il carattere di collaborazione sinergica tra i due interventi che operano a diversa scala territoriale: prevalentemente comunale il sistema BRT; a carattere regionale il nuovo collegamento ferroviario. Questa cooperazione sinergica, non esclude che l'intervento relativo al nuovo collegamento ferroviario possa essere attuato autonomamente e quindi la realizzazione del sistema BRT non costituisce una condizione di “necessaria coesistenza”, paventata dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio. In coerenza con tali motivazioni, il nuovo sistema BRT non è stato considerato nella cosiddetta “opzione zero”, non rappresentando una pre-condizione all'attuazione del collegamento ferroviario dell'aeroporto del Salento.*

[...]

*“Si evidenzia, infine, che tutti i temi sollevati dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio attengono a profili inerenti aspetti di carattere strategico e trasportistico di esclusiva competenza del MIMS il quale ha previsto tale opera nell'ambito degli interventi complessivi del piano nazionale di collegamento delle infrastrutture ferroviarie ai poli aeroportuali (Es Olbia, Trapani, Salerno, Bari, Brindisi, Lamezia Terme Orio al Serio, Venezia, Catania Fontanarossa...).”*

**Si prende atto di quanto dichiarato dal proponente in merito al rapporto dell'intervento con la pianificazione sovraordinata e alla complementarietà con il collegamento dell'aeroporto alla prevista fermata ferroviaria Perrino mediante tecnologia Bus Rapid Transit (BRT); si ritiene di poter condividere, inoltre, quanto affermato dal proponente sull'analisi delle alternative localizzative e/o progettuali del tracciato ferroviario.**

**L'analisi a livello di dettaglio, invece, non ha focalizzato l'attenzione sulla possibilità di evitare la rimozione della vegetazione arborea e/o arbustiva modificando l'ultimo tratto del tracciato prima dello sbocco a mare, ed inoltre il proponente dichiara di non prevedere “interventi ulteriori rispetto al ripristino ambientale delle aree di lavorazione al fine di non introdurre elementi esterni che potrebbero alterare lo stato dei luoghi”.**

**Si prescrive il generale mantenimento delle alberature autoctone o, in alternativa, il loro reimpianto nella stessa area d'intervento, qualora queste ricadano in corrispondenza dei tracciati in progetto, salvo che le stesse siano in cattivo stato fitosanitario, tale da rendere altamente improbabile il successo del reimpianto o sottoposte alla normativa per il contrasto al batterio della *Xylella fastidiosa*; in caso di rimozione della vegetazione nell'ultimo tratto del tracciato del collettore IN16 sia**





**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

prevista la piantumazione di un'area doppia rispetto a quella trasformata, mediante specie arboree e/o arbustive autoctone e sesto di impianto non regolare.

Inoltre, sia realizzata una fascia di naturalità lineare, utilizzando specie arbustive autoctone, da insediare sotto forma di filari lungo almeno uno dei due lati del tracciato dei collettori al fine di associare ai canali nuovi corridoi ecologici e migliorare la qualità ambientale del territorio attraversato.

Per quanto riguarda l'interferenza delle lavorazioni conseguenti all'introduzione del Bivio Taranto con la Masseria Cillarese, si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente e si ritengono esaustive le fotosimulazioni, confermando quanto previsto per le opere di mitigazione.

In relazione alla richiesta di verificare la possibilità di eliminare la nuova rotatoria NV07, utilizzando la rotatoria già esistente a Nord Ovest, e modificando conseguentemente la nuova viabilità NV06, il proponente ha riscontrato con argomentazioni complessive sulle interferenze tra la viabilità e il progetto ferroviario; si prescrive, pertanto, in sede di progettazione esecutiva, un rafforzamento delle opere di mitigazione che coinvolgono le viabilità NV05, NV06 e NV08 e le aree in esse intercluse, aggiornando conseguentemente le relative Tavole delle Opere a verde.

Con riferimento alla **Compatibilità con gli Obiettivi di qualità di cui all'art. 37** si rappresenta quanto segue.

Per quanto attiene alle interpretazioni identitarie e statutarie del paesaggio regionale espresse nell'Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico del PPTR (elaborati serie 3.3), si rappresenta che l'area d'intervento appartiene all'ambito paesaggistico "*La campagna brindisina*" ed interessa l'omonima figura territoriale.

L'ambito della Campagna brindisina è geomorfologicamente caratterizzato da un uniforme bassopiano compreso tra i rialti terrazzati delle Murge dei Trulli a nord-ovest e le deboli alture del Salento settentrionale a sud. I corsi d'acqua, che rappresentano la più significativa e rappresentativa tipologia idrogeomorfologica presente, risultano poco incisivi e maggiormente ramificati alle quote relativamente più elevate ed organizzati in traiettorie ben definite procedendo verso le aree costiere; nella zona brindisina, ove i terreni del substrato sono nel complesso meno permeabili, sono diffusamente presenti reticoli di canali, spesso ramificati e associati a consistenti interventi di bonifica realizzati nel tempo per favorire il deflusso delle acque piovane negli inghiottitoi e per evitare la formazione di acquitrini. Tra gli elementi detrattori del paesaggio in questo ambito sono da considerare le diverse forme di occupazione e trasformazione antropica degli alvei dei corsi d'acqua, nonché delle aree ad essi contermini. Dette azioni contribuiscono a frammentare la naturale costituzione e continuità morfologica delle forme, nonché la continuità degli habitat e degli ecosistemi fluviali e ad incrementare le condizioni di rischio idraulico, ove le stesse azioni interessino gli alvei fluviali o le aree immediatamente contermini.

L'ambito è, altresì, caratterizzato dalla presenza di un paesaggio rurale che ha come primo elemento distintivo la percezione di un grande territorio aperto nel quale si rispecchia la forte connotazione produttiva del territorio agricolo. Detto paesaggio, con la prevalenza di coltura orticola associata all'uliveto, al frutteto, al vigneto ed ai seminativi, ha generato il mosaico agricolo tipico della campagna brindisina; nella prevalente matrice agricola dell'ambito vi è una esigua presenza di boschi, siepi e filari.



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

Dal punto di vista percettivo si tratta di un territorio di transizione tra il paesaggio dell'altopiano murgiano e quello della piana salentina, e per questo presenta caratteristiche ibride appartenenti agli ambiti limitrofi soprattutto in corrispondenza dei confini, caratterizzate da ampie visuali sulla distesa di terra rossa e verdeggiante del paesaggio agrario, la cui variabilità paesaggistica deriva dall'accostamento delle diverse colture ed è acuita dai mutevoli assetti della trama agraria, quali i grandi appezzamenti di taglio regolare, con giaciture diverse, a formare un grande patchwork interrotto da grandi radure a seminativo, il sistema di piccoli appezzamenti con prevalenza di seminativi, i campi medio-grandi con estesi seminativi e vigneti nei territori depressi bonificati.

Tra le invarianti strutturali d'Ambito il PPTR riconosce il sistema idrografico costituito dal reticolo densamente ramificato della piana di Brindisi, dai bacini endoreici e dalle relative linee di deflusso superficiali e sotteranee, nonché dai recapiti finali di natura carsica (vore e inghiottitoi) ed dal reticolo idrografico superficiale principale del Canale Reale e dei suoi affluenti, indicando tra le regole di riproducibilità dell'invariante la salvaguardia della continuità e integrità dei caratteri idraulici, ecologici e paesaggistici del sistema idrografico endoreico e superficiale e dalla loro valorizzazione come corridoi ecologici multifunzionali per la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il loro percorso.

Ulteriore invariante strutturale d'Ambito è costituita dal complesso sistema di segni e manufatti testimonianza delle culture e attività storiche che hanno caratterizzato la figura, quali reticoli di muri a secco, masserie, paretoni e limitoni.

- A.1 Struttura e componenti Idro-Geo-Morfologiche:

Il proponente afferma che *“per quanto specificatamente attiene le componenti della struttura idrogeomorfologia la normativa d'uso è atta alla salvaguardia e la tutela delle componenti naturalistiche che connotano il sistema litoraneo, quali falesie, cordoni dunari o aree ad elevato grado di naturalità, come le zone umide, tramite interventi per riduzione della pressione antropica.*

*A tal riguardo si ritiene opportuno precisare che le opere ricadenti nei territori e nelle fasce di rispetto componenti la struttura idrogeomorfologica saranno realizzate su territori oggi ad uso agricolo a ridosso delle attuali linee ferroviarie, pertanto non si rileva alcuna criticità nelle compromissioni delle componenti ad elevato grado di naturalità come le formazioni vegetazionali lungo le sponde dell'invaso e del corso del Cillarese, nel rispetto di quanto previsto dalle Norme di Piano agli artt. 43 – indirizzi – 44 – direttive – e 45 – prescrizioni.”*

- A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali:

Il proponente afferma che *“gli obiettivi e le norme per quanto attiene le componenti della struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientale volgono l'attenzione principalmente ad elevare la connettività ecologica, aumentare il gradiente ecologico degli agro-ecosistemi e preservare il grado di naturalità del litorale costiero.*

*Stante quanto previsto dagli artt. 60 – indirizzi – 61 – direttive – 62 prescrizioni della NTA del PPTR al fine del raggiungimento degli obiettivi posti, la tutela è volta alla salvaguardia della compagine vegetazione costituente le formazioni vegetazionali di rilievo. A tal proposito si rammenta quanto*



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

*emerso nell'analisi del rapporto tra il progetto e il sistema delle tutele in cui si evidenzia come lo 0,5% delle aree di rispetto di formazioni boschive venga interessato dalle opere."*

[...]

*"Le opere in progetto e, in particolare, le opere ricadenti nei territori contermini i laghi occupano porzioni territoriali in cui non si rilevano componenti vegetazioni di rilievo, inoltre è da precisare, che oltre la necessaria regimentazione idraulica, non sono previste opere di scavalco dei corsi d'acqua, garantendo così la continuità ecologica del sistema."*

- A3 Struttura e componenti antropico e storico-culturali:  
Il proponente afferma che *"riguardo la Struttura antropica storico culturale le norme favoriscono la valorizzazione delle testimonianze della struttura insediativa storico - rurale, forniscono direttive per la salvaguardia dei varchi lungo gli assi che costituiscono l'armatura insediativa e incentivano interventi per la mobilità lenta e sostenibile.*  
*Come più diffusamente esposto in precedenza, delle opere previste progetto l'opera di adeguamento della viabilità esistente NV07 ricade, in parte, all'interno dell'area di rispetto di siti storico culturali, stante quanto previsto dalle NTA e segnatamente dall'articolo 82 - Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l'area di rispetto delle componenti culturali insediative -, sono ammissibili interventi sulla rete infrastrutturale esistente purché non vengano compromessi i valori storico culturali e paesaggistici. Inoltre nell'ambito complessivo delle opere, si precisa che lo sviluppo planimetrico è studiato nell'ottica di salvaguardare il sistema insediativo, in particolare gli elementi che costituiscono l'insediamento della produzione agricola.*  
*Analoghe considerazioni valgono per quanto concerne l'intervento di adeguamento della viabilità sulla SS16 ritenuta strada a valenza paesaggistica. All'art. 88 - Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le componenti dei valori percettivi - si legge che non sono ammissibili interventi che compromettano l'integrità dei peculiari valori paesaggistici e nella loro articolazione in strutture: idrogeomorfologica, ecosistemica ambientale, antropica storico culturale godibili dagli assi a valenza paesaggistica e dai maggiori punti di vista sul territorio. L'asse viario dell'opera NV02 di fatto calca l'asse della preesistente SS16, per tipologia e caratteristiche morfologiche funzionali, l'intervento risulta essere coerente con la preesistenza."*  
[...]  
*"Tra le caratteristiche formali del tracciato ferroviario in progetto si pone attenzione sull'andamento planimetrico con due curve che interrompono la retta ferroviaria. Tale particolare scelta progettuale trova fondamento in due motivazioni. La prima è la necessità di ottimizzare il superamento delle interferenze con gli assi viari preesistenti, la seconda è preservare l'assetto insediativo. Nello specifico sono state preservate parti della città della produzione agricola.*  
*Nella sua complessità, l'opera, e in particolare, le opere viarie connesse, rientrano nell'attuale struttura territoriale relazionandosi a quella definita come armatura territoriale: l'insieme degli assi viari che dipartono a raggiera dal centro città e dalla tangenziale. La viabilità allo stato attuale indice particolarmente sulla struttura del paesaggio. Alla raggiera strutturale sono stati attribuiti significativi valori per il ruolo assunto nell'evoluzione della città. Antichi tracciati hanno*

**REGIONE  
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

*contribuito alle regole dell'assetto insediativo. I nuovi sono importanti vettori di fruizione del paesaggio.*

*Il tracciato ferroviario, nella sua definitiva configurazione, contrapponendosi alla raggera della viabilità esistente, chiude l'insediamento assumendo il ruolo di [infra] limite. Una definizione del segno di separazione tra l'insediamento in evoluzione lungo gli assi viari esistenti e la campagna circostante."*

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente in relazione alla compatibilità dell'intervento con la struttura e le componenti Idro-geo-morfologiche, ecosistemiche e ambientali e antropiche e storico – culturali. Le prescrizioni sopra riportate relative ai collettori, alle piantumazioni delle specie arboree e/o arbustive ed al rafforzamento delle opere di mitigazione che coinvolga le viabilità NV05, NV06 e NV08 e le aree in esse intercluse, consentono all'intervento di non pregiudicare la qualità ambientale del territorio, di aumentare la connettività del sistema ambientale regionale e di salvaguardare le invarianti strutturali d'ambito.

Con specifico riferimento al conseguimento della compatibilità con gli Obiettivi di qualità per la Struttura antropica e storico – culturale, al fine di migliorare la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il nuovo tracciato ferroviario, sia individuato, a corredo del progetto esecutivo, un itinerario ciclabile/a fruizione lenta, a valenza paesaggistica, in grado di mettere a sistema i beni naturalistici, paesaggistici, culturali e percettivi presenti sul territorio attraversato, nelle vicinanze del tracciato di progetto, che eventualmente interessi le strade di ricucitura di viabilità esistenti, le strade vicinali o le strade bianche rurali, prevedendo la necessaria segnaletica e le indicazioni per tali beni.

#### **CONCLUSIONI E PRESCRIZIONI**

Tutto ciò premesso e considerato, in accordo con il parere espresso dalla competente Soprintendenza con nota prot. n. 15807-P del 14.10.2022, allegata, questa Sezione ritiene che sussistano i presupposti di fatto e di diritto per il rilascio con prescrizioni del provvedimento di **Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95** per il *"Progetto definitivo del "Collegamento ferroviario dell'Aeroporto del Salento con la stazione di Brindisi" CUP J31D19000000001"* di cui all'oggetto, in quanto lo stesso, pur parzialmente in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 45, 46, 62, 63, 66 e 82 delle NTA del PPTR, risulta ammissibile ai sensi dell'art. 95 comma 1.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. AOO 145 7784 del 21.09.2022 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio:

- sia previsto il generale mantenimento delle alberature autoctone o, in alternativa, il loro reimpianto nella stessa area d'intervento, qualora queste ricadano in corrispondenza dei tracciati in progetto, salvo che le stesse siano in cattivo stato fitosanitario, tale da rendere altamente improbabile il successo del reimpianto o sottoposte alla normativa per il contrasto al batterio della *Xylella fastidiosa*; in caso di rimozione della vegetazione nell'ultimo tratto del tracciato del collettore IN16



**REGIONE  
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ  
URBANA**

**SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO**

**SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

- sia prevista la piantumazione di un'area almeno pari a quella trasformata, mediante specie arboree e/o arbustive autoctone e sesto di impianto non regolare;
- sia realizzata una fascia di naturalità lineare, utilizzando specie arbustive autoctone, da insediare sotto forma di filari lungo almeno uno dei due lati del tracciato dei collettori al fine di associare ai canali nuovi corridoi ecologici e migliorare la qualità ambientale del territorio attraversato;
  - sia previsto il rafforzamento delle opere di mitigazione che coinvolgono le viabilità NV05, NV06 e NV08 e le aree in esse intercluse, aggiornando conseguentemente le relative Tavole delle Opere a verde;
  - al fine di migliorare la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il nuovo tracciato ferroviario, sia individuato, a corredo del progetto esecutivo, un itinerario ciclabile/a fruizione lenta, a valenza paesaggistica, in grado di mettere a sistema i beni naturalistici, paesaggistici, culturali e percettivi presenti sul territorio attraversato, nelle vicinanze del tracciato di progetto, che eventualmente interessi le strade di ricucitura di viabilità esistenti, le strade vicinali o le strade bianche rurali, prevedendo la necessaria segnaletica e le indicazioni per tali beni.

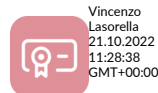
Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 15807-P del 14.10.2022 della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Brindisi e Lecce:

- *“dovrà essere individuata e proposta una ubicazione alternativa per il Fabbricato tecnologico e la Cabina TE, per la viabilità asservita, oltre che per tutte le aree ed i manufatti di pertinenza e non di nuova progettazione previsti in corrispondenza del Raccordo Taranto, interferenti con i Territori contermini ai laghi e con l'area di rispetto della Componente culturale e insediativa denominata “Masseria Cillarese” (interamente inclusa nella perimetrazione dei Territori contermini ai laghi), al fine di superare le criticità evidenziate in narrativa, valutando anche l'ipotesi di una continuità con altre infrastrutture già esistenti lungo il tracciato ferroviario in esercizio PPTR;*
- *dovrà essere individuata una soluzione progettuale che consenta di garantire la continuità della strada comunale 14 nel tratto interrotto (es. realizzazione di sottovia).”*

IL FUNZIONARIO ISTRUTTORE  
(Ing. Francesco NATUZZI)



IL DIRIGENTE AD INTERIM DEL SERVIZIO  
OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA  
(Arch. Vincenzo LASORELLA)



MIC|MIC\_SABAP-BR-LE|14/10/2022|0015807-P



*Ministero della cultura*

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

*M*

**REGIONE PUGLIA**

Dipartimento Ambiente Paesaggio, Qualità Urbana,  
Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio  
SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO  
Servizio Osservatorio e pianificazione paesaggistica  
*sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it*

7

*E.p. c.*

*Rispr al Foglio Prot. n. 7784 del 21/09/2022*

*Rif. prot. n. 14439 del 23/09/2022*

*Class 34.43.01/9*

**MIC - SOPRINTENDENZA SPECIALE PER IL PIANO  
NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA**  
*ss-pnrr@pec.cultura.gov.it*

**OGGETTO:** Comune: **BRINDISI**  
Progetto: Collegamento ferroviario dell'aeroporto del Salento con la Stazione di Brindisi. Progetto definitivo - [ID: 5935]  
Proponente: **Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**  
*Parere espresso ai sensi dell'art.146 del D.Lgs n.42 del 22/01/2004 e ss.mm.ii. in aree tutelate paesaggisticamente ai sensi degli artt. 136 e 142 dello stesso Decreto.*  
*Procedura per il rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica in deroga ex art. 95 NTA del PPTR*

In riscontro alla nota a margine indicata relativa alla questione in oggetto,

- **vista** anche nota di codesto Servizio regionale prot. AOO\_145-19/09/2022/7676 (acquisita agli atti di Ufficio al n. prot. 14441 del 23/09/2022) con la quale sono stati richiesti chiarimenti circa l'analisi effettuata dal proponente sulle alternative localizzative e/o progettuali;
- **vista** la nota A0011/P/2022/0000185 del 20/09/2022 (acquisita agli atti di Ufficio al n. prot. 14605 del 26/09/2022) con la quale RFI riscontra la suddetta richiesta di chiarimenti);
- **richiamate** le precedenti scansioni procedurali inerenti alla vicenda in esame:
  - nota prot. 3918 del 07/03/2022 con la quale la Scrivente nell'ambito della procedura di VIA statale ha reso le proprie valutazioni endoprocedimentali alla competente Direzione Generale ABAP, relativamente al progetto definitivo in oggetto;
  - nota prot. 12818 del 04/04/2022 (acquisita agli atti di Ufficio al n. prot. 5821 del 08/04/2022) con la quale la Direzione Generale ABAP ha reso il proprio parere tecnico istruttorio nell'ambito della procedura di VIA;
  - decreto di compatibilità ambientale n. 213 del 1 settembre 2022 espresso dal Ministro della Transizione Ecologica di concerto con il Ministro della Cultura;
- **vista** la Parte III "Beni paesaggistici" del D. Lgs. 42/2004 *Codice dei beni culturali e del paesaggio*;
- **visto** il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) vigente della Regione Puglia;
- **vista** la Relazione Tecnica Illustrativa paesaggistica con Proposta di Accoglimento della Domanda relativa all'intervento in oggetto, trasmessa con nota regionale prot. AOO\_145-21/09/2022/7784, con la quale si propone di **rilasciare il provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica**, ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, dell'art. 90 del PPTR, **in deroga** ai sensi dell'art.95 medesime NTA, "in quanto lo stesso, pur parzialmente in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 45, 46, 62, 63, 66 e 82 delle NTA del PPTR, risulta ammissibile ai sensi dell'art. 95 comma 1 delle stesse", nel rispetto delle prescrizioni di seguito riportate nella stessa nota:
  - "sia previsto il generale mantenimento delle alberature autoctone o, in alternativa, il loro reimpianto nella stessa area d'intervento, qualora queste ricadano in corrispondenza dei tracciati in progetto, salvo che le stesse siano in cattivo stato fitosanitario, tale da rendere altamente improbabile il successo del reimpianto o sottoposte alla normativa per il contrasto



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



al batterio della *Xylella fastidiosa*; in caso di rimozione della vegetazione nell'ultimo tratto del tracciato del collettore IN16 sia prevista la piantumazione di un'area almeno pari a quella trasformata, mediante specie arboree e/o arbustive autoctone e sesto di impianto non regolare;

- sia realizzata una fascia di naturalità lineare, utilizzando specie arbustive autoctone, da insediare sotto forma di filari lungo almeno uno dei due lati del tracciato dei collettori al fine di associare ai canali nuovi corridoi ecologici e migliorare la qualità ambientale del territorio attraversato;
- sia previsto il rafforzamento delle opere di mitigazione che coinvolgono le viabilità NV05, NV06 e NV08 e le aree in esse intercluse, aggiornando conseguentemente le relative Tavole delle Opere a verde;
- al fine di migliorare la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il nuovo tracciato ferroviario, sia individuato, a corredo del progetto esecutivo, un itinerario ciclabile/a fruizione lenta, a valenza paesaggistica, in grado di mettere a sistema i beni naturalistici, paesaggistici, culturali e percettivi presenti sul territorio attraversato, nelle vicinanze del tracciato di progetto, che eventualmente interessi le strade di ricucitura di viabilità esistenti, le strade vicinali o le strade bianche rurali, prevedendo la necessaria segnaletica e le indicazioni per tali beni”;

- **esaminata** la nuova documentazione progettuale scaricabile dal link indicato nella nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DIS\A011\P\2022\00027 (acquisita agli atti di Ufficio al n. prot. 12713 del 11/08/2022), cui fa rimando codesto Servizio regionale nella nota indicata a margine;  
si trasmettono di seguito le valutazioni di propria competenza nell'ambito della fase procedimentale indicata in oggetto.

Il **progetto** in esame riguarda la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario tra la stazione di Brindisi e la futura stazione dell'aeroporto del Salento prevista all'interno del contesto aeroportuale, nonché la realizzazione dei relativi impianti ed apparati tecnologici e di trazione elettrica, e la risoluzione delle interferenze con la viabilità mediante interventi di ripristino della maglia viaria esistente.

Nell'ambito del progetto per la nuova sede ferroviaria, dei relativi impianti ed apparati tecnologici e di trazione elettrica, è prevista la realizzazione di:

- tracciato del collegamento ferroviario a singolo binario, di lunghezza pari a circa 6+225 km (a binario singolo fino al km 5+610, a doppio binario e con marciapiedi di modulo pari a m 250 per l'ingresso in stazione), che si sviluppa a nord-ovest dell'abitato di Brindisi, in parte in trincea, in parte in rilevato basso ed in parte in rilevato alto (su cavalcaferrovia), comprendendo anche un tratto su viadotto;
- nuova stazione ferroviaria Aeroporto, ubicata ad ovest dell'area aeroportuale, nei pressi della stessa (di dimensioni planimetriche pari a 34.72 mt x 7.40 mt ed altezza pari a 4.50 metri);
- fabbricato tecnologico e cabina TE, ubicato in corrispondenza del raccordo con la linea Taranto-Brindisi,
- ripristino ed adeguamento della viabilità interferita, con realizzazione di nuove rotatorie e varianti planimetriche, come meglio di seguito esplicitato:
  - NV01 Ricucitura SP42 1+844 - Sottovia SL01 ed adeguamento della sezione stradale
  - NV02 Adeguamento viabilità SS16 2+920 - Variante altimetrica della SS16 Sezione stradale con larghezza pari a 9,50 m
  - NV03 Adeguamento controstrada SS379 3+695 - Variante planimetrica della controstrada SS379 Sezione stradale con larghezza pari a 7,00 m
  - NV04 Adeguamento viabilità Scodella Torretta 4+200 - Viabilità di ricucitura di Via della Torretta Sezione stradale con larghezza pari a 9,50 m
  - NV05 Adeguamento viabilità SC 1055+500 - Variante della Sc 105 fino al riammaglio con la rotatoria NV07 Sezione stradale con larghezza pari a 9,50 m
  - NV06 Ricucitura viabilità 5+575 - Viabilità di ricollegamento ai fondi agricoli. Sezione stradale con larghezza pari a 7,00 m
  - NV07 Nuova rotatoria su SC105 5+575 - Rotatoria
  - NV08 Adeguamento viabilità SS697 5+500 - Variante planimetrica della SS697 Sezione stradale con larghezza pari a 10,50 m
  - NV09 Viabilità di ricucitura 5+800 - Viabilità di ricollegamento ai fondi agricoli. Sezione stradale con larghezza pari a 8,50 m
  - NV10 Collegamento Fabbricato tecnologici 1+000 - Viabilità di accesso al fabbricato tecnologico FA02 Sezione stradale con larghezza pari a 8,50 m
  - NV11 Adeguamento controstrada SS16 2+900 - Viabilità di accesso ai fondi privati. Sezione stradale con larghezza pari a 7,00 m
  - NV12 Nuova rotatoria su SC della Torretta 4+000 - Rotatoria
- raccordo con il nuovo collegamento e la linea Bari-Lecce;
- raccordo con il nuovo collegamento e la linea Taranto-Brindisi;
- opere di drenaggio della piattaforma (canali di recapito, collettori di recapito con estensione fino a circa 3 km [IN11-IN12-IN13-IN14-IN15-IN16]; impianti di trattamento delle acque di prima pioggia, vasca di laminazione, tombini ferroviari e stradali, etc.).



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

L'area di intervento ricade all'interno di una vasta porzione territoriale dell'agro brindisino, ubicata nel comprensorio sito a nordovest dell'abitato di Brindisi. Il tracciato del nuovo collegamento ferroviario attraversa la piana brindisina a margine del capoluogo, connettendo importanti infrastrutture esistenti con un nuovo asse, all'interno di un territorio che, pur essendo oggetto di forti pressioni antropiche, ha preservato rilevanti aree di naturalità per gli aspetti ambientali ed ecologici che connotano gli elementi del paesaggio, con particolare riferimento alle componenti idrologiche.

La suddetta area, che come già riferito ricade nell'Ambito paesaggistico n. 9 denominato "La campagna brindisina", è caratterizzata da un paesaggio rurale con diffusa presenza di reticoli di canali, spesso ramificati, che intercettano la trama agraria e contribuiscono a renderla variegata sia dal punto di vista morfologico che culturale. Tuttavia nell'area sopra descritta si rileva la presenza di elementi detrattori tra i quali si segnalano, le diverse forme di occupazione e trasformazione antropica dei corsi d'acqua e diversi impianti da fonti rinnovabili.

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

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

- art. 142, co. 1, lett. a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare (riferito al tratto costiero in corrispondenza di Punta Patedda, interferito dal collettore IN16);
- art. 142, co. 1, lett. b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi (riferito al "Lago artificiale Cillarese", interferito dal Raccordo Bari e dal Raccordo Taranto, dal Fabbricato tecnologico e dalla Cabina TE, dalla viabilità NV10, dai collettori IN11, IN12 e IN14 e dalle aree di cantiere A.S.07 E A.T.10);
- art. 142, co. 1, lett. c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna - riferito al fiume denominato "Fosso Canale - Cillarese", interferito dal Raccordo Bari, dal Raccordo Taranto, nonché dai collettori IN11 e IN14);
- art. 142, co. 1, lett. g) - i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (norma abrogata, ora il riferimento è agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018) (riferito al bosco ubicato in corrispondenza di Punta Patedda, interferito dal collettore IN16).

Le opere di progetto descritte risultano pertanto in contrasto con gli Indirizzi, le Prescrizioni di cui agli art. 45 "Territori costieri" e "Territori contermini ai laghi", art. 46 "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua", art. 62 "Boschi" (oltre che con le Misure di salvaguardia e Utilizzazione di cui agli art. 63 "Area di rispetto dei Boschi", art. 66 "Formazioni arbustive in evoluzione naturale" e art. 82 "Area di rispetto delle componenti culturali ed insediative") delle NTA del PPTR.

In particolare i contrasti con le Prescrizioni delle NTA del PPTR sono relativi a:

- a norma dell'art. 45 non può essere consentita la realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, né la trasformazione del suolo che non utilizzi materiali e tecniche costruttive che garantiscano la permeabilità; pertanto la realizzazione del Fabbricato tecnologico e la Cabina TE, la viabilità asservita, oltre che per tutte le aree ed i manufatti di pertinenza e non di nuova progettazione previsti in corrispondenza del Raccordo Taranto sono in contrasto con il suddetto articolo;
- a norma dell'art. 46 non possono essere consentite opere di rimozione della vegetazione arborea od arbustiva, né trasformazione profonda dei suoli o qualsiasi altro intervento che turbi gli equilibri idrologici o alteri il profilo del terreno; pertanto la realizzazione dei collettori interferenti con il "Fosso Canale - Cillarese" è in contrasto con il suddetto articolo;
- a norma dell'art. 62 non possono essere consentite opere di trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva; pertanto la realizzazione del collettore IN16 è in contrasto con il suddetto articolo.

Alla luce di tutto quanto sopra esposto,

- visto l'art. 95 delle NTA del PPTR: "Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali.";



- **preso atto** dell'analisi delle **alternative localizzative e/o progettuali** effettuata dal proponente e della condivisione della stessa da parte di codesto Servizio regionale;
- **ritenuto** tuttavia che il Fabbricato tecnologico e la Cabina TE, la viabilità asservita, oltre che tutte le aree ed i manufatti di pertinenza e non di nuova progettazione previsti in corrispondenza del Raccordo Taranto, in prossimità dell'invaso del Cillarese - interferenti oltre che con i *Territori contermini ai laghi*, anche con l'area di rispetto della *Componente culturale e insediativa* denominata "Masseria Cillarese" (interamente inclusa nella perimetrazione dei *Territori contermini ai laghi*) -, sono posizionati ad una distanza minore di 100 metri e in vista della masseria omonima, e pertanto entrano in relazione visiva con la stessa sminuendone i caratteri architettonici ed il suo rapporto consolidato con il contesto;
- **evidenziato** nello specifico che per i suddetti manufatti puntuali non è stata condotta l'analisi delle alternative localizzative e che la Scrivente, già in sede di VIA statale, ha evidenziato la necessità di individuare una ubicazione alternativa per gli stessi, valutando anche l'ipotesi di una continuità con altre infrastrutture già esistenti lungo il tracciato ferroviario in esercizio;
- **considerato** inoltre che sia necessario conservare la memoria storica della Strada comunale 14 (anch'essa ricadente nella perimetrazione dei *Territori contermini ai laghi*), antica strada di connessione tra Mesagne e Brindisi, mantenendo la continuità del collegamento che, a partire dall'area in cui è ubicato il Raccordo Taranto, prosegue al di sotto della linea ferroviaria per Taranto attraverso un sottorotonda, e che sia necessario pertanto studiare una soluzione progettuale che consenta la conservazione della continuità della Strada comunale 14 anche nel tratto interferito dal raccordo di progetto;
- **considerato**, che le opere previste nel loro complesso, al netto delle previsioni di PPTR per le quali è stata avviata la procedura di deroga in essere e alla luce delle prescrizioni migliorative già impartite per il progetto in esame, possono essere assorbite dal contesto ad alto valore paesaggistico di riferimento sopra descritto, alla luce delle peculiarità del contesto attraversato dal tracciato di progetto (territorio pianeggiante caratterizzato dall'imponente presenza dell'area aeroportuale e delle importanti infrastrutture stradali e ferroviarie con cui è interrelato in progetto in esame, dalla presenza di frange di tessuto residenziale oltre che di insediamenti industriali e commerciali, che si inseriscono nella trama del suolo utilizzato a fini agricoli disegnando un paesaggio estremamente variegato ed eterogeneo); pertanto il collegamento ferroviario, come migliorato, mitigato e compensato in virtù delle prescrizioni impartite, non arreca pregiudizio al contesto che attraversa, caratterizzato da un mosaico agricolo già frammentato a causa della costruzione disordinata di abitazioni, infrastrutture viarie, impianti, aree destinate a servizi;
- **preso atto** della compatibilità con gli **Obiettivi di qualità di cui all'art. 37** delle NTA del PPTR, condivisa dalla Scrivente al netto delle criticità sopra evidenziate, perseguita anche grazie al rafforzamento delle opere di mitigazione che coinvolge la viabilità NV05, NV06 e NV08 e le aree in esse intercluse e dall'individuazione di un itinerario ciclabile a fruizione lenta richiesto da codesto Servizio regionale;

questa Soprintendenza, per quanto di competenza e nell'ambito della procedura di deroga prevista dall'art. 95 del PPTR vigente della Regione Puglia, esprime parere favorevole per le opere di progetto condividendo le prescrizioni impartite dalla Sezione Paesaggio regionale, sopra riportate, ed alle seguenti ulteriori condizioni:

1. dovrà essere individuata e proposta una ubicazione alternativa per il Fabbricato tecnologico e la Cabina TE, per la viabilità asservita, oltre che per tutte le aree ed i manufatti di pertinenza e non di nuova progettazione previsti in corrispondenza del Raccordo Taranto, interferenti con i *Territori contermini ai laghi* e con l'area di rispetto della *Componente culturale e insediativa* denominata "Masseria Cillarese" (interamente inclusa nella perimetrazione dei *Territori contermini ai laghi*), al fine di superare le criticità evidenziate in narrativa, valutando anche l'ipotesi di una continuità con altre infrastrutture già esistenti lungo il tracciato ferroviario in esercizio PPTR;
2. dovrà essere individuata una soluzione progettuale che consenta di garantire la continuità della strada comunale 14 nel tratto interrotto (es. realizzazione di sottovia).

Resta demandata all'Amministrazione Comunale, cui compete la responsabilità della verifica circa l'osservanza delle norme edilizie ed urbanistiche vigenti, la verifica della legittimità di quanto fosse già realizzato e l'eventuale rilascio del permesso per la realizzazione di quanto progettato.

**Restano ferme tutte le condizioni ambientali riportate nel parere tecnico istruttorio reso dalla Direzione Generale ABAP con nota prot. 12818 del 04/04/2022, come confluite nel decreto di compatibilità ambientale n. 213 del 1 settembre 2022 espresso dal Ministro della Transizione Ecologica di concerto con il Ministro della Cultura.**

Il Soprintendente  
Arch. Francesca RICCIO\*

Il Responsabile del Procedimento  
Arch. Marzia ANGELINI

Firmato digitalmente da

**FRANCESCA  
RICCIO**

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

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

