

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 3 aprile 2023, n. 440

Progetto definitivo del “Nodo intermodale di Brindisi, completamento dell’infrastruttura di collegamento dell’area industriale retro-portuale di Brindisi con l’infrastruttura ferroviaria nazionale”. AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

Il Presidente della Giunta Regionale, dott. Michele Emiliano, con delega al Paesaggio, sulla base dell’istruttoria espletata dal Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica e confermata dal Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, 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”;

Premesso che:

- con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DIS\A0011\P\2022\214 del 30.09.2022 RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA 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, *“nell’ambito della Conferenza di Servizi in corso, convocata il 23/05/2022”* per il progetto definitivo del *“Nodo intermodale di Brindisi, completamento dell’infrastruttura di collegamento dell’area industriale retro-portuale di Brindisi con l’infrastruttura ferroviaria nazionale”*; il proponente ha specificato che *“nell’ambito del procedimento di VIA, è stato rilasciato il parere della Soprintendenza Speciale per il PNRR del Ministero della Cultura, nota prot. 1228 del 5/07/2022 (Allegato 1), la quale riporta che “L’opera potrà essere realizzata in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI della NTA del PPTR, alle condizioni di cui all’art. 95 “Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità”, in sede di autorizzazione paesaggistica” e che il “provvedimento di deroga, come specificato dal comma 1 dell’art. 95, è rilasciato dalla Regione Puglia (con Delibera di Giunta Regionale) in sede di autorizzazione paesaggistica e che pertanto, il concerto previsto dall’art. 25, comma 2-bis del D.Lgs. 152/2006, del Soprintendente Speciale per il PNRR non potrà ricomprendere l’autorizzazione paesaggistica, dovendosi svolgere uno specifico procedimento al riguardo”*;
- in data 23 agosto 2022 è stato pubblicato il Decreto MiTE-MiC n. 203 di compatibilità ambientale dell’opera che comprende il suddetto parere della Soprintendenza Speciale;
- con pec del 03.11.2022 RFI ha trasmesso la certificazione di avvenuto versamento degli oneri istruttori, mediante il pagamento di € 2.656,90 - Id univoco riscossione 575b929f25e54f4f969733c4769f232d.
- con nota prot. n. RFI-NEMI-DIN.DIS\A0011\P\2022\0000405 del 15.11.2022 RFI ha sollecitato il rilascio dell’Autorizzazione Paesaggistica in deroga;
- con nota prot. n. AOO_145_10261 del 06.12.2022 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha evidenziato i contrasti con la pianificazione paesaggistica ed ha indicato i presupposti e le prescrizioni per l’eventuale rilascio dell’Autorizzazione paesaggistica in deroga, ex artt. 90, 91 e 95 delle NTA del PPTR, chiedendo al proponente di integrare la documentazione progettuale con un’analisi dettagliata volta a verificare la possibilità di evitare l’attraversamento del Fiume Grande, predisponendo un raccordo più a Sud;

- con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DICSA\A0011\P\2023\116 del 09.02.2023 RFI ha trasmesso una relazione in riscontro a quanto richiesto con nota prot. n. AOO_145_10261 del 06.12.2022.

Considerato che:

- la proposta progettuale consiste nella realizzazione di un'infrastruttura di collegamento dell'area industriale retro-portuale di Brindisi con l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, mediante un tracciato ferroviario di circa 3,2 km, prevalentemente in rilevato; gli interventi consentiranno la terminalizzazione dei treni a servizio del porto, della zona industriale e della Piattaforma Logistica Intermodale retro-portuale nella nuova Stazione Elementare e la dismissione del servizio merci nella stazione di Brindisi;
- gli interventi previsti, comportando trasformazione profonda dei suoli e movimento di terre in **"Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche"**, risultano in contrasto con le prescrizioni di cui all'art. 46 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 Speciale per il PNRR del Ministero della Cultura, espresso con nota prot. n. 1228 del 05.07.2022, compreso nel Decreto MiTE-MiC n. 203 del 23.08.2022, parte integrante e sostanziale dell'Allegato A e ad esso allegato anche nella versione destinata alla pubblicazione priva di dati non divulgabili.

Dato atto che il presente provvedimento attiene esclusivamente agli aspetti di natura paesaggistica, con riferimento alla compatibilità delle opere con il vigente PPTR, 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 2.656,90 – reversale di incasso n. 109810 del 04.11.2022.

Ritenuto che, alla luce delle risultanze istruttorie di cui al Parere Tecnico allegato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR del Ministero della Cultura, con nota prot. n. 1228 del 05.07.2022, 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 *"Nodo intermodale di Brindisi, completamento dell'infrastruttura di collegamento dell'area industriale retro-portuale"*

di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale", di cui all'oggetto, composto dagli elaborati elencati, con la relativa impronta informatica secondo l'algoritmo MD5, nel parere tecnico allegato (ALLEGATO A).

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.

Il Presidente, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'articolo 4 – comma 4 – lettera d) della L.R. 7/1997 e 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 "Nodo intermodale di Brindisi, completamento dell'infrastruttura di collegamento dell'area industriale retro-portuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale", di cui all'oggetto, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR del Ministero della Cultura, con nota prot. n. 1228 del 05.07.2022, l'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

Prescrizioni:

Si confermano le prescrizioni già impartite dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR con nota prot. n. 1228 del 05.07.2022; a maggiore specificazione di quanto già richiesto con le prescrizioni 3, 8 e 11, si prescrive che in sede di progettazione esecutiva siano aggiornate le Opere a verde, rappresentate nelle tavole IA7L00D22P6IA0000001B e IA7L00D22P6IA0000002B, prevedendo:

- il generale mantenimento delle alberature autoctone o, in alternativa, il loro reimpianto nella stessa area d'intervento come elementi dei tipologici individuati, 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;
 - la realizzazione di corridoi ecologici utilizzando specie arbustive autoctone, da insediare sotto forma di filari lungo almeno uno dei due lati del tracciato dei collettori;
 - il rafforzamento delle opere di mitigazione nelle aree intercluse tra la nuova viabilità NV02 e il rilevato ferroviario, nonché tra il Fiume Grande e il rilevato ferroviario nel tratto della curva di collegamento con la linea Bari – Lecce;
 - idonee opere di rinaturalizzazione per le aree di cantiere oltre il mero ripristino ante-operam, anche promuovendo aree di riforestazione in coerenza con quanto previsto dal Patto città/campagna.
2. Di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.
 3. 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 Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Brindisi e Lecce del Ministero della Cultura;
- a Rete Ferroviaria Italiana SpA;
- alle Sezioni Autorizzazioni Ambientali, Urbanistica e Infrastrutture per la Mobilità.

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)

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)

Il Presidente della Giunta:
(Dott. Michele EMILIANO)

LA GIUNTA

UDITA la relazione istruttoria e la conseguente proposta del Presidente della Giunta;

VISTE le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;

A VOTI unanimi espressi nei modi di legge;

D E L I B E R A

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

1. Di approvare la relazione del Presidente della Giunta, con delega 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 "*Nodo intermodale di Brindisi, completamento dell'infrastruttura di collegamento dell'area industriale retro-portuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale*", di cui all'oggetto, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR del Ministero della Cultura, con nota prot. n. 1228 del 05.07.2022, l'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

Prescrizioni:

Si confermano le prescrizioni già impartite dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR con nota prot. n. 1228 del 05.07.2022; a maggiore specificazione di quanto già richiesto con le prescrizioni 3, 8 e 11, si prescrive che in sede di progettazione esecutiva siano aggiornate le Opere a verde, rappresentate nelle tavole IA7L00D22P6IA0000001B e IA7L00D22P6IA0000002B, prevedendo:

- il generale mantenimento delle alberature autoctone o, in alternativa, il loro reimpianto nella stessa area d'intervento come elementi dei tipologici individuati, 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;
- la realizzazione di corridoi ecologici utilizzando specie arbustive autoctone, da insediare sotto forma di filari lungo almeno uno dei due lati del tracciato dei collettori;
- il rafforzamento delle opere di mitigazione nelle aree intercluse tra la nuova viabilità NV02 e il rilevato ferroviario, nonchè tra il Fiume Grande e il rilevato ferroviario nel tratto della curva di collegamento con la linea Bari – Lecce;
- idonee opere di rinaturalizzazione per le aree di cantiere oltre il mero ripristino ante-operam, anche promuovendo aree di riforestazione in coerenza con quanto previsto dal Patto città/campagna.

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 Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Brindisi e Lecce del Ministero della Cultura;
- a Rete Ferroviaria Italiana SpA;
- alle Sezioni Autorizzazioni Ambientali, Urbanistica e Infrastrutture per la Mobilità.

Il Segretario generale della Giunta

ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta

MICHELE EMILIANO

**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/2023/00020****VERSIONE PER LA PUBBLICAZIONE**

Progetto definitivo del “Nodo intermodale di Brindisi, completamento dell’infrastruttura di collegamento dell’area industriale retro-portuale di Brindisi con l’infrastruttura ferroviaria nazionale”.

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. RFI-NEMI.DIN.DIS\A0011\P\2022\214 del 30.09.2022 RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA 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, “nell’ambito della Conferenza di Servizi in corso, convocata il 23/05/2022” per il progetto definitivo del “Nodo intermodale di Brindisi, completamento dell’infrastruttura di collegamento dell’area industriale retro-portuale di Brindisi con l’infrastruttura ferroviaria nazionale”; il proponente ha specificato che “nell’ambito del procedimento di VIA, è stato rilasciato il parere della Soprintendenza Speciale per il PNRR del Ministero della Cultura, nota prot. 1228 del 5/07/2022 (Allegato 1), la quale riporta che “L’opera potrà essere realizzata in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI della NTA del PPTR, alle condizioni di cui all’art. 95 “Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità”, in sede di autorizzazione paesaggistica” e che il “provvedimento di deroga, come specificato dal comma 1 dell’art. 95, è rilasciato dalla Regione Puglia (con Delibera di Giunta Regionale) in sede di autorizzazione paesaggistica e che pertanto, il concerto previsto dall’art. 25, comma 2-bis del D.Lgs. 152/2006, del Soprintendente Speciale per il PNRR non potrà ricomprendere l’autorizzazione paesaggistica, dovendosi svolgere uno specifico procedimento al riguardo”.

In data 23 agosto 2022 è stato pubblicato il Decreto MiTE-MiC n. 203 di compatibilità ambientale dell’opera che comprende il suddetto parere della Soprintendenza Speciale.

La documentazione presente all’indirizzo indicato in nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DIS\A0011\P\2022\214 del 30.09.2022 è costituita dagli elaborati, in formato elettronico, raggruppati nelle seguenti macro categorie.

ELABORATI GENERALI
SICUREZZA PROGETTAZIONE
MESSA IN SERVIZIO



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

SICUREZZA MANUTENZIONE INTEROPERABILITA'
ESERCIZIO
GEOLOGIA
GEOTECNICA
IDROLOGIA E IDRAULICA
INFRASTRUTTURA FERROVIARIA
 Elaborati di inquadramento
 Planimetrie di progetto
 Tracciamento
 Sezioni trasversali di progetto
 Sezioni tipo
ARMAMENTO
VIADOTTI
 Viadotto ferroviario su SS613
 VI02 - Viadotto su Fiume Grande
VIABILITA'
 Viabilità Adeguamento Strada per Formosa (NV01)
 Viabilità Adeguamento SC78 (NV02)
 Viabilità accesso fondi (NV03)
 Viabilità di ricucitura (NV04)
 Viabilità accesso fabbricati tecnologici di bivio (NV05)
 NV06 - Viabilità accesso VVFF
OO.CC MINORI
 SL01 - Sottovia Strada per Formosa
 MU02-Muri di contenimento corpo ferroviario
 MU03-Muro di separazione tra viabilità NV06 e sede ferroviaria
OPERE IDRAULICHE
 Parte generale
 Tombini Idraulici
 Collettori e Canali
 Smaltimento acque meteoriche - Piattaforma Ferroviaria, Stradale e di Stazione
 Vasche interrato per riserva idrica
FABBRICATI TECNOLOGICI
 Fabbricato Tecnologico di stazione PP/ACCM FA01
 Fabbricato Tecnologico di bivio PPM FA02
B.O.E
DEMOLIZIONI
INTERFERENZE VIARIE
 IN04 - intervento di riprofilatura SP88
GESTIONE TERRE
OPERE A VERDE
STUDIO IMPATTO AMBIENTALE
 SIA- ELABORATI GENERALI
 SIA- VINCOLI E TUTELE
PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE
RELAZIONE PAESAGGISTICA
CANTIERIZZAZIONE
INTERFERENZE E SOTTOSERVIZI
IMPIANTI INDUSTRIALI E TECNOLOGICI
IS-SCMT
 Relazione Impianti di Segnalamento
 Impianto di segnalamento - Architettura ACCM

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA***Relazione Tecnica Sistemi di Supervisione**WBS Sistemi di Supervisione**SCC**Relazione Tecnica SCC/SCCM**WBS SCC/SCCM**IMPIANTI LFM**Elaborati generali**LF01 - Fabbricato Tecnologico Bivio Brindisi Sud**LF02 - Fabbricato Tecnologico Brindisi Intermodale**CABINA TE**Elaborati generali**Piazzale Cabina TE**FA03 - Fabbricato Cabina TE**IMPIANTI TLC**Generale**Sistemi Trasmissivi**Sistema radio Terra-Treno**Impianto di Telefonia VOIP**TRAZIONE ELETTRICA**ESPROPRI**SITI CONTAMINATI*

Con specifico riferimento alle macro categorie RELAZIONE PAESAGGISTICA, OPERE A VERDE e CANTIERIZZAZIONE la documentazione è costituita dai seguenti elaborati, dei quali si riporta la codifica MD5:

IA7L00D22N5IM0002001A.pdf - 9d5a8a6b2ed8dfc1307758430add9f5f
IA7L00D22N5IM0002002A.pdf - 941430663a3bd2a61ffe94a7cbf41ec3
IA7L00D22N5IM0002003A.pdf - 101090e076f20a8ac53b1a0ea1e3a84b
IA7L00D22N5IM0002004A.pdf - 07f3ee17f0140ba6f33c7b80cb2aa48a
IA7L00D22RGIM0002001A.pdf - d70b1148c6312d349c36c0591c661998
IA7L00D22RHIM0002001A.pdf - 6e189e1ec0e62e0d98cf35e3be6cc9fb
IA7L00D22P6BB0000001B.pdf - 99b30af05ecf2443ed7b928cd394a4e0
IA7L00D22P6BB0000002B.pdf - 612a5eab5c2f76d8684c2be67bcd909
IA7L00D22P6IA0000001B.pdf - 4a0af17470db6cf422a4141ad67620cc
IA7L00D22P6IA0000002B.pdf - 1224067b7106b0a1a250d282798f0547
IA7L00D22RGIA0000001B.pdf - ecfdc52308c353458b6e04077de4675f
IA7L00D53C4CA0000001B.pdf - 38028191d755730f1bc7e5abb5e6f7e7
IA7L00D53P6CA0000001B.pdf - 99d100bb41f2bec38114dac73d4a1303
IA7L00D53P6CA0000002B.pdf - b7bcd362be142c5a07c109ea5db09e6b
IA7L00D53PHCA0000001B.pdf - f24962bac349a5d421caecb687012376
IA7L00D53RGCA0000001B.pdf - f28b41cc48e4f8115a572e0610d6eb23

Con pec del 03.11.2022 RFI ha trasmesso la certificazione di avvenuto versamento degli oneri istruttori, mediante il pagamento di € 2.656,90 - Id univoco riscossione 575b929f25e54f4f969733c4769f232d.

Con nota prot. n. AOO_145_10261 del 06.12.2022 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha evidenziato i contrasti con la pianificazione paesaggistica ed ha indicato i presupposti e le prescrizioni per l'eventuale rilascio dell'Autorizzazione paesaggistica in deroga, ex artt. 90, 91 e 95 delle NTA del PPTR, chiedendo al proponente di integrare la documentazione progettuale con un'analisi dettagliata

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

volta a verificare la possibilità di evitare l'attraversamento del Fiume Grande, predisponendo un raccordo più a Sud.

Con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DICSA\A0011\P\2023\116 del 09.02.2023 RFI ha trasmesso una relazione in riscontro a quanto richiesto con nota prot. n. AOO_145_10261 del 06.12.2022.

DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

L'intervento oggetto di Autorizzazione Paesaggistica in deroga consiste nella realizzazione di un'infrastruttura di collegamento dell'area industriale retro-portuale di Brindisi con l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Il progetto si compone di due lotti, dei quali il Lotto 1 prevede opere a carico del Comune di Brindisi già appaltate e in parte realizzate (Binario di corretto tracciato e precedenza in sinistra della nuova Stazione Elementare, Nuova tratta ferroviaria di collegamento tra la Dorsale del Consorzio ASI di Brindisi e la nuova Stazione Elementare per l'arrivo/partenza di treni merci a modulo 750m) ed il Lotto 2, oggetto dell'Autorizzazione Paesaggistica, le seguenti opere a carico di RFI:

- Binari I e II della nuova stazione per l'arrivo/partenza treni di merci a modulo 750m;
- Completamento posa Binari III e IV e adeguamento sede già realizzata per garantire lo stazionamento per l'intero sviluppo del Modulo di stazione da 750 m;
- Nuova tratta ferroviaria di collegamento tra la suddetta nuova Stazione Elementare e la linea Bari – Lecce (OO.CC. + armamento);
- Posto di comunicazione e bivio di collegamento della nuova tratta con la Linea Adriatica (al km 764+230 circa della linea Bari – Lecce);
- Impianti di trazione elettrica e apparati tecnologici della nuova stazione merci, della tratta di collegamento tra questa e la Linea Adriatica e del bivio sulla Linea Adriatica per l'allaccio della nuova linea.

Il nuovo tracciato ferroviario, prevalentemente in rilevato, si estende per circa 3,2 km.

Il progetto prevede due Opere d'arte principali, il VI01 - Ponte sulla SS613, di 62,5 m e il VI02 - Ponte sul Fiume Grande, di 55 m, ed un sottovia, SL01 Sottovia Strada Comunale Formosa; inoltre, prevede nuove viabilità (NV01, NV02, NV03, NV04, NV05) e strade di ricucitura, al fine di risolvere le interferenze con la viabilità esistente.

Gli interventi proposti consentiranno la terminalizzazione dei treni a servizio del porto, della zona industriale e della Piattaforma Logistica Intermodale retro-portuale nella nuova Stazione Elementare e la dismissione del servizio merci nella stazione di Brindisi.

Al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura il progetto prevede alcuni tipologici ambientali, differenziati per specie, morfologia e funzionalità:

- Modulo A – *Siepe arbustiva*: piantumazione di essenze arbustive di Oleandro e Lavanda con sesto di impianto di 3 m per mitigare elementi lineari quali muri o recinzioni oltre che il corpo di bassi rilevati e trincee delle opere;



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- Modulo B – *Filare arboreo*: piantumazione di olivi in fasce di 4 m per mitigare rilevati alti o per mascherare le opere principali e migliorare l’inserimento paesaggistico dell’opera;
- Modulo C – *Formazioni areali composte da estese aree prative con presenza di arbusti*: piantumazione di essenze arbustive di Oleandro, Lavanda e Ginestra all’interno delle aree intercluse e nelle aree residuali;
- Modulo D – *Macchia arboreo arbustiva*: impianto di una fascia vegetata caratterizzato da buon grado di copertura e sviluppo verticale su più orizzonti con funzione di mascheramento e ripristino della valenza ecologica, con sesto naturaliforme;
- Modulo E – *Macchia ripariale*: realizzazione di formazioni areali in aree umide con piantumazione di Tamerice, Salice Rosso e Alaterno per ripristinare o potenziare le formazioni ripariali presenti.

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*: gli interventi in progetto, per circa 350 m del tracciato ferroviario, nonché la viabilità di accesso ai fabbricati tecnici NV05, il fabbricato tecnico FA02 e la cabina TE con i relativi piazzali, la vasca di prima pioggia IN07, un tratto del canale IN11 e un tratto della strada comunale Formosa interessano **“Fiumi, torrenti e corsi d’acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche”**, e precisamente **“Fiume Grande”**, 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**; inoltre l’area di cantiere CA.01 ricade all’interno dei **“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;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04)*: gli interventi non interessano Ulteriori contesti paesaggistici della struttura idro-geo-morfologica;

Struttura ecosistemica e ambientale

- *Beni paesaggistici*: gli interventi non interessano beni paesaggistici della struttura ecosistemica e ambientale;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04)*: gli interventi lambiscono **“Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali”**, ed in particolare l’area di rispetto del **PNR “Salina di Punta della Contessa”** disciplinato dagli indirizzi di cui all’art. 69, dalle direttive di cui all’art. 70 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all’art. 72 delle NTA del PPTR;

Struttura antropica e storico - culturale

- *Beni paesaggistici*: gli interventi non interessano beni paesaggistici della struttura antropica e storico-culturale;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04)*: nel collegamento con la Linea Bari-Lecce gli interventi interessano l’**“Area di rispetto delle componenti culturali e**



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

insediative” ed in particolare l’area di rispetto di *“Masseria Taverna”*, disciplinata dagli indirizzi di cui all’art. 77, dalle direttive di cui all’art. 78 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all’art. 82 delle NTA del PPTR; inoltre, gli interventi a Nord interferiscono con la *“SP88”* individuata come *“Strada a valenza paesaggistica”*, disciplinata dagli indirizzi di cui all’art. 86, dalle direttive di cui all’art. 87 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all’art. 88 delle NTA del PTR.

L’intervento, così come proposto, risulta dunque in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all’art. 46 delle NTA del PPTR, poiché all’interno dei *“Fiumi, torrenti e corsi d’acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche”* per il comma 2 lettere a1) e a6) dell’art. 46 non sono consentiti:

- Art. 46 co. 2 lett. a1) – *“realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, ad eccezione di quelle strettamente legate alla tutela del corso d’acqua e alla sua funzionalità ecologica”*;
- Art. 46 co. 2 lett. a6) – *“trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno”*.

VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

Gli interventi in progetto sono mirati alla realizzazione di un’infrastruttura di collegamento dell’area industriale retro-portuale di Brindisi con l’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Una parte del tracciato interferisce con *“Fiumi, torrenti e corsi d’acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche”*, per i quali il PPTR ritiene inammissibili nuove opere edilizie, ad eccezione di quelle strettamente legate alla tutela del corso d’acqua e trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre; tali interventi sono, invece, previsti per la realizzazione del rilevato ferroviario e delle lavorazioni complementari. Inoltre, il PPTR auspica interventi volti a limitare e ridurre le trasformazioni e l’artificializzazione del reticolo idrografico, conservare e incrementare gli elementi di naturalità presenti, riducendo i processi di frammentazione degli habitat e degli ecosistemi e promuovendo l’inclusione degli stessi in un sistema di corridoi di connessione ecologica.

Pertanto, 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.”*

In relazione all’analisi delle **alternative localizzative e/o progettuali**, il proponente afferma che:

“il progetto definitivo in esame è parte di un più vasto complesso progettuale la cui progettazione costituisce il punto di arrivo di un lungo percorso di confronto con gli enti Istituzionali competenti (Ministero delle

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

Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Ministero della Transizione Ecologica, Regione Puglia, Comune di Brindisi e comuni contermini).

In merito al sistema di cantierizzazione ed alla individuazione delle aree di stoccaggio e di deposito, il Proponente ha attuato tutte le verifiche tese ad ottimizzare il consumo di suolo e ad individuare contesti caratterizzati dal minor pregio possibile in termini di valore paesistico-ambientale. In merito alle aree tecniche ovvero alle aree di lavoro, la stretta correlazione tra le opere di progetto e le aree stesse non permettono elevati margini di scelta, e pertanto non risulta possibile individuarne alternative localizzative. Inoltre, si evidenzia che in fase di progettazione esecutiva il progetto di cantierizzazione sarà ulteriormente dettagliato, verificando puntualmente le interferenze che si determinano con il territorio e identificando ed attuando gli opportuni correttivi di concerto con i portatori di interesse."

Nello Studio di Impatto Ambientale è affrontato il tema delle alternative progettuali, anche con riferimento al Lotto1, a carico del Comune di Brindisi.

"Nel caso in specie, il tema delle alternative di progetto risulta strettamente correlato alle articolate fasi che hanno condotto alla scelta della attuale progettualità ed agli obiettivi posti alla base dell'iniziativa stessa.

Per quanto attiene alle origini poste alla base del presente progetto, inizialmente, la progettazione fu pensata per soddisfare esigenze di carattere commerciale e di viabilità prevedendo un nuovo raccordo ferroviario industriale e portuale tra la Zona industriale e la Stazione di Tutturano del comune di Brindisi (BR), fu approvata nell'ambito del POR Puglia 2000-2006 della Regione Puglia. Nello specifico, detti lavori ebbero ad oggetto l'intervento per il "Nuovo raccordo ferroviario tra la zona retroportuale di Brindisi (Costa Morena) – Via Archimede, sottopasso S.S. 613, innesto alla linea FS – parco merci Tutturano" che prevedeva lo sviluppo della linea ferroviaria per circa 9 Km, oltre ad altri 3 Km di binari necessari per attrezzare la zona di presa in carico in modo da comporre i treni da immettere sulla linea RFI nazionale.

Rispetto a tale soluzione vennero sollevati problemi e criticità. Infatti, la realizzazione del raccordo tra la rete ferroviaria ASI e la stazione di Tutturano, non avrebbe consentito l'auspicata dismissione del binario di collegamento attuale con la stazione di Brindisi sia per l'intervenuto declassamento a fermata di Tutturano sia per la richiesta, formulata da parte di RFI, di mantenere il raccordo attuale in esercizio nelle more della realizzazione di un ulteriore raccordo elettrificato e dotato di una stazione elementare che consentisse di effettuare arrivi e partenze dei treni merci direttamente dalla nuova stazione.

Alla luce delle suddette criticità, la Regione Puglia promosse una serie di incontri per approfondire tutti gli aspetti legati alle problematiche, individuando una soluzione che avrebbe permesso di realizzare un assetto infrastrutturale più efficiente. In tal senso, l'originario intervento relativo al "Nuovo raccordo ferroviario tra la zona retroportuale di Brindisi (Costa Morena) – Via Archimede, sottopasso S.S. 613, innesto alla linea FS – parco merci Tutturano" fu parzialmente ricompreso nel nuovo intervento per la "realizzazione e attrezzaggio tecnologico del raccordo e della nuova stazione merci per il collegamento del porto dell'ASI di Brindisi alla rete RFI".

Tale nuovo intervento fu suddiviso in due lotti:

- il primo lotto funzionale, che va dall'innesto alla rete ASI sino alla fine della Nuova Stazione Elementare, e a carico del Comune di Brindisi ed è ad oggi in fase di realizzazione;*
- il secondo lotto funzionale, che prevede l'innesto diretto alla linea Adriatica verso nord, anziché l'interconnessione nella stazione di Tutturano, con una riduzione delle manovre supplementari e della lunghezza del raccordo e, quindi, con una riduzione delle percorrenze in fase di manovra, e a carico di RFI.*



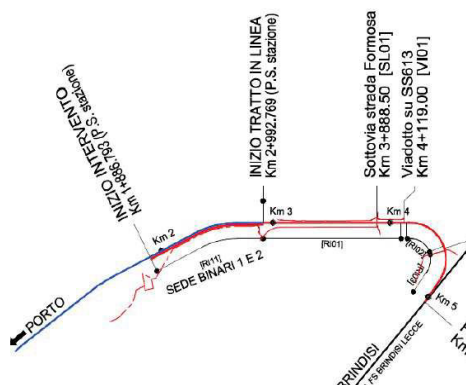
**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

a carico di RFI.



Entrando nel merito del collegamento ferroviario oggetto del progetto al quale è riferito il presente SIA, questo costituisce il lotto 2 a carico di RFI. Il progetto in esame nasce dalla volontà di incentivare il traffico merci su ferro, integrando il sistema portuale con il sistema ferroviario nazionale, in modo da ridurre le interferenze con il tessuto urbano di Brindisi ed il traffico viaggiatori all'interno della stazione di Brindisi.

Per quanto invece concerne la configurazione di progetto, le scelte progettuali relative al tracciato oggetto del presente SIA sono necessariamente vincolate dal realizzando Lotto 1 che, come premesso, ha come obiettivo il collegamento tra l'area ASI di Brindisi e la nuova Stazione Elementare, oggetto di altro appalto.

In tale contesto, gli interventi di Lotto 2, oggetto del presente SIA, rappresentano la naturale prosecuzione del tracciato afferente al Lotto 1, atta a garantire il collegamento della Stazione Elementare, e con essa l'area industriale retro-portuale di Brindisi, con la linea ferroviaria nazionale.

In altri termini, appare evidente come non sia possibile qualsiasi altra soluzione progettuale atta a perseguire e conseguire i medesimi obiettivi posti in capo all'iniziativa in esame che sia diversa da quella sviluppata nel progetto oggetto del presente studio.

3.2 Gli aspetti ambientali

Assunto che nessuna altra soluzione progettuale diversa da quella oggetto del presente Studio possa perseguire l'obiettivo di connettere l'area industriale retro-portuale di Brindisi con la linea ferroviaria nazionale, l'aver risposto a detto obiettivo attraverso un tracciato che si sviluppa assecondando l'andamento di quello in via di realizzazione afferente al Lotto 1, costituisce l'unica soluzione perseguibile all'interno di un'ottica di risparmio delle risorse naturali utilizzate e, più in generale, di limitazione degli effetti ambientali derivanti dalla presenza e dall'esercizio della nuova infrastruttura.

Ne consegue che, gli effetti che derivano da detta scelta progettuale sotto il profilo ambientale e, in particolare, rispetto a tutti gli aspetti correlati alla fisicità dell'opera, quali per l'appunto quelli concernenti il consumo di suolo, la modifica degli usi in atto, la riduzione del patrimonio agroalimentare, sottrazione di habitat e biocenosi, nonché la modifica della struttura del paesaggio e quella del paesaggio percettivo, possono essere risolti e ridotti esclusivamente attraverso ottimizzazioni a carattere puntuale del tracciato in progetto.

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

Rispetto a tale situazione si segnala unicamente la presenza del Fiume Grande, e relativa fascia di rispetto di 150 metri, tutelato per legge ai sensi dell'art. 142 co. 1 lett. c) del Dlgs. 42/2004 e s.m.i, in corrispondenza dell'unico tratto ferroviario che si sviluppa in curva. A tal proposito si evidenzia come senza la progettazione di tale tratto non sia possibile il collegamento diretto con la linea ferroviaria nazionale verso nord."

Con nota prot. n. AOO_145_10261 del 06.12.2022 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha chiesto al proponente di dimostrare la necessità di prevedere l'attraversamento del Fiume Grande mediante il VI02 - Ponte sul Fiume Grande, di 55 m, in luogo di un raccordo localizzato più a Sud, che eviti l'attraversamento stesso, nel qual caso non ricorrerebbero le condizioni per attivare le procedure in deroga al Piano Paesaggistico.

Il proponente con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DICSA\A0011\P\2023\116 del 09.02.2023 RFI ha trasmesso una relazione in riscontro a quanto richiesto affermando che:

"In merito alla possibilità di individuare un raccordo localizzato più a Sud, che eviti l'attraversamento del fiume Grande, sono stati condotti specifici approfondimenti progettuali, palesando, tuttavia, che la soluzione di PD non ha alternative sostenibili, se non a patto di realizzare un "tracciato" ferroviario, che si discosta significativamente da una soluzione di mero "raccordo" tra due tracciati esistenti e che sarebbe peraltro caratterizzato da maggiori impatti sul territorio, sull'ambiente, sulle percezioni dello stesso paesaggio, sulle conseguenti necessarie opere d'arte e sui costi di investimento.

La realizzazione di un raccordo localizzato più a Sud, conduce, infatti, a individuare un tracciato ferroviario (nel seguito indicata con "alternativa condizionata"), che, per poter garantire i medesimi requisiti progettuali della soluzione in valutazione, partendo dal tratto di ferrovia in rettilineo già realizzato dal Comune di Brindisi (Lotto 1), anziché raccordarsi direttamente all'esistente linea ferroviaria, mediante un raggio di curvatura compatibile con i requisiti richiesti dal Gestore dell'Infrastruttura, dovrebbe, invece - allungando significativamente il percorso per complessivi 1,3 Km - deviare il percorso con una curva in sinistra, attraversare in rettilineo una prima volta un altro corso d'acqua esistente, il Canale di Levante, con un'opera d'arte della medesima tipologia (travata reticolare a via inferiore di luce 55 m) e dalle dimensioni confrontabili con quella prevista nella soluzione sul Fiume Grande, curvare a destra per poi continuare ad attraversare, in rettilineo, la SS613 con una travata reticolare a via inferiore di luce 60m, curvare nuovamente a destra, intercettando nuovamente il Canale di Levante e attraversandolo con un'ulteriore travata reticolare a via inferiore di luce 55 m, per raccordarsi finalmente alla linea ferroviaria Bari-Lecce. Dal punto di vista idraulico, inoltre, per la suddetta alternativa condizionata sarebbero necessarie opere di riprofilatura e arginatura anche sul Canale di Levante - per un'estensione complessivamente pari a circa 600 m, comparabile con quella delle analoghe opere idrauliche che sarebbe necessario realizzare sul Fiume Grande - presentando, tuttavia, l'aggravio di dover adeguare anche alcune opere d'arte afferenti a viabilità interpoderali esistenti."

Il proponente ha dettagliato le proprie considerazioni con riferimento alle prestazioni e alla funzionalità dell'eventuale alternativa condizionata, evidenziando che per quest'ultima sarebbero necessarie 3 opere di scavalco ed un allungamento del percorso planimetrico per circa 1,3 km.

L'alternativa condizionata, pur non interessando direttamente la fascia di rispetto del fiume Grande, presenta interferenza con il Canale di Levante, ulteriore elemento del sistema idrografico che costituisce una delle Invarianti strutturali d'ambito, vicinanza con una Masseria tutelata e comporta una sottrazione di suolo per circa 8.5 ha, mentre il progetto definitivo comporta sottrazione di suolo per circa 5.2 ha.

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

Conclusivamente il proponente ha effettuato un'analisi quantitativa preliminare *“che evidenzia, tenuto conto dei molteplici aspetti in gioco, la netta preferibilità della soluzione di PD, con un rapporto numerico dell'ordine di circa 75:25”*.

Si ritiene di condividere quanto affermato dal proponente sull'analisi delle alternative localizzative e/o progettuali, sulla necessità di raccordare gli interventi del Lotto 2 a quanto previsto dal Lotto 1 in via di realizzazione e sulla definitiva necessità di prevedere l'attraversamento del Fiume Grande mediante il VI02.

In merito la Soprintendenza Speciale per il PNRR ha affermato che *“con specifico riferimento all'analisi delle alternative localizzative e/o progettuali, si ritiene che la stessa sia stata affrontata e superata in coerenza con quanto emerso dalle risultanze di fasi procedurali pregresse”*.

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”** e alla 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. 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



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

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) e 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 interessate dalle opere in progetto e, nel caso in specie le prescrizioni per i beni paesaggistici di cui all'articolo 142 co.1 lett. a) del DLgs 42/2004, si pone in evidenza che le prescrizioni di cui all'articolo 45 delle NTA del PPTR, non consentono interventi che possano essere causa di eliminazione dei complessi vegetazionali naturali che caratterizzano il paesaggio costiero.*

A tal proposito, occorre precisare che il bene in parola è interessato dall'area di cantiere per l'armamento CA.01 sita in un'area già artificializzata in adiacenza la Dorsale del Consorzio ASI di Brindisi.”

[...]

“In sede di valutazione dell'impatto ambientale, le verifiche idrauliche sono state condotte procedendo tramite simulazione numerica della propagazione delle onde di piena per differenti periodi di ritorno del Fiume Grande e Canale di Lavante nelle configurazioni ante e post operam.

Dal confronto dei risultati in termini di aree potenzialmente inondabili e di franco idraulico, ottenuti nelle simulazioni numeriche monodimensionali e bidimensionali effettuate, ha evidenziato dei miglioramenti dalla configurazione ante operam a quella post operam, dovuti alle opere di sistemazione previste in progetto.”

- A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali:

Il proponente afferma che *“per quanto concerne le misure di salvaguardia e di utilizzazione per le Aree di rispetto dei Parchi e delle Riserve regionali di cui all'art. 72 delle NTA, sono considerati non ammissibili tutti i piani e programmi in contrasto con gli obiettivi di qualità paesaggistica, in particolare, tutti gli interventi per la realizzazione di impianti di depurazione o produzione di energia e attività estrattive, oppure di interventi che comportino la rimozione e/o trasformazione delle componenti naturali e antropiche che connotano il sistema ambientale. A tal proposito ebbene sottolineare che parte dell'opera in progetto che interessa l'area di rispetto del Parco*



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

naturale regionale "Salina di Punta della Contessa" risulta essere di limitata estensione e parte del Lotto 1: opere a carico del Comune di Brindisi (già appaltate dal Comune e in parte realizzate)."

- A3 Struttura e componenti antropico e storico-culturali:

Il proponente afferma che *"parte delle opere in progetto risultano ricadere in Area di rispetto delle componenti culturali e insediative, nello specifico l'area di rispetto del sito storico culturale denominato Masseria Taverna. In tale contesto le opere in progetto prevedono la realizzazione del nuovo tracciato ferroviario in affiancamento stretto alla linea ferroviaria nazionale già ricadenti nella su detta area di rispetto e l'adeguamento della viabilità esistente (NV05). Quanto è possibile dedurre tali interventi non possano essere causa di compromissione dello stato conservativo del sito e distanti, per loro stessa natura dagli interventi ritenuti non ammissibili dalla NTA del PPTR articolo 82.*

Analoghe considerazioni valgono per quanto concerne l'interventi di sistemazione idraulica IN11 in attraversamento della SP 88 ritenuta 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. Tale opera si sviluppa prevalentemente in sotterranea o al piano campagna, per cui non pregiudizievole alle visuali esperibili dall'asse stradale oggetto di tutela."

[...]

"L'infrastruttura ferroviaria in progetto attraversa la piana brindisina a margine del capoluogo. Il territorio è fortemente connotato dagli usi agricoli in cui le colture sono scandite da una fitta trama dell'assetto fondiario. Muovendo da detta prima sintesi interpretativa, l'analisi prosegue ponendo l'attenzione sui parametri progettuali che potenzialmente possono dar luogo a effetti sul paesaggio possano riconoscersi valori della cultura agricola. In tale ottica, si riportano gli esiti delle analisi condotte relativamente la realizzazione delle opere incidenti sul paesaggio agricolo con la presenza dell'ulivo e il paesaggio connotato dalla presenza delle masserie. L'opera viaria NV05 di accesso ai fabbricati tecnologici, si sovrappone alla strada bianca esistente salvaguardando in tal modo gli uliveti a ridosso della Masseria Taverna, dunque, la presenza dell'asse stradale non comporta alcuna modifica agli elementi di valore paesaggistico attribuiti al paesaggio agricolo in questa sede. In aggiunta si evidenzia come la demolizione del manufatto ferroviario lungo linea conduce ad una relativa perdita di segni nel lessico del linguaggio formale dell'opera ferroviaria in favore di una visuale più nitida sulla campagna brindisina e sulla masseria."

La Soprintendenza Speciale per il PNRR, con nota prot. n. 1228 del 05.07.2022 circa la compatibilità con gli Obiettivi di Qualità di cui all'art. 37 delle NTA del PPTR, ha affermato:



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

“Alla luce dell’analisi riportata nell’elaborato denominato “VERIFICA DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA. Compatibilità delle opere da realizzare con gli obiettivi di qualità e le norme d’uso di cui all’art. 37 delle NTA del PPTR della Regione Puglia” (codice: IA7L00D22RHIM0002001A):

- *si rileva che è stato verificato il miglioramento nella configurazione post operam dovuto alle sistemazioni idrauliche previste;*
- *si conviene su quanto argomentato relativamente alla salvaguardia e al rispetto dei valori paesaggistici riconosciuti nell’area di rispetto della Masseria Taverna, nella quale l’opera viaria prevista si limita alla sovrapposizione con strada bianca esistente;*
- *non si concorda con quanto riferito riguardo alla prevista “demolizione del manufatto ferroviario lungo linea”, che si ritiene effettuata “in favore di una visuale più nitida sulla campagna brindisina e sulla masseria”. In proposito si ritiene, di contro, che il manufatto ferroviario in questione, tutelato ai sensi dell’art. 10 del Codice, costituisca un segno consolidato del paesaggio agrario in cui si inserisce, contrassegnato fin dall’Ottocento dal passaggio della linea ferroviaria adriatica, a sua volta punteggiata dalla presenza di fabbricati con analoghe valenze.*

Con riferimento alle ulteriori opere di linea, varie ed idrauliche connesse, si ritiene che le stesse, pur entrando in stretta relazione con il mosaico agricolo al quale di sovrappongono, rientrano nella attuale struttura territoriale relazionandosi a quella definita come armatura territoriale.

In conclusione, si ritiene che gli obiettivi di qualità di cui all’art. 37 del PPTR, al netto dei contrasti evidenziati con il PPTR, possano ritenersi verificati, fatta salva la prevista demolizione del fabbricato ferroviario, tutelato ope legis ai sensi dell’art. 10 del Codice, ritenuto un segno consolidato del paesaggio.”

Con il rispetto delle prescrizioni già impartite dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR con nota prot. n. 1228 del 05.07.2022, che richiama la nota prot. n. 8650 del 26.05.2022 della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce, e che qui si confermano, si ritiene l’intervento compatibile con le Strutture paesaggistiche dell’Ambito attraversato.

In particolare, le prescrizioni 1, 2, 3, 4, 5 e 9 sono finalizzate a conseguire la compatibilità con la struttura e le componenti idrogeomorfologiche, in quanto permettono di ridurre le artificializzazioni connesse all’intervento nell’area del Fiume *Grande* e associano all’intervento corridoi ecologici che migliorano la qualità ambientale del territorio e rafforzano le connessioni ecologiche tra le diverse componenti idrogeologiche ed ecosistemiche e ambientali intercettate.

Con il rispetto delle prescrizioni 5, 8 e 11, unitamente a quanto già previsto dal proponente con le misure di mitigazione e con “i *tipologici*” coi quali saranno realizzate le opere a verde, si ritiene l’intervento compatibile con la struttura e le componenti ecosistemiche e ambientali.

Con il rispetto delle prescrizioni 6, 7 e 10 si ritiene l’intervento compatibile con la struttura e le componenti antropiche e storico – culturali.

Inoltre, gli interventi previsti, pur rappresentando una rilevante intromissione territoriale, per la conformazione planoaltimetrica e per il rapporto volumetrico-dimensionale del nuovo tracciato rispetto al territorio in cui si inserisce, non pregiudicano gli orizzonti persistenti e le visuali panoramiche di rilevante valore paesaggistico, né la riproducibilità delle Invarianti della Struttura della Figura territoriale della *Campagna Brindisina*.



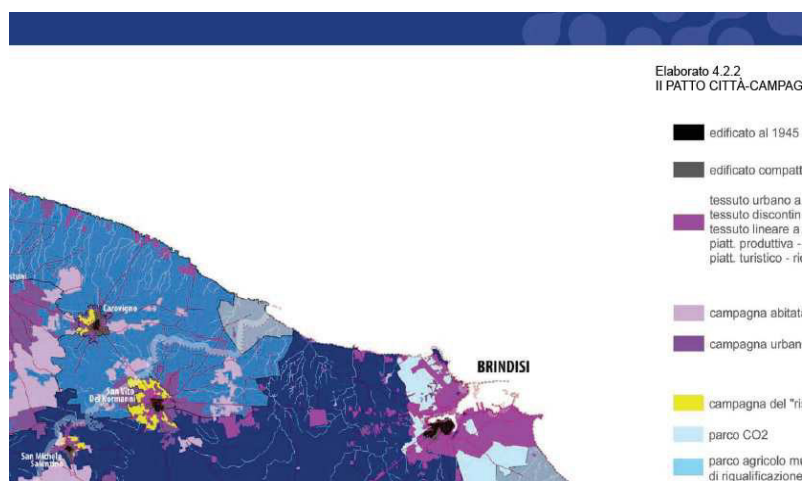
**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Si rappresenta che il Progetto territoriale per il paesaggio regionale Patto città/campagna del PPTR ha individuato l'area all'interno della quale si sviluppa l'intervento come Area Parco CO2; per tale area occorre promuovere la realizzazione di parchi di riforestazione urbana.



Inoltre, l'area oggetto d'intervento è prossima ad alcuni dei principali sistemi della naturalità e delle principali connessioni ecologiche dell'Ambito; pertanto, è necessario scongiurare i rischi derivanti da ulteriore frammentazione ecologica delle matrici ambientali e, al contempo, fare in modo che l'intervento sia occasione di sviluppo della rete ecologica della biodiversità, rafforzando le connessioni esistenti e realizzandone nuove.

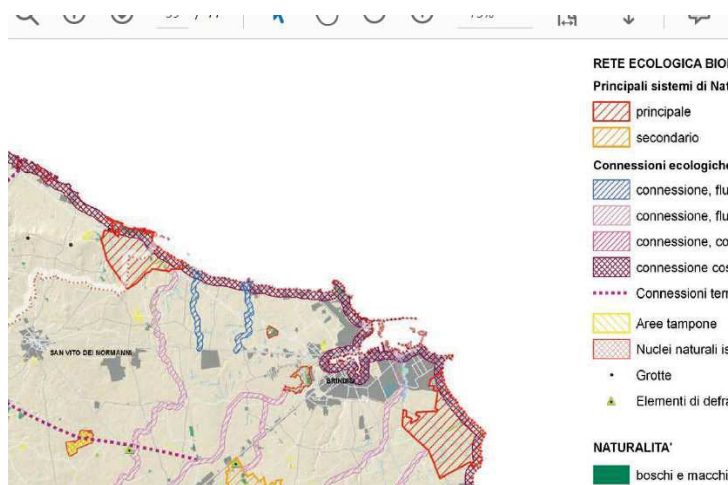


**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA



Pertanto, a maggiore specificazione di quanto già richiesto dalla competente Soprintendenza con le prescrizioni 3, 8 e 11 si prescrive che in sede di progettazione esecutiva siano aggiornate le Opere a verde, rappresentate nelle tavole IA7L00D22P6IA0000001B e IA7L00D22P6IA0000002B, prevedendo:

- il generale mantenimento delle alberature autoctone o, in alternativa, il loro reimpianto nella stessa area d'intervento come elementi dei tipologici individuati, 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*;
- la realizzazione di corridoi ecologici utilizzando specie arbustive autoctone, da insediare sotto forma di filari lungo almeno uno dei due lati del tracciato dei collettori;
- il rafforzamento delle opere di mitigazione nelle aree intercluse tra la nuova viabilità NV02 e il rilevato ferroviario, nonché tra il Fiume Grande e il rilevato ferroviario nel tratto della curva di collegamento con la linea Bari – Lecce;
- idonee opere di rinaturalizzazione per le aree di cantiere oltre il mero ripristino ante-operam, anche promuovendo aree di riforestazione in coerenza con quanto previsto dal Patto città/campagna.

CONCLUSIONI E PRESCRIZIONI

Tutto ciò premesso e considerato in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR del Ministero della Cultura, con nota prot. n. 1228 del 05.07.2022, allegata, si 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 "Nodo intermodale di Brindisi, completamento dell'infrastruttura di



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

collegamento dell'area industriale retro-portuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui all'oggetto, in quanto lo stesso, pur parzialmente in contrasto con le prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR, risulta ammissibile ai sensi dell'art. 95 comma 1.

Prescrizioni:

Si confermano le prescrizioni già impartite dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR con nota prot. n. 1228 del 05.07.2022; a maggiore specificazione di quanto già richiesto con le prescrizioni 3, 8 e 11, si prescrive che in sede di progettazione esecutiva siano aggiornate le Opere a verde, rappresentate nelle tavole IA7L00D22P6IA0000001B e IA7L00D22P6IA0000002B, prevedendo:

- il generale mantenimento delle alberature autoctone o, in alternativa, il loro reimpianto nella stessa area d'intervento come elementi dei tipologici individuati, 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;
- la realizzazione di corridoi ecologici utilizzando specie arbustive autoctone, da insediare sotto forma di filari lungo almeno uno dei due lati del tracciato dei collettori;
- il rafforzamento delle opere di mitigazione nelle aree intercluse tra la nuova viabilità NV02 e il rilevato ferroviario, nonché tra il Fiume Grande e il rilevato ferroviario nel tratto della curva di collegamento con la linea Bari – Lecce;
- idonee opere di rinaturalizzazione per le aree di cantiere oltre il mero ripristino ante-operam, anche promuovendo aree di riforestazione in coerenza con quanto previsto dal Patto città/campagna.

IL FUNZIONARIO ISTRUTTORE
(Ing. Francesco NATUZZI)



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



MIC|MIC_SS-PNRR|05/07/2022|0001228-P| [34.43.01/15.1.1/2021]
m_ante.MITE.REGISTRO UFFICIALE.INGRESSO.0083860.06-07-2022



Ministero della cultura

SOPRINTENDENZA SPECIALE PER IL PIANO NAZIONALE
DI RIPRESA E RESILIENZA

Al Ministero della transizione ecologica
Direzione generale valutazioni ambientali
(va@pec.mite.gov.it)

Oggetto

[ID: 7567] **BRINDISI: Progetto definitivo del Nodo Intermodale di Brindisi. Completamento dell'infrastruttura di collegamento dell'area industriale retroportuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale.**

Procedura di VIA/PNRR, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006, integrata con la Valutazione d'Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9. Progetto definitivo del Nodo Intermodale di Brindisi.

Proponente: Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Parere tecnico istruttorio.

E.p.c.

Al Ministero della Transizione ecologica
Commissione Tecnica PNRR-PNIEC
[ID: 7567]
(compniec@pec.mite.gov.it)

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

Alla Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio
(mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it)
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it)

Al Servizio II – Scavi e tutela del patrimonio
archeologico della DG ABAP

Al Servizio III – Tutela del patrimonio
storico, artistico e architettonico della DG ABAP

Al Segretariato regionale del MIC per la Puglia
(mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it)



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

05/07/2022

Alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio
per le province di Brindisi e Lecce
(mbac-sabap-br-le@mailcert.beniculturali.it)

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

VISTO il Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n.137", pubblicato nel S.O. n. 28 alla Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio 2004;

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

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241 recante "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" e il Decreto Legislativo 14 marzo 2013, n. 33 recante il "riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni";

VISTO il DPCM n. 171 del 29 agosto 2014 recante "Regolamento di organizzazione del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo";

VISTO l'art. 4, commi 3, del D.M. 27 novembre 2014, concernente "Articolazione degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo", registrato dalla Corte dei Conti il 19/12/2014 al foglio 5624;

VISTO il Decreto interministeriale 24 dicembre 2015, pubblicato sulla G.U. n. 16 del 21-01-2016, sottoscritto dall'allora Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con l'allora Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

VISTO il Decreto del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo n. 44 del 23 gennaio 2016 recante "Riorganizzazione del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo ai sensi dell'art. 1 comma 327 della legge 28 dicembre 2015, n.208" registrato alla Corte dei Conti il 29 febbraio 2016, n. 583 del registro dei Provvedimenti, e pubblicato in G.U.R.I. l'11 marzo 2016, Serie Generale n. 59, ed entrato in vigore il 26 marzo 2016;

VISTA la Circolare n. 14 del 25 marzo 2016 del Segretario Generale del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo, avente ad oggetto "Riorganizzazione del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo ai sensi dell'art. 1 comma 327 della legge 28 dicembre 2015, n.208" – Entrata in vigore – Fase transitoria e continuità amministrativa;

VISTO il Decreto-legge 12 luglio 2018, n. 86, recante *Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri dei beni e delle attività culturali e del turismo, delle politiche agricole alimentari e forestali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché in materia di famiglia e disabilità*. (pubblicato in G.U.R.I.- Serie Generale n.160 del 12-07-2018), con il quale tra l'altro l'ex Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha assunto la nuova denominazione di "Ministero per i beni e le attività culturali";

VISTO il Decreto Del Presidente Del Consiglio Dei Ministri 19 giugno 2019, n. 76 " Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance" (pubblicato in G.U. Serie Generale n.184 del 07-08-2019);

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 agosto 2019, registrato alla Corte dei Conti al numero 1-2971 del 30 agosto 2019, con il quale è stato conferito all'arch. Federica GALLONI l'incarico di funzione dirigenziale di livello generale di Direttore generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio ai sensi dell'articolo 19, comma 4, del Decreto legislativo, n. 165/2001 e successive modificazioni;

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 12 luglio 2021, registrato alla Corte dei Conti al numero 2385 del 24 agosto 2021, con il quale è stato conferito all'arch. Federica GALLONI l'incarico dirigenziale, ad interim, di livello generale di direzione della Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (di seguito anche solo Soprintendenza Speciale per il PNRR), in attuazione dell'art. 29 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108.

VISTA la Delega del Soprintendente Speciale per il PNRR prot. n. 1184 del 28/06/2022 al Dirigente del Servizio V, Tutela del paesaggio, della Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio.

CONSIDERATE l'indifferibilità e l'urgenza inerente all'espressione del presente parere tecnico istruttorio al fine di rispettare i termini procedurali perentori stabiliti dal D. Lgs. n. 152 del 2006.

VISTO l'articolo 1, comma 16, del decreto legge 21 settembre 2019, n. 104, recante "Disposizioni urgenti per il trasferimento di funzioni e per la riorganizzazione dei Ministeri per i beni e le attività culturali, delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, dello sviluppo economico, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché per la rimodulazione degli stanziamenti per la revisione dei luoghi e delle carriere e per i compensi per lavoro straordinario delle Forze di polizia e delle Forze armate e per la continuità delle funzioni dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni" (pubblicato in G.U.- Serie Generale n.222 del 21-09-2019), ai sensi del quale la denominazione "Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo" sostituisce, ad ogni effetto e ovunque presente in provvedimenti legislativi e regolamentari, la denominazione "Ministero per i beni e le attività culturali", così come comunicato dalla Direzione Generale Organizzazione con la Circolare n. 306 del 23 settembre 2019, prot. n. 2908;

VISTO il D.P.C.M. n. 169 del 2 dicembre 2019, recante "Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance", pubblicato nella G.U., ser. gen., n. 16 del 21 gennaio 2020, e modificato dal modificato dal D.P.C.M. 24 giugno 2021, n. 123;

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

VISTO l'articolo 1 del Decreto legge 1 marzo 2021, n. 22, , convertito con modificazioni dalla L. 22 aprile 2021, n. 55 (in G.U. 29/04/2021, n. 102), recante "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri", pubblicato sulla G.U. Serie Generale n. 51 del 1 marzo 2021 che modifica il comma 1, numeri 8 e 13, dell'articolo 2 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, e in particolare considerato che a seguito della modifica di cui al punto precedente, il Ministero



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha cambiato la propria denominazione in "Ministero della transizione ecologica" ed il Ministero per i beni per i beni e le attività culturali e per il turismo ha cambiato altresì la propria denominazione in "Ministero della Cultura";

VISTO il Decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla L. 6 agosto 2021, n. 113, recante "Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionali all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia";

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 24 giugno 2021, n. 123, recante "Regolamento concernente modifiche al regolamento di organizzazione del Ministero della cultura, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance";

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

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 12 luglio 2021, registrato dalla Corte dei conti in data 24 agosto 2021 al n. 2385, con il quale è stato conferito all'Arch. Federica Galloni l'incarico dirigenziale, ad interim, di livello generale di direzione della Soprintendenza speciale per il PNRR, in attuazione dell'articolo 29 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, come modificato dalla L. 29 luglio 2021, n. 108;

CONSIDERATO che, con nota prot. RFI-DIN-DIS.AD\PEC\P2021\0000485 del 29/10/2021, la **Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.** ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 per il progetto definitivo del "*Nodo intermodale di Brindisi. Completamento dell'infrastruttura di collegamento dell'area retroportuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale*".

CONSIDERATO che il **Ministero della transizione ecologica** con nota prot. n. 8468 del 25/01/2022 ha comunicato la procedibilità della suddetta istanza e la pubblicazione sul proprio sito web della documentazione progettuale, del SIA della Sintesi non tecnica e del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo di cui al DPR 120/2017 nonché dell'Avviso al pubblico, ai sensi dell'art. 24, co. 1 del D. lgs. 152/2006.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Speciale per il PNRR** con nota prot. n. 123 del 28/01/2022 ha chiesto alla Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce di trasmettere il proprio parere endoprocedimentale in merito al progetto di cui trattasi, nonché le proprie valutazioni finalizzate a comprendere l'autorizzazione paesaggistica nel concerto del Soprintendente Speciale per il PNRR, previsto dal comma 2-*quinquies* dell'art. 25 del D. lgs. 152/2006.

CONSIDERATO che la Commissione tecnica PNRR-PNIEC del Ministero della transizione ecologica con nota prot. 1305 del 07/03/2022, ha formalizzato al Proponente una richiesta di integrazioni alla documentazione presentata con la suddetta istanza di VIA.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Speciale per il PNRR** con nota prot. n. 328 del 07/03/2022, in considerazione dei termini perentori previsti dall'art. 25, comma 2-*bis* del D. lgs. 152/2006, ha



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

05/07/2022

invitato nuovamente la competente Soprintendenza ABAP a voler trasmettere le proprie valutazioni in merito al progetto di cui trattasi.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi e Lecce**, con nota prot. n. 4158 del 09/03/2022, esaminata la documentazione progettuale, la Relazione paesaggistica e il SIA pubblicati sul portale del Ministero della transizione ecologica, richiamate le ulteriori scansioni procedurali relative alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs. 50/216 effettuata in fase di PFTE e vista in particolare da ultimo la nota prot. AGCCS.PMMBTNB.0128677.21. U del 01/12/2021 con la quale la società proponente ha trasmesso la documentazione archeologica definitiva, ha chiesto la seguente documentazione integrativa:

«(...) **Caratteristiche dell'intervento**

Il progetto, riguardante la realizzazione di una infrastruttura di collegamento dell'area industriale retroportuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale, interessa le porzioni di territorio a sud e sud-ovest della città di Brindisi comprese tra la linea ferroviaria adriatica esistente e l'area industriale di Brindisi. In particolare, il progetto in esame, elaborato in continuità con il Lotto 1, esplicita il Lotto 2 del progetto di fattibilità tecnica economica completato nel 2019 - apportandovi alcune modifiche - che si estende dalla fine della stazione elementare fino all'innesto con la linea adriatica, per una lunghezza pari a 2+077 km per il tratto di collegamento con la rete ferroviaria nazionale e di 1+106 km per il completamento della Stazione Elementare.

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

Il progetto prevede inoltre la messa a dimora di opere a verde di mitigazione.

Contesto culturale e paesaggistico di riferimento

La **preliminare** ricognizione dei **beni culturali** tutelati con vincolo diretto e/o indiretto, dei beni tutelati *ope legis* ai sensi degli artt. 10 e 12 del D.Lgs. 42/2004 o, comunque, di testimonianze di valore storico culturale o archeologico, di proprietà pubblica o privata e dei **beni paesaggistici** nelle aree contermini al tracciato di progetto riporta un censimento estremamente denso di beni culturali e paesaggistici che contribuiscono a definire un paesaggio "espressivo di identità, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni" (cfr. art. 131 del D. Lgs. 42/2004).

L'area di intervento ricade all'interno di una porzione territoriale dell'agro brindisino, ubicata nel comprensorio sito a sud e a sud-ovest dell'abitato di Brindisi. La suddetta area, ricadente nell'Ambito paesaggistico n. 9 denominato "La campagna brindisina" del PPTR, è caratterizzata da un paesaggio rurale con diffusa presenza di reticoli di canali, spesso ramificati, che intercettano la trama agraria e contribuiscono a renderla variegata sia dal punto di vista morfologico che culturale. Tuttavia nell'area sopra descritta si rileva la presenza di elementi detrattori tra i quali si segnalano, le diverse forme di occupazione e trasformazione antropica dei corsi d'acqua e diversi impianti da fonti rinnovabili.

Il contesto paesaggistico di riferimento, il bassopiano irriguo della Piana brindisina, conserva la presenza di spiccati elementi di naturalità che si integrano nel sistema agricolo



MINISTERO DELLA CULTURA
Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

consolidato, costituito da un reticolo variegato ed armonico di lotti agricoli inquadrati da tracciati viari di larghezza ridotta, del tipo vicinale o interpodereale di cui alcuni in terra battuta, attraversati da canali e diversi reticoli idrografici e con uso di suolo caratterizzato da estese superfici destinate a seminativi semplici in aree non irrigue, da presenza sporadica di zone boscate o a macchia, di vigneti ed in minore misura anche da arborato/frutteto, tutti elementi che qualificano il territorio, rendendolo riconoscibile e identitario.

Si fa riferimento, ad esempio, al Parco denominato Salina di Punta della Contessa un sistema naturalistico di estese proporzioni che si sviluppa ai margini del tracciato di progetto e che include al suo interno aree a verde tutelate ed aree umide. Si fa riferimento anche ai corsi delle acque pubbliche, che intercettano la trama agraria e contribuiscono a renderla variegata sia dal punto di vista morfologico che colturale: Fiume Grande è strettamente interrelato con l'opera in esame, in quanto attraversato dalla stessa.

Nello stesso contesto si rileva la presenza diffusa di elementi tipici del paesaggio rurale, di manufatti edili di modeste dimensioni a servizio dell'agricoltura e di consistenti complessi masserizi, intorno ai quali sono si sono sviluppati i mosaici colturali che hanno fortemente connotato il territorio nel corso dei secoli, contribuendo a delineare i caratteri costitutivi degli appezzamenti terrieri che orbitavano intorno agli stessi.

In particolare, la porzione di territorio in cui ricade l'area di intervento, pressoché pianeggiante, oltre alla imponente presenza dell'area industriale e delle importanti infrastrutture stradali e ferroviarie con cui è interrelato in progetto in esame, vede la presenza di frange di tessuto residenziale e di insediamenti industriali e commerciali, che si inseriscono nella trama del suolo utilizzato a fini agricoli disegnando un paesaggio estremamente variegato ed eterogeneo.

Ai fini dell'espressione del parere di competenza della Scrivente è necessaria quindi l'implementazione di una simulazione dettagliata dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione del progetto resa mediante foto modellazione realistica, comprendente un adeguato intorno del tracciato di intervento e dei manufatti ad esso asserviti, per consentire la valutazione di compatibilità e adeguatezza delle soluzioni progettuali proposte nei riguardi del contesto paesaggistico, anche in relazione alle opere di mitigazione progettate.

Richiesta di documentazione integrativa

Pertanto, questa **Soprintendenza**, per quanto di competenza, al fine di consentire di valutare la compatibilità e la adeguatezza delle soluzioni proposte in relazione al rapporto di intervisibilità esistente tra i beni e i percorsi di seguito elencati e il tracciato di progetto ed esprimere compiutamente il proprio parere, chiede che la documentazione consultabile sia integrata con quanto segue:

1. siano realizzate ulteriori riprese e foto simulazioni con fotorendering dei seguenti punti nodali del tracciato di progetto e delle opere ad esso asservite, ripresi in prossimità dei siti, aree di interesse culturale e/o paesaggistico e dei percorsi a valenza paesaggistica, panoramica e/o di attraversamento territoriale ad alta frequentazione antropica, evidenziati in corrispondenza di ogni punto:



MINISTERO DELLA CULTURA
Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

- 1.1 Viste dei manufatti tecnologici (Area Cabina TE e relativo piazzale e FT) previsti in corrispondenza dell'intersezione con la linea ferroviaria adriatica:
- Linea ferroviaria (più riprese da nord e da sud verso i manufatti di progetto);
 - Masseria Taverna;
 - Masseria Chiodi;
 - Masseria Palmenti;
 - Più riprese dalla SS 16 – Strada a valenza paesaggistica (più riprese da nord e da sud verso i manufatti di progetto);
- 1.2 Viste del Ponte su Canale Grande [VI02] da:
- Linea ferroviaria (più riprese da nord e da sud verso il Ponte di progetto);
 - Masseria Taverna;
 - Masseria Chiodi;
 - Masseria Palmenti;
 - Più riprese dalla SS 613 (più riprese da nord e da sud verso il Ponte di progetto);
- 1.3 Viste del Viadotto su SS613 [VI01] da:
- Masseria Taverna;
 - Masseria Chiodi;
 - Masseria Palmenti;
 - Più riprese dalla stessa SS 613 (da nord e da sud verso il Viadotto di progetto);
 - Più riprese dalla SC 31 (da nordovest e da sudest verso il Viadotto di progetto);
- 1.4 Viste del Sottovia strada Formosa [SLI01] da:
- Masseria Taverna;
 - Masseria Chiodi;
 - Casa di Cristo;
 - Più riprese dalla stessa SS 613 (da nord e da sud verso il Sottovia di progetto);
 - Più riprese dalla stessa SC 31 (da nordovest e da sudest verso il Sottovia di progetto);
- 1.5 Viste dei fabbricati tecnici, dei manufatti e dei raccordi viari (Area tecnica per FT, serbatoio VVFF, vasca PP, etc.) previsti in corrispondenza del punto di inizio del raccordo di collegamento con LS km 3+051.327 da:
- Casa di Cristo;
 - Masseria S. Lucia;
 - Masseria Capitan Monza;
 - Riprese in più punti dalla SP 88 – strada a valenza paesaggistica (da nord e da nordest verso i manufatti di progetto);
 - Riprese in più punti dalla SC 78 (da nord e da nordest verso i manufatti di progetto);
 - Riprese in più punti lungo tutto il perimetro ovest e sudovest dell'area tutelata denominata Salina di Punta della Contessa;
- 1.6 Viste della vasca di laminazione, degli ulteriori manufatti ed delle intersezioni previste tra maglia viaria e opere idrauliche) previsti in corrispondenza del punto di inizio intervento km 1+886.793 da:
- Casa di Cristo;
 - Masseria S. Lucia;



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

- Masseria Capitan Monza;
- Riprese in più punti dalla SP 88 – strada a valenza paesaggistica (da nord e da nord-est verso i manufatti di progetto);
- Riprese in più punti dalla SC 78 (da nord e da nord-est verso i manufatti di progetto);
- Riprese in più punti lungo tutto il perimetro ovest e sud-ovest dell'area tutelata denominata Salina di Punta della Contessa.

Le stesse visuali, comprensive delle opere di mitigazione previste in progetto, siano riprodotte anche con sovrapposizione degli impatti cumulativi determinati da altri progetti sottoposti a VIA nazionale o regionale nell'area limitrofa del progetto presentato, con particolare riferimento agli impatti prodotti dalle opere afferenti al Lotto 1 della stessa infrastruttura.

2. Sia prodotta ulteriore documentazione fotografica esplicativa e di dettaglio del manufatto che si intende demolire, per il quale è stata indicata la necessità di verifica dell'interesse culturale (pag. 39 della Relazione Paesaggistica).

Tutte le riprese siano accompagnate da una planimetria nella quale siano indicati i reali punti di ripresa».

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Speciale per il PNRR** con nota prot. n. 373 del 10/03/2022 ha inoltrato la suddetta richiesta di integrazioni all'Autorità competente, alla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC e al Proponente.

CONSIDERATO che la **Società RFI S.p.A.**, con PEC del 25/03/2022, ha comunicato che la documentazione integrativa richiesta era stata predisposta, ma che, a causa di un attacco hacker al gruppo Ferrovie dello Stato, non era stato possibile procedere alla consegna, avvenuta quindi successivamente in data 19/04/2022, con nota prot. SO ADRI_PROVV./0053.U.

CONSIDERATO che il **Ministero della transizione ecologica** con nota prot. n. 56511 del 06/05/2022, ha comunicato l'avvenuta pubblicazione sul proprio portale della suddetta documentazione integrativa e del relativo avviso al pubblico.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Speciale per il PNRR**, con nota prot. n. 839 del 09/05/2022, ha comunicato alla competente Soprintendenza ABAP l'avvenuta pubblicazione della documentazione integrativa sul sito del Ministero della transizione ecologica ed ha chiesto di trasmettere il proprio parere endoprocedimentale riguardo al progetto di cui trattasi.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce**, con nota prot. n. 8650 del 26/05/2022, ha trasmesso il seguente parere endoprocedimentale in merito all'intervento proposto:

«In riferimento al progetto in argomento,

- **vista** la nota prot. 123 del 28/01/2022 (acquisita agli atti di Ufficio al n. prot. 2154 del 31/01/2022), con la quale codesta Soprintendenza Speciale ha comunicato alla Scrivente l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale;
- **richiamate** le ulteriori scansioni procedurali relative alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/216 effettuata in fase di PFTE e vista in particolare da ultimo la nota prot. AGCCS.PMMBTNB.0128677.21.U del 01/12/2021 (acquisita agli atti di Ufficio al n. prot. 272 del 04/01/2022) con la quale la società proponente ha trasmesso la documentazione archeologica definitiva;



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

05/07/2022

- **vista** la nota prot. 4158 del 09/03/2022 con la quale la Scrivente ha formulato richiesta di documentazione integrativa;
- **vista** la nota prot. 373 del 10/03/2022 (acquisita agli atti di Ufficio al n. prot. 4413 del 14/03/2022) con la quale codesta Soprintendenza Speciale ha richiesto integrazioni ai sensi dell'art. 24 del D. Lgs. 152/2006;
- **esaminata** la documentazione progettuale, il SIA e la documentazione integrativa resi disponibili sulla piattaforma web dedicata del *Ministero della transizione ecologica*, all'indirizzo <http://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8108/11939>;
- **visto** il D. Lgs. 42/2004 e s.m.i. "*Codice dei beni culturali e del paesaggio*" (di seguito *Codice*);

questa Soprintendenza comunica le valutazioni di propria competenza in ottemperanza alla Circolare n. 5/2010 della DG/PBAAC, come richiamata dalla Circolare n. 11/2022 della Direzione Generale ABAP.

CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO

Il progetto complessivo, riguardante la realizzazione di una infrastruttura di collegamento dell'area industriale retroportuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale, interessa le porzioni di territorio a sud e sud-ovest della città di Brindisi comprese tra la linea ferroviaria adriatica esistente e l'area industriale di Brindisi, si compone di due Lotti: il **Lotto 1** (con opere a carico del Comune di Brindisi, già appaltate dal Comune e in parte realizzate), comprendente il Binario di corretto tracciato (Binario III) e precedenza in sinistra (Binario IV) della nuova Stazione Elementare e la realizzazione della nuova tratta ferroviaria di collegamento tra la Dorsale del Consorzio ASI di Brindisi (Porto di Brindisi) e la nuova Stazione Elementare; il **Lotto 2** (con opere a carico di RFI), oggetto della presente progettazione.

In particolare, **il progetto in esame, elaborato in continuità con il Lotto 1, esplicita il Lotto 2** del progetto di fattibilità tecnica economica completato nel 2019 - apportandovi alcune modifiche - che si estende dalla fine della stazione elementare fino all'innesto con la linea adriatica, per una lunghezza pari a 2+077 km per il tratto di collegamento con la rete ferroviaria nazionale e di 1+106 km per il completamento della Stazione Elementare.

Nell'ambito della realizzazione della nuova sede ferroviaria, dei relativi impianti ed apparati tecnologici e di trazione elettrica e delle relative opere idrauliche, è inoltre prevista la risoluzione delle interferenze con la viabilità mediante interventi di ripristino della maglia viaria esistente, oltre alla realizzazione di opere di sistemazione idraulica dei corsi d'acqua e di opere idrauliche per lo smaltimento, il trattamento ed il collettamento delle acque di piattaforma.

Il progetto prevede inoltre la messa a dimora di opere a verde di mitigazione, selezionate secondo modelli tipologici.

1. SITUAZIONE VINCOLISTICA DELL'AREA OGGETTO DI INTERVENTO

L'area oggetto di intervento è quella identificata con il solo Lotto 2 del progetto.



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

1.1 Beni paesaggistici**1.1.a. INDICAZIONE DEGLI ESTREMI DEI DECRETI DI DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO**

L'area interessata dalla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario, del relativo raccordo, dei fabbricati e di tutti i manufatti e le opere a servizio degli stessi non è interessata dalla presenza di alcuna area di notevole interesse pubblico.

1.1.b. INDICAZIONE DELL'ESISTENZA DI AREE VINCOLATE OPE LEGIS AI SENSI DELL'ARTICOLO 142 DEL CODICE

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

- art. 142, co. 1, lett. 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 "Fiume Grande" [interferito dal raccordo del nuovo collegamento ferroviario con la linea Adriatica; dal ponte su Canale Grande; dal Fabbricato Tecnico (FA02) e relativo piazzale (PT02); dall'Area "Cabina TE" e relativo piazzale (PT03); dalla vasca di prima pioggia (IN07); dalla viabilità di accesso ai fabbricati tecnici; dal sottovia strada Formosa (SL01); dal tratto di recapito al Canale di Levante (IN11)].

1.1.c. INDICAZIONE DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA VIGENTI✓ **PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)**

In Puglia vige il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), approvato con delibera n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 39 del 23.03.2015, redatto ai sensi degli artt. 135 e 143 del *Codice*, in coerenza con le attribuzioni di cui all'articolo 117 della Costituzione Italiana, e conformemente ai principi di cui all'articolo 9 della stessa Costituzione ed alla Convenzione Europea sul Paesaggio. Il PPTR, come riportato nel co. 9 del suddetto art. 143, stabilisce che *"a far data dall'approvazione del piano le relative previsioni e prescrizioni sono immediatamente cogenti e prevalenti sulle previsioni dei piani territoriali ed urbanistici"*.

Tale strumento prevede diversi livelli di tutela, nel quale sono separati gli aspetti di carattere conformativo (quali le *Prescrizioni* e le *Misure di salvaguardia* o le *Discipline d'uso*), da quelle di più ampio respiro volte ad indirizzare le trasformazioni territoriali in coerenza con gli obiettivi del piano stesso (quali in particolare gli *Indirizzi* e le *Direttive* e le *Normative d'uso*, nonché l'insieme delle *Linee Guida* regionali). Il PPTR, pertanto, cogente nell'insieme di tutte le parti che lo compongono, costituisce lo strumento mediante il quale si dà attuazione alle misure di tutela previste dal *Codice*.

L'area oggetto di intervento (costituita dal tracciato del nuovo collegamento ferroviario e dai nuovi fabbricati di progetto) ricade nell'Ambito paesaggistico n. 9, individuato e normato dall'elaborato 5.9 del PPTR "Schede degli ambiti paesaggistici: *La Campagna brindisina*", "Figura territoriale: *Campagna irrigua della piana brindisina*", per la quale vigono gli *Obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale dello Scenari strategico* (sezione C). Tale area interferisce



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

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

Componenti idrologiche

BENI PAESAGGISTICI (BP)

- *Fiumi e torrenti, acque pubbliche* - tutelati per legge ai sensi dell'art. 142, c. 1, lett. c del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., - riferito al corso d'acqua tutelato denominato "Fiume Grande", tutelato con R.D. 7/4/1904 n. 2221 in G.U. n.16 del 6/7/1904 [interferito dal raccordo del nuovo collegamento ferroviario con la linea Adriatica; dal ponte su Canale Grande; dal Fabbricato Tecnico (FA02) e relativo piazzale (PT02); dall'Area "Cabina TE" e relativo piazzale (PT03); dalla vasca di prima pioggia (IN07); dalla viabilità di accesso ai fabbricati tecnici; dal sottovia strada Formosa (SL01); dal tratto di recapito al Canale di Levante (IN11)];

Componenti delle Aree Protette e dei Siti Naturalistici

ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)

- *Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali* - riferita alla fascia di 100 metri dal perimetro esterno del Parco Naturale Regionale "Salina di Punta della Contessa", lambito dalla Viabilità di Soccorso (NV06) e dal Canale (IN12) con le relative opere connesse;

Componenti Culturali e insediative

ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)

- *Aree di rispetto delle Componenti culturali ed insediative* - riferito alla Masserie Taverna, interferita dalla viabilità di accesso ai fabbricati tecnici (NV05);

Componenti dei Valori Percettivi

ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI (UCP)

- *Strade a valenza paesaggistica* (riferito alla strada denominata SP88, interferita anche dal tratto di recapito finale al Canale di Levante (IN11) e affiancata dalla Vasca di Laminazione (IN08).

AREA VASTA

Con riferimento al contesto territoriale di riferimento, si segnala che il tracciato del nuovo collegamento ferroviario attraversa la piana brindisina a margine del capoluogo, connettendo importanti infrastrutture esistenti con un nuovo asse, all'interno di un territorio che, pur essendo oggetto di forti pressioni antropiche, ha preservato rilevanti aree di naturalità per gli aspetti ambientali ed ecologici che connotano gli elementi del paesaggio, con particolare riferimento alle componenti idrologiche.

In questa sede, tenuto conto delle peculiarità del contesto di riferimento, costituito da una porzione territoriale eterogenea e ad alto valore paesaggistico, nella quale tuttavia sono già presenti importanti infrastrutture puntuali ed a rete, è stata condotta l'analisi di area vasta riferita sia ai fabbricati di progetto che ai tracciati di rete, considerando la fascia di territorio all'interno della quale ricade il tracciato del nuovo collegamento ferroviario e il tracciato dei collettori di progetto, considerata per una larghezza pari circa 1 km da ciascun lato (come da perimetrazione di cui alla Tavola denominata IA7L00D22N5SA0000005A *Carta del patrimonio*



MINISTERO DELLA CULTURA
Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

culturale e storico testimoniale). Tale fascia di territorio include anche parte del tracciato di Fiume Grande, interferito dal "ponte su Canale Grande" e dalle ulteriori opere già richiamate nel precedente paragrafo relativo alle *Componenti idrologiche*. Fiume Grande rappresenta l'elemento naturale attorno al quale si sviluppa un sistema paesaggistico unitario costituito dal fiume stesso, da un lembo del Parco Naturale Regionale "Salina di Punta della Contessa" che si innesta sul percorso del fiume stesso, con la relativa *area di rispetto*, oltre che da rilevanti presenze vegetazionali sorte lungo il corso del fiume, che a circa 500 metri dal tratto di Inizio Intervento si allarga definendo un'*area umida* di alcuni ettari con specchi d'acqua circondati da canneti e da *formazioni arbustive in evoluzione naturale*, fino a lambire l'area industriale retroportuale connessa alla progettazione in esame.

Parco Naturale Regionale "Salina di Punta della Contessa" è incluso della fascia così definita anche nel lembo più ad ovest dello stesso, in cui è ubicata Masseria S. Lucia con la relativa area di rispetto ed è attraversato dalla *Strada a valenza Paesaggistica* denominata SP 88, quest'ultima direttamente interferita dalle opere di progetto già richiamate nel precedente paragrafo relativo alle *Componenti dei Valori Percettivi*.

Nell'area vasta analizzata è inoltre ubicata un'altra *Strada a valenza paesaggistica*, la SS 16, che corre parallela alla Linea Adriatica sul lato ovest, a distanza di circa 400 metri nel punto di innesto del raccordo di progetto.

Di seguito si riportano in elenco diversi *beni paesaggistici (BP)* ed *ulteriori contesti paesaggistici (UCP)* perimetrati dal PPTR che connotano il sistema paesaggistico unitario descritto:

- BP – Fiumi e torrenti, acque pubbliche (*Componenti idrologiche*)
- UCP – Aree umide (*Componenti botanico-vegetazionali*)
- UCP – Formazioni arbustive in evoluzione naturale (*Componenti botanico-vegetazionali*)
- BP – Parchi e riserve (*Componenti delle aree protette*)
- UCP – Area di rispetto dei parchi e delle riserve (*Componenti delle aree protette*)
- UCP – Strada a valenza paesaggistica (*Componenti dei Valori percettivi*)
- UCP – Area di rispetto delle componenti culturali ed insediative (*Componenti dei Valori percettivi*).

Oltre ai BP ed UCP sopra elencati, sono individuate dal PPTR ulteriori e diverse *Testimonianze della stratificazione insediativa*, riportate di seguito nel paragrafo 1.2.

1.1.d. NORME DI ATTUAZIONE DEL PIANO PAESAGGISTICO GRAVANTI NELL'AREA DI INTERVENTO

Per i *beni paesaggistici* e per gli *ulteriori contesti paesaggistici* sopra evidenziati, vigono le disposizioni normative (come articolate nell'art. 6 delle NTA del PPTR) stabilite negli articoli richiamati nel presente paragrafo, di cui si riportano alcuni estratti significativi in relazione all'intervento in esame, nell'ordine in cui sono richiamate nel precedente paragrafo.

Fiumi, torrenti, acque pubbliche (riferito al corso d'acqua tutelato denominato "Fiume Grande").

Vigono gli *Indirizzi* di cui all'art. 43, le *Direttive* di cui all'art. 44 e le *Prescrizioni* per "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche" di cui all'art. 46 delle NTA



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

del PPTR. Si riportano di seguito stralci di tale articolo, in base al quale non sono ammissibili tra gli altri piani, progetti e interventi che comportano:

- 2.a1) realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, ad eccezione di quelle strettamente legate alla tutela del corso d'acqua e alla sua funzionalità ecologica [...];
- a4) realizzazione di recinzioni che riducano l'accessibilità del corso d'acqua e la possibilità di spostamento della fauna, nonché trasformazioni del suolo che comportino l'aumento della superficie impermeabile;
- 2.a5) rimozione della vegetazione arborea od arbustiva con esclusione degli interventi colturali atti ad assicurare la conservazione e l'integrazione dei complessi vegetazionali naturali esistenti e delle cure previste dalle prescrizioni di polizia forestale;
- 2.a6) trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno; [...]
- 2.a9) realizzazione di nuovi tracciati viari o adeguamento di tracciati esistenti, con l'esclusione dei soli interventi di manutenzione della viabilità che non comportino opere di impermeabilizzazione;
- 2.a10) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile.

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

- 3.b2) trasformazione di manufatti legittimamente esistenti per una volumetria aggiuntiva non superiore al 20%, purché detti piani e/o progetti e interventi:
 - siano finalizzati all'adeguamento strutturale o funzionale degli immobili, all'efficientamento energetico e alla sostenibilità ecologica;
 - comportino la riqualificazione paesaggistica dei luoghi [...];
- 3.b4) realizzazione di opere infrastrutturali a rete interrate pubbliche e/o di interesse pubblico, a condizione che siano di dimostrata assoluta necessità e non siano localizzabili altrove.

Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali (riferita alla fascia di 100 metri dal perimetro esterno del Parco Naturale Regionale "Salina di Punta della Contessa")

Vigono le *Misure di salvaguardia e di utilizzazione* di cui all'art. 72 delle NTA del PPTR, in base alle quali non sono ritenuti ammissibili, tra gli altri, i seguenti piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare quelli che comportano:

- 2.a1) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti. Fanno eccezione i sistemi per la raccolta delle acque piovane, di reti idrica/fognaria duale, di sistemi di riciclo delle acque reflue attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione. L'installazione di tali sistemi tecnologici deve essere realizzata in modo da mitigare l'impatto visivo, non alterare la



MINISTERO DELLA CULTURA
 Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
 Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
 e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
 ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

struttura edilizia originaria, non comportare aumenti di superficie coperta o di volumi, non compromettere la lettura dei valori paesaggistici

2. a4) rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica [...]
- 2.a5) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica, in particolare dei muretti a secco, dei terrazzamenti, delle specchie, delle 54 cisterne, dei fontanili, delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli e delle risorgive.; [...]

Area di rispetto delle componenti culturali ed insediative

(riferita all'area di rispetto della Masseria Taverna).

Vigono gli *Indirizzi* di cui all'art. 77, le *Direttive* di cui all'art. 78 e le *Misure di salvaguardia e di utilizzazione* di cui le *Misure di salvaguardia e di utilizzazione* di cui all'art. 82 delle NTA del PPTR.

A norma dell'art. 82, non sono ritenuti ammissibili, tra gli altri, i seguenti piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

- 2.a1) qualsiasi trasformazione che possa compromettere la conservazione dei siti interessati dalla presenza e/o stratificazione di beni storico-culturali;
- 2.a2) realizzazione di nuove costruzioni, impianti e, in genere, opere di qualsiasi specie, anche se di carattere provvisorio;
- 2.a3) realizzazione e ampliamento di impianti per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti e per la depurazione delle acque reflue;
- 2.a4) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
- 2.a5) nuove attività estrattive e ampliamenti;
- 2.a6) escavazioni ed estrazioni di materiali;
- 2.a7) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile; a8) costruzione di strade che comportino rilevanti movimenti di terra o compromissione del paesaggio (ad esempio, in trincea, rilevato, viadotto).

Strade a valenza paesaggistica (riferito alla SP 88 direttamente interferita ed alla SS16 ricadente in Area Vasta)

Vigono gli *Indirizzi* di cui all'art. 86, le *Direttive* di cui all'art. 87 e le *Misure di salvaguardia e di utilizzazione* di cui all'art. 88 delle NTA del PPTR.



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

05/07/2023

A norma dell'art. 88, non sono ritenuti ammissibili, tra gli altri, i seguenti piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

- 2.a1) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere l'integrità dei peculiari valori paesaggistici, nella loro articolazione in strutture idrogeomorfologiche, naturalistiche, antropiche e storico-culturali, delle aree comprese nei con visuali;
- 2.a2) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere, con interventi di grandi dimensioni, i molteplici punti di vista e belvedere e/o occludere le visuali sull'incomparabile panorama che da essi si fruisce [...].

1.2 Beni architettonici

Nell'area di intervento direttamente interessata (nuovo collegamento ferroviario, fabbricati ad essa asserviti, opere viarie ed idrauliche connesse) non è presente nessun provvedimento diretto di tutela architettonica ai sensi della Parte II del *Codice*. Si segnala tuttavia nella stessa area il *fabbricato ferroviario* ubicato lungo la linea adriatica al km 4+995.00, per il quale era stata già indicata la necessità di verifica dell'interesse culturale (pag. 39 della Relazione Paesaggistica). Con la sopracitata nota prot. 4158/2022 la Scrivente ha richiesto di integrare la documentazione consultabile con ulteriore documentazione fotografica esplicativa e di dettaglio del suddetto fabbricato. A riscontro di tale richiesta, il fabbricato in questione è stato meglio descritto nell'elaborato integrativo denominato "*Manufatti da demolire per i quali necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 42/2004*" (IA7L00D22RHIM000X001A), nel quale si riporta: "*È costituito da due piani fuori terra: il piano terra ha un'altezza maggiore rispetto al piano superiore. Il prospetto ovest è simmetrico: sono presenti tre bucaure nel piano terra (un portale e due finestre) e due finestre al piano superiore allineate alle bucaure sottostanti. Le bucaure sono marcate da cornice*".

All'interno dell'area vasta ottenuta considerando la fascia di territorio in cui ricade il tracciato del nuovo collegamento ferroviario e delle opere stradali ed idrauliche ricomprese nel progetto, per una larghezza pari circa 1 km da ciascun lato, si segnala inoltre la presenza dei seguenti siti tutelati dal PPTR vigente come UCP *Testimonianza della stratificazione insediativa* tra le *Componenti culturali e insediative*, che costeggiano il tracciato del nuovo collegamento ferroviario e il tracciato del collettore IN11 ai due lati degli stessi, individuate percorrendolo dalla parte più interna (sud-ovest) verso la linea di costa (nord-est):

- Masseria Chiodi
- Masseria Palmenti
- Masseria Taverna (nella cui area di rispetto ricade il *fabbricato ferroviario* al km 4+995.00)
- Masseria S. Lucia
- Casa di Cristo
- Masseria Capitan Monza.

L'elenco riportato è da ritenersi non esaustivo, in quanto limitato ai beni più significativi in rapporto di intervisibilità e/o ubicati nell'area vasta individuata.

1.3 Beni archeologici



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

Nell'area direttamente interessata dall'impianto di progetto e dal relativo cavidotto, nonché nell'area vasta considerata in analisi, non insistono vincoli inerenti beni archeologici decretati ai sensi degli art. 10, 12, 13 e 45 del Codice o procedimenti di vincolo in itinere, né Beni Paesaggistici o Ulteriori Contesti Paesaggistici di interesse archeologico censiti dal PPTR vigente.

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

Come già riferito il progetto in esame, che costituisce il Lotto 2 dell'intero progetto di collegamento dell'area industriale retroportuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale, riguarda la realizzazione di un nuovo tratto di collegamento ferroviario in continuità con le opere di cui al Lotto 1 e comprende 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 e delle relative opere connesse è prevista la realizzazione di un tracciato del collegamento ferroviario a singolo binario, di lunghezza pari a circa 3,2 km, che si sviluppa a sud-est dell'abitato di Brindisi, in continuità con le opere di cui al Lotto 1 del progetto complessivo; il tracciato di progetto, che prevede il collegamento tra la Stazione Elementare (oggetto di altra progettazione) e la Linea Adriatica Bari-Lecce, si sviluppa in parte in gran parte in rilevato e minima parte in parte su viadotto (3%).

Il progetto prevede le seguenti ulteriori opere:

Opere per la realizzazione di Aree tecniche

- Area tecnica per cabina TE e fabbricato tecnologico, ubicata in corrispondenza del raccordo con la linea Adriatica esistente;
- Area tecnica per Fabbricato tecnologico e Serbatoio VVFF, ubicata in corrispondenza dell'Inizio Tratto in Linea (km 2+992.769 – P.S. Stazione).

Opere d'arte principali

- VI01 – Ponte sulla SS613 al km 4+119, di lunghezza pari a 62,5 metri
- VI02 – Ponte sul Fiume Grande, al km 4+556, di lunghezza pari a 55 metri

Opere di ripristino ed adeguamento della viabilità interferita

- NV01-SL01: SC Formosa - Nuovo sottovia veicolare e adeguamento viabilità per garantire l'innesto della viabilità di ricucitura NV02, NV03 e NV04;
- NV02-NV03: SC78 - Ricucitura della maglia viaria SC Formosa;
- NV04: Viabilità di accesso ai fondi - Ricucitura della maglia viaria SC Formosa;
- NV05: Viabilità esistente per l'accesso ai Fabbricati Tecnologici - Adeguamento della viabilità esistente;
- NV06: Viabilità di soccorso

Opere di sistemazione idraulica dei corsi d'acqua:

- Canale di Levante: rimodellamento morfologico con opera di protezione in massi sciolti; riprofilatura delle sponde del canale e rivestimento in massi cementati;



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it



- Fiume Grande: Arginature con rivestimento in massi cementati e controfossi in corrispondenza del Viadotto VI02;

Opere idrauliche connesse al drenaggio della piattaforma

- Realizzazione di un canale a U di larghezza variabile (IN12) posto in affiancamento alla stazione elementare e alla viabilità di accesso NV06, avente la funzione di intercettare i contributi meteorici scolanti dal bacino di cui sopra, con recapito alla vasca di laminazione IN08;
- Regolazione della portata recapitata dal canale IN12 mediante una vasca di laminazione in terra (IN08);
- Recapito della portata regolata in corrispondenza della sezione 2 (non arginata) del Canale di Levante, posta poco più a monte della confluenza dello stesso con il Fiume Grande, mediante un canale a U (IN11) a larghezza costante.
- Tombino stradale IN03, che recapita i contributi meteorici anzidetti al canale IN12;
- Canale IN12, che intercetta i contributi meteorici derivanti dal tombino IN03 e dalle aree esterne alla NV06, con recapito alla vasca di laminazione IN08;
- Canale IN11, che si diparte dalla vasca IN08, con recapito finale al Canale di Levante.
- Opere a verde

Il progetto comprende anche interventi di mitigazione consistenti nello sviluppo di una serie di opere a verde suddivise per moduli tipologici, per un'estensione pari a circa 5.272 mq, a fronte di circa 134 mq di vegetazione naturale sottratta in modo permanente (pag. 62 della *Sintesi non Tecnica*): inerbimento, ripristino agricolo, siepe arbustiva, filare arboreo, prato cespugliato, macchia arborea-arbustiva (olivo, lavanda, ginestra), macchia ripariale.

2.1 Beni paesaggistici

La ricognizione finora effettuata dei beni culturali tutelati con vincolo diretto e/o indiretto, dei beni tutelati *ope legis* ai sensi degli artt. 10 e 12 del *Codice* e s.m.i o, comunque, di testimonianze di valore storico culturale o archeologico, di proprietà pubblica o privata e dei beni paesaggistici nelle aree contermini al tracciato di progetto riporta un censimento denso di beni culturali e paesaggistici che contribuiscono a definire un paesaggio *"espressivo di identità, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni"* (cfr. art. 131 del *Codice*).

L'area di intervento è ubicata all'interno di una porzione territoriale dell'agro brindisino, nel comprensorio sito a sud e a sud-ovest dell'abitato di Brindisi, ricadente nell'Ambito paesaggistico n. 9 denominato *"La campagna brindisina"* del PPTR. La suddetta area 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 colturale. 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, diversi impianti da fonti rinnovabili, gli insediamenti industriali.

Il contesto paesaggistico di riferimento, il bassopiano irriguo della Piana brindisina, conserva nel suo complesso la presenza di spiccati elementi di naturalità che si integrano nel sistema agricolo consolidato, costituito da un reticolo variegato ed armonico di lotti agricoli inquadri



MINISTERO DELLA CULTURA
Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

da tracciati viari di larghezza ridotta, del tipo vicinale o interpoderale di cui alcuni in terra battuta, attraversati da canali e diversi reticoli idrografici e con uso di suolo caratterizzato da estese superfici destinate a seminativi semplici in aree non irrigue, da presenza sporadica di zone boscate o a macchia, di vigneti ed in minore misura anche da arborato/frutteto (come attestato dalla *Carta degli usi in atto IA7L00D22N5SA0000004A*), tutti elementi che qualificano il territorio, rendendolo riconoscibile e identitario.

Si fa riferimento al Parco Naturale Regionale denominato *Salina di Punta della Contessa* richiamato in analisi, un sistema naturalistico di estese proporzioni che si sviluppa ai margini del tracciato di progetto e che include al suo interno aree a verde tutelate ed aree umide, ma anche ai corsi delle acque pubbliche, che intercettano la trama agraria e contribuiscono a renderla variegata sia dal punto di vista morfologico che colturale: Fiume Grande in particolare, come risultante dall'analisi finora effettuata, è strettamente interrelato con l'opera in esame, in quanto attraversato dalla stessa.

Nello stesso contesto si rileva la presenza diffusa di elementi tipici del paesaggio rurale, manufatti edili di modeste dimensioni a servizio dell'agricoltura e consistenti complessi masserizi, intorno ai quali sono si sono sviluppati i mosaici colturali che hanno fortemente connotato il territorio nel corso dei secoli, contribuendo a delineare i caratteri costitutivi degli appezzamenti terrieri che orbitavano intorno agli stessi.

In particolare, la porzione di territorio in cui ricade l'area di intervento, pressoché pianeggiante, oltre alla imponente presenza dell'area industriale e delle importanti infrastrutture stradali e ferroviarie con cui è interrelato in progetto in esame, vede la presenza di frange di tessuto residenziale e di insediamenti industriali, che si inseriscono nella trama del suolo utilizzato a fini agricoli disegnando un paesaggio estremamente variegato ed eterogeneo.

La costruzione disordinata di abitazioni, infrastrutture viarie, impianti, aree destinate a servizi hanno contribuito a frammentare la naturale costituzione e continuità morfologica delle forme, e ad incrementare le condizioni di rischio idraulico. In proposito la *Scheda dell'Ambito Paesaggistico n. 9 La campagna brindisina 4.4.2* (sez. A.3.4) stabilisce le invarianti strutturali d'ambito, i relativi stato di conservazione e criticità, cui associa specifiche regole di riproducibilità, stabilendo la necessità di salvaguardare il sistema agro-ambientale, sottoposto a rischio di compromissione della leggibilità dei mosaici dalla realizzazione di insediamenti ed infrastrutture, e la continuità dei caratteri idraulici, ecologici e paesaggistici del sistema idrografico, di cui si auspica la valorizzazione come corridoi ecologici multifunzionali.

Inoltre, è necessario verificare l'interferenza degli interventi di nuova realizzazione in progetto con le aree vincolate, alla luce di quanto riportato nei seguenti paragrafi.

2.1.a - Coerenza con l'art. 46 delle NTA del PPTR

Prescrizioni per i "Fiumi e torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche"

L'interferenza segnalata riguarda le opere, di seguito elencate, ubicate in corrispondenza del canale tutelato "Fiume Grande". Con riferimento ad ognuna, stando a quanto strettamente normato dal citato articolo, si riporta la verifica di coerenza con le specifiche prescrizioni (cfr. Carta dei vincoli: Beni culturali e paesaggistici - IA7L00D22N5SA0000001A):



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

- a) il raccordo del collegamento ferroviario di progetto con la Linea Adriatica, comprensivo del Ponte su Fiume Grande (VI02) – rientra tra gli interventi ritenuti **non ammissibili** ai sensi del comma 2.a9), trattandosi di adeguamento di tracciato viario esistente;
- b) arginature con rivestimento in massi cementati e controfossi in corrispondenza del Viadotto VI02 su Fiume Grande – rientrano tra gli interventi ritenuti **ammissibili** ai sensi del comma 3.b3), solo se inserite in un organico progetto esteso all'intera unità idrografica che utilizzino materiali e tecnologie della ingegneria naturalistica, che siano volti alla riqualificazione degli assetti ecologici e paesaggistici dei luoghi;
- c) il Fabbricato Tecnico (FA02) e relativo piazzale (PT02) – rientra tra gli interventi ritenuti **non ammissibili** ai sensi del comma 2.a1), trattandosi di nuova opera edilizia non legata alla tutela del corso d'acqua ed alla sua funzionalità ecologica;
- d) l'Area "Cabina TE" e relativo piazzale (PT03) – rientra tra gli interventi ritenuti **non ammissibili** ai sensi del comma 2.a1), trattandosi di nuova opera edilizia non legata alla tutela del corso d'acqua ed alla sua funzionalità ecologica;
- e) la viabilità di accesso ai fabbricati tecnici – rientra negli interventi di manutenzione della viabilità **ammissibili** ai sensi del comma 2.a9) se limitate alla sola ripavimentazione della viabilità esistente, qualora realizzate con tecniche che non comportino impermeabilizzazione;
- f) le opere viarie connesse in prosecuzione del sottovia Strada Comunale Formosa (SL01) – rientra negli interventi di manutenzione della viabilità **ammissibili** ai sensi del comma 2.a9) se limitate alla sola manutenzione del tratto di viabilità esistente e qualora realizzate con tecniche che non comportino impermeabilizzazione;
- g) la vasca di prima pioggia (IN07) – rientra tra gli interventi ritenuti **non ammissibili** ai sensi del comma 2.a7), in quanto trattasi di realizzazione di impianto per la depurazione delle acque reflue;
- h) opere idrauliche principali connesse e il tratto di recapito al Canale di Levante (IN11) – rientrano tra gli interventi ritenuti **ammissibili** ai sensi del comma 2.a7), solo se finalizzate allo sversamento dei reflui trattati a norma di legge; a norma del co 3.b4) inoltre, è ritenuta ammissibile la realizzazione di opere infrastrutturali a rete interrata pubbliche e/o di interesse pubblico, a condizione che siano di dimostrata assoluta necessità e non siano localizzabili altrove.

Le opere ritenute ammissibili sono tali solo se condizionate anche al rispetto del co. 2. a5), che preclude la rimozione della vegetazione arborea od arbustiva, e la trasformazione profonda dei suoli o qualsiasi altro intervento che turbi gli equilibri idrologici o alteri il profilo del terreno.

CRITICITÀ:

Con riferimento alle opere non ammissibili ai sensi dell'art. 46, sopra esplicitate, si ritiene che:

- le opere di cui al punto a) non possano essere escluse o delocalizzate a pena di un totale stravolgimento del progetto e/o di un maggiore consumo di suolo (che potrebbe comportare di per sé anche l'eventualità di intercettare altri segni significativi del paesaggio). Fermo restando il contrasto con le norme del PPTR – il cui superamento



MINISTERO DELLA CULTURA
Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

potrebbe essere possibile qualora fosse attivata la deroga di cui all'art. 95 delle NTA del PPTR - si ritiene che le stesse debbano essere accompagnate da un'adeguata opera di compensazione.

- risulta indispensabile di contro individuare una alternativa localizzativa per le ulteriori opere previste in corrispondenza della fascia perimetrata dal PPTR ai due lati del fiume, ritenute non ammissibili [opere di cui ai punti c), d), g)], al fine di non interferire con la l'area tutelata.

Al fine di garantire il rispetto delle norme del PPTR, inoltre è necessario assicurare che:

- non siano realizzate trasformazioni di suolo che comportino impermeabilizzazione, né poste in opera recinzioni che riducano l'accessibilità del corso d'acqua e la possibilità di spostamento della fauna.
- la metodologia tecnica di posa in opera dei previsti collettori non comporti la rimozione di vegetazione arborea o arbustiva, la trasformazione profonda dei suoli o qualsiasi altro intervento che turbi gli equilibri idrologici o alteri il profilo del terreno.

Si ritiene inoltre che la realizzazione di corridoi ecologici lungo il tracciato dei collettori di recapito interferenti con il corso d'acqua tutelato, contribuirebbe a mitigare ulteriormente il percorso degli stessi.

2.1.b - Coerenza con l'art. 72 delle NTA del PPTR

Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l'Area di rispetto dei Parchi e delle riserve regionali

L'interferenza segnalata riguarda la realizzazione del tratto di viabilità di soccorso denominato NV06 e di un tratto del canale di collettamento IN12. Tali opere corrono lungo il perimetro ovest dell'area di rispetto del Parco Naturale Regionale "Salina di Punta della Contessa", ma non sembrano interferire con la stessa.

CRITICITÀ: Nel rispetto di quanto normato dall'art. 72, tuttavia, risulta indispensabile assicurare che le opere previste non comportino la rimozione o trasformazione della vegetazione naturale nella fascia tutelata, né l'eliminazione o la trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica.

2.1.c - Coerenza con l'art. 82 delle NTA del PPTR

Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le Aree di rispetto delle Componenti culturali ed insediative

L'interferenza segnalata riguarda la Masseria Taverna, la cui area di rispetto è parzialmente intercettata dal nuovo raccordo ferroviario, nonché dalle opere di ripavimentazione della viabilità esistente.

A norma dell'art. 82 non possono essere consentite opere di costruzione di strade che comportino rilevanti movimenti di terra. Essendo prevista esclusivamente la ripavimentazione di viabilità esistente, si ritiene che la stessa sia assentibile se realizzata mediante sistemi che garantiscano la permeabilità.

2.1.d - Coerenza con gli artt. 86 e 87 e 88 delle NTA del PPTR

Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le componenti dei valori percettivi



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

L'interferenza segnalata riguarda la posa in opera di:

- vasca di laminazione, attigua alla *Strada a valenza paesaggistica SP88*, sul lato sud della stessa;
- tratto di recapito al Canale di Levante (IN11), che a partire dalla *Strada a valenza paesaggistica SP88* confluisce nel Fiume Grande.

In base a quanto previsto dagli artt. 86 e 87, gli interventi che interessano tali componenti devono consentire il mantenimento degli orizzonti visuali percepibili, impedendo l'occlusione di tutti quegli elementi che possono fungere da rilevamento visuale di riconosciuto valore identitario.

Si ritiene che la prevista realizzazione di vasca di laminazione e canale di collettamento non contrasti con le tutele previste per le componenti dei valori percettivi in quanto, ove opportunamente mitigati, gli stessi non compromettono l'integrità dei punti di vista e non occludono le visuali panoramiche, peraltro connotate dalla percezione di un paesaggio estremamente variegato ed eterogeneo, che comprende anche l'estesa area retroportuale.

2.1.2 - Impatti verificati

Ai fini della valutazione dei possibili impatti significativi delle previsioni di progetto sull'ambiente e sul patrimonio culturale, questa Soprintendenza rileva che l'area oggetto di intervento, come già riferito nel paragrafo 1.1, interferisce con beni paesaggistici tutelati *ope legis* a norma dell'art. 142, Parte III del *Codice*, oltre che con ulteriori contesti paesaggistici individuati dal PPTR vigente della Regione Puglia a norma dell'art. 143 dello stesso Decreto, esplicitati nel paragrafo 1.1.

Per quanto attiene i possibili impatti sul patrimonio culturale di natura prettamente percettiva, è stata valutata l'interferenza delle opere sull'ambito territoriale di riferimento, corrispondente all'Area vasta individuata in narrativa, individuata come la fascia di territorio all'interno della quale ricade il tracciato del nuovo collegamento ferroviario e il tracciato delle opere idrauliche e viarie connesse alla progettazione in esame, considerata per una larghezza pari circa 1 km da ciascun lato.

Tale area, per quanto fortemente connotata dalla imponente presenza dell'area industriale retroportuale e delle importanti infrastrutture stradali e ferroviarie con cui è interrelato in progetto in esame, e nonostante la notevole eterogeneità del paesaggio data dalla presenza di frange di tessuto residenziale, di insediamenti e manufatti industriali che si inseriscono nella trama del suolo utilizzato a fini agricoli, conserva notevoli elementi naturalistici connessi alla presenza di fiume, parco, formazioni arbustive, area umida.

Preliminarmente va indagato l'inserimento del nuovo tracciato ferroviario, che si sviluppa a sud-est dell'abitato di Brindisi per una lunghezza di circa 3,2 km, all'interno dell'area vasta individuata in analisi, al fine di valutare il rapporto visivo che si instaura tra la suddetta area ed i diversi punti considerati come recettori paesaggistici. Il tracciato di progetto, come riferito è in gran parte in rilevato, con la presenza di due ponti attestati ad altezza maggiore. È evidente che l'inserimento di tale tracciato, con particolare riferimento ai punti di maggiore altezza, per sua stessa natura, oltre a implicare consumo di suolo verde, comporta l'inserimento di una



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it



05/07/2022



linea di divisione nel territorio in cui si inserisce, lasciando da un lato l'abitato di Brindisi e dall'altro la campagna a sud dello stesso. Per tale ragione, al fine di consentire alla Scrivente di valutare la compatibilità e la adeguatezza delle soluzioni proposte in relazione al rapporto di intervisibilità esistente tra il tracciato di progetto e i beni culturali e paesaggistici interrelati con lo stesso, con la sopracitata nota prot. 4158 del 09/03/2022 è stato richiesto di integrare la documentazione consultabile con ulteriori fotosimulazioni di punti nodali del tracciato e delle opere ad esso asservite, ripresi in prossimità dei siti, aree di interesse culturale e/o paesaggistico e dei percorsi a valenza paesaggistica, panoramica e/o di attraversamento territoriale ad alta frequentazione antropica.

Le fotosimulazioni prodotte dimostrano che nel complesso il tracciato di progetto, fortemente interrelato con le infrastrutture che si propone di collegare ed ancorato all'armatura territoriale che attraversa, possa essere assorbito dal contesto in cui si inserisce, anche con riferimento agli impatti cumulativi prodotti dalle opere afferenti al Lotto 1. Tali fotosimulazioni dimostrano inoltre una buona efficacia delle mitigazioni proposte, che tuttavia possono essere implementate mediante il reimpianto delle alberature intercettate dal progetto.

Si ritiene tuttavia che l'inserimento del tracciato nella matrice territoriale necessiti di una ulteriore ed adeguata opera a compensazione della trasformazione rispetto alla configurazione attuale, notevolmente percepibile da diversi punti di vista, derivante dalla presenza del rilevato e degli attraversamenti previsti, nonché delle strutture di appoggio.

È stata tuttavia evidenziata inoltre nei paragrafi precedenti l'interferenza di alcuni tratti del tracciato e di alcuni dei manufatti ad esso asserviti con la fascia ai due lati di Fiume Grande, tutelata del PPTR, per cui, oltre a verificare che le conseguenti criticità evidenziate siano superabili, è necessario che un progetto di tale portata, al di là delle necessarie opere di mitigazione (inserite nel progetto), preveda una adeguata opera di compensazione (non contemplata nel progetto), da intendersi come un'azione equa di riequilibrio del sistema preesistente e consolidato, che è stato sottoposto ad un processo di sottrazione del valore ambientale, e che non debba essere necessariamente strettamente collegata con l'intervento. In generale si ritiene tuttavia che un tracciato ferroviario, per quanto costituisca inevitabilmente una cesura dei lotti che attraversa, d'altra parte rappresenta un segno consolidato del territorio in cui si inserisce (la tratta principale di collegamento che attraversa Brindisi e alla quale si collega il tracciato di progetto risale alla Seconda metà dell'Ottocento), che per sua stessa natura può ramificarsi solo a larga scala, e costituisce, per altro verso, un elemento di forte connessione tra punti nevralgici di un'area territoriale. Pertanto la linea ferroviaria rappresenta un elemento di scansione del paesaggio, oltre che un riconosciuto elemento di percezione paesaggistica, in quanto diventa essa stessa un punto di osservazione di particolare rilievo, a causa della maggiore altezza dell'osservatore (rispetto all'osservatore a piedi o in auto), della notevole frequentazione antropica, ma soprattutto per la dinamicità del punto di vista stesso, che consente di abbracciare nel tempo di percorrenza del treno visuali ad ampio raggio ed in movimento.

Ciò premesso, l'inserimento della linea ferroviaria su un determinato percorso va valutato tenendo conto delle matrici territoriali e degli elementi di valenza paesaggistica e culturale del territorio in cui si inserisce. Si ritiene che il collegamento principale, che inevitabilmente sarà



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

percepito come un elemento di rilevante trasformazione del territorio che attraversa, tenuto conto delle peculiarità del contesto attraversato (territorio pianeggiante caratterizzato dall'imponente presenza dell'area retroportuale 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, che si inseriscono nella trama del suolo utilizzato a fini agricoli disegnando un paesaggio estremamente variegato ed eterogeneo) se adeguatamente migliorato, mitigato e compensato, possa essere ragionevolmente assorbito dal contesto che attraversa, caratterizzato da un mosaico agricolo già frammentato a causa della costruzione disordinata di abitazioni, infrastrutture viarie, impianti, aree destinate a servizi. È necessario, tuttavia, focalizzare gli ulteriori punti nodali del progetto, che sono dati da:

- SL01 – Sottovia SC Formosa
- VI01 – Ponte sulla SS613 al km 4+119, di lunghezza pari a 62,5 metri
- VI02 – Ponte sul Fiume Grande, al km 4+556, di lunghezza pari a 55 metri
- Raccordo del collegamento ferroviario di progetto con la Linea Adriatica
- La sistemazione idraulica del canale di Levante
- La sistemazione idraulica di Fiume Grande
- La prevista demolizione del *fabbricato ferroviario* tutelato ai sensi dell'art. 10 del *Codice*

Si ritiene che la variazione di quota del nastro stradale rispetto alla configurazione attuale, dovuta all'inserimento del Sottovia SC Formosa, non muti la percezione d'insieme dei luoghi anche in ragione del breve tratto di estensione dello stesso, ponendosi come obiettivo la continuità del tracciato esistente e di conseguenza delle visuali percepibili dallo stesso.

Con riferimento al ponte sulla SS 613, in ragione dell'analisi effettuata e delle diverse valenze di ciascun sito, si ritiene che il suo impatto possa essere assorbito dal contesto in cui si inserisce, essendo mitigato proprio in ragione della sua ubicazione e dell'interferenza che intende superare con la SS 613, una strada a lunga percorrenza a due corsie per senso di marcia, affiancata da piazzole, complanari, raccordi e aree di servizio e già caratterizzata dalla presenza di ponti di attraversamento.

Diversa è la considerazione del raccordo di collegamento con la linea Adriatica e del ponte di attraversamento sul Fiume Grande, rispetto ai quali è stato già esplicitato il contrasto con le norme del PPTR; in ragione dell'analisi effettuata e delle diverse valenze di ciascun sito e al netto del contrasto normativo segnalato, si ritiene che il loro impatto possa essere ragionevolmente assorbito dal contesto in cui si inseriscono, necessitando tuttavia di una adeguata opera a compensazione della trasformazione derivante dall'inserimento delle strutture di appoggio in corrispondenza del fiume tutelato, dalla sovrapposizione del tracciato ferroviario rispetto al fiume, notevolmente percepibile da diversi punti di vista.

Relativamente alla sistemazione idraulica dei due corsi d'acqua interrelati col progetto, preso atto dell'analisi effettuata mediante modelli di calcolo relativi alle unità idrografiche, si dà atto che le sistemazioni proposte, prevedendo l'utilizzo di massi sciolti, non produrranno impatti rilevanti sulla fascia tutelata e nell'area vasta di riferimento. Risulta necessario, tuttavia, garantire che l'intera sistemazione sia effettuata utilizzando sistemi di ingegneria naturalistica.



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

Si ritiene inoltre che debba essere individuata un'alternativa localizzativa per tutti i manufatti previsti in corrispondenza del raccordo del nuovo tracciato con la Linea Adriatica Nazionale (Fabbricato tecnologico, Cabina TE, vasca di prima pioggia e tutti le aree e i manufatti ad essi asserviti), compresa la viabilità di accesso agli stessi, interferenti con la fascia contermina Fiume Grande, rispetto alla quale si configura un eccessivo aggravio e un'alterazione degli equilibri sistemici e percettivi esistenti. Nello studio della delocalizzazione, potrà essere valutata anche l'ipotesi di una continuità con altre infrastrutture già esistenti lungo il tracciato ferroviario in esercizio o di riutilizzo di manufatti in disuso.

Alla luce di quanto finora evidenziato, si evince che le opere progettate, che implicano un importante consumo di suolo, con sottrazione di vegetazione naturale e con l'introduzione di un importante segno all'interno del paesaggio, costituiscano elemento di rilevante trasformazione della percezione d'insieme dei luoghi a distanza ravvicinata e in ragionevole misura anche alla lunga distanza, che necessita di una adeguata opera di compensazione (non contemplata nel progetto), oltre che di misure di mitigazione paesaggistica proporzionate (inserite nel progetto). Con riferimento alle misure di mitigazione paesaggistica proposte, inoltre (sviluppo di una serie di interventi a verde suddivisi per moduli tipologici, per un'estensione pari a circa 5.272 mq, a fronte di circa 134 mq di vegetazione naturale sottratta in modo permanente), si ritiene che le stesse debbano essere implementate prevedendo il reimpianto delle alberature intercettate nelle nuove aree a verde di progetto.

Pertanto, in ragione dell'analisi effettuata e al netto delle interferenze individuate con la pianificazione paesaggistica regionale che è necessario superare, le opere di progetto possono essere ragionevolmente assorbite dal contesto, in ragione di:

- misure di mitigazione paesaggistica proposte - che se accompagnate dalla previsione di reimpianto sopra illustrate si ritengono adeguate;
- scelte progettuali operate - mirate ad un consumo di suolo il più possibile contenuto;
- scelta del percorso effettuata - al netto dell'interferenza con il *fabbricato ferroviario* tutelato ai sensi della Parte II del *Codice*, che attraversa la matrice agricola, ma all'interno di una fascia territoriale già interessata dall'imponente presenza dell'area industriale retroportuale e delle importanti infrastrutture stradali e ferroviarie con cui è interrelato in progetto in esame, oltre che di frange di tessuto residenziale.

Tale valutazione, tuttavia può essere resa solo se le opere di progetto siano contemperate da una adeguata opera di compensazione (non contemplata nel progetto). Si ritiene inoltre che siano necessarie alcune modifiche progettuali e ulteriori misure finalizzate a superare le criticità evidenziate in narrativa.

CRITICITÀ:

La realizzazione delle opere del progetto definitivo in esame e, in particolare, l'inserimento di opere (raccordo e ponte) in corrispondenza della fascia tutelata ai due lati di Fiume Grande, produce un impatto legato alla trasformazione della percezione d'insieme dei luoghi che necessita di un'opera di compensazione adeguatamente calibrata rispetto alla portata della trasformazione stessa e la cui scelta sia operata in considerazione delle valenze culturali del contesto territoriale di riferimento.

Le ulteriori opere previste in corrispondenza della stessa fascia tutelata ai due lati del fiume (fabbricati, manufatti asserviti e viabilità connessa agli stessi), per dimensione, ubicazione,



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

tipologia e tecniche costruttive producono un impatto non superabile, in quanto ritenute fuori misura rispetto al contesto in cui se ne prevede la collocazione (in stretta prossimità del letto del fiume), per cui è necessario prevederne la delocalizzazione (valutando anche l'ipotesi di una continuità con altre infrastrutture già esistenti lungo il tracciato ferroviario in esercizio o di riutilizzo di manufatti in disuso).

Le opere di mitigazione a verde previste non comprendono il reimpianto delle alberature intercettate dal progetto.

Si ritiene inoltre che debba essere evitata la demolizione del *fabbricato ferroviario* tutelato ai sensi dell'art. 10 del *Codice*, peraltro in contrasto con le previsioni di cui all'art. 20 del *Codice* (art. 20 "Interventi vietati" – "I beni culturali non possono essere distrutti, deteriorati, danneggiati o adibiti ad usi non compatibili con il loro carattere storico o artistico oppure tali da recare pregiudizio alla loro conservazione"), anche in quanto il suddetto fabbricato costituisce un segno consolidato del paesaggio agrario in cui si inserisce, contrassegnato fin dall'Ottocento dal passaggio della linea ferroviaria adriatica, a sua volta punteggiata dalla presenza di fabbricati con analoghe valenze.

2.1.3 - Impatti potenziali

L'intervento descritto produce impatti potenziali legati al consumo di suolo implicato dalle opere di progetto, la cui rilevanza è tuttavia da contemperare in ragione del contesto in cui le suddette opere si inseriscono, caratterizzato dalla presenza delle infrastrutture puntali e a rete d'insieme; l'aggravio che ne deriva a carico degli elementi naturalistici e paesaggistici può essere ricondotto all'analisi delle interferenze evidenziate nei paragrafi precedenti. Si segnala inoltre che potrebbero ingenerare impatti potenziali i previsti collettori, la cui collocazione in opera, soprattutto nelle porzioni più prossime ai bacini verso i quali confluiscono, comporta l'interferenza con il sistema vegetativo insediato ai margini del fiume, con conseguenze per la crescita futura delle formazioni vegetative spontanee e per gli equilibri sistemici della fauna ivi insediata.

2.2 Beni architettonici

Come risulta dall'analisi finora condotta, l'ambito territoriale di riferimento, compreso tra il corso di Fiume Grande e il Parco Naturale Regionale "Salina di Punta della Contessa", è caratterizzato dalla singolare compresenza di elementi ad alto valore paesaggistico attestati dal sistema di tutele del PPTR vigenti sullo stesso, nonché dalla presenza diffusa di manufatti rurali che hanno caratterizzato lo sviluppo del territorio fino alla metà del Novecento, prima dell'insediamento dell'area industriale retroportuale, individuati dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale e riportati nel precedente paragrafo 1.2. Il contesto sopra descritto risulta quindi notevolmente eterogeneo anche dal punto di vista architettonico anche in virtù della presenza degli insediamenti industriali retroportuali con cui è interrelato il progetto in esame e delle frange di tessuto abitativo.

In tale contesto si inquadra l'analisi del rapporto visivo che si instaura tra i beni architettonici in analisi e il tracciato del collegamento ferroviario di progetto, il quale come riferito è in gran parte in rilevato basso e comprende nel suo sviluppo due ponti di attraversamento. Si ritiene che lo sviluppo del tracciato, che si dirama in rilevato basso da tracciati già esistenti produca



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

05/07/2022

impatti percettivi e relazionali diretti sulle Masserie interrelate con lo stesso ed individuate in analisi e non mutino il rapporto delle stesse con il contesto.

Diversa è l'analisi rispetto alla richiesta di demolizione del fabbricato ferroviario, bene culturale tutelato ai sensi dell'art. 10 del Codice il quale, ai sensi del già citato art. 20 "Interventi vietati" dello stesso Codice non può essere distrutto.

Tale fabbricato fa parte di una tipologia di beni culturali, per i quali negli anni più recenti il CO.RE.PA.CU ha già confermato in sede di Verifica ai sensi dell'art. 12 del Codice l'interesse culturale, emettendo diversi provvedimenti di tutela diretti di fabbricati di analoga fattura ubicati nel territorio di competenza di questa Soprintendenza. È stato ritenuto infatti che, pur se in gran parte in stato di abbandono, queste costruzioni segnano il territorio con la loro riconoscibile immagine e sono entrate a far parte del paesaggio come elemento di scansione del tracciato, costituendo elemento storicizzato dell'identità dei luoghi e segno consolidato della stratificazione culturale degli ultimi due secoli. Diversi fabbricati analoghi, inoltre, sono già stati sottoposti ad azioni di tutela e recupero, previa autorizzazione di questa Soprintendenza.

Per il fabbricato in questione non risulta avviata e/o conclusa la procedura di Verifica di Interesse Culturale prevista dall'art. 12 del Codice.

CRITICITA': Il fabbricato ferroviario tutelato ai sensi dell'art. 10 del Codice per la sua condizione giuridica e status di "bene culturale" non può essere demolito, in quanto la demolizione è in contrasto con le previsioni di cui all'art. 20 del Codice stesso.

2.3 BENI ARCHEOLOGICI

Nel quadro di riferimento del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia, l'area vasta interessata dall'intervento ricade negli Ambiti Territoriali de "La campagna brindisina" (allegato 5.9 al PPTR) Figura Territoriale "Campagna irrigua della piana brindisina".

Tale territorio appare altamente antropizzato per via dell'antico e articolato insediamento e della pervasiva utilizzazione del territorio, caratterizzato dai due principali sistemi, quello insediativo e quello colturale, strettamente interconnessi, con i quali si integrano gli altri sistemi come quello della viabilità.

L'intervento in oggetto si inserisce all'interno di un comprensorio territoriale che in età romana ha espresso una grande attrattività nei confronti di forme di insediamento stabile, perché caratterizzato da una fitta trama di insediamenti antichi che attestano un'intensa frequentazione del territorio in età romana. Fa eccezione un'ampia superficie a sud di Brindisi che risulta a tratti del tutto estranea a tali processi, o comunque caratterizzata da una minore densità di evidenze archeologiche, a causa della falda acquifera affiorante, che determina estesi fenomeni di impaludamento dei terreni sovrastanti. A fronte di questo quadro generale, definito sulla base di segnalazioni bibliografiche talora non ubicabili con certezza e di segnalazioni archeologiche e di cui dà conto anche la carta archeologica trasmessa dal proponente (prot. n. 2856 del 10/02/2020), le indagini preventive effettuate sull'area di intervento non hanno evidenziato interferenze dirette con preesistenze di interesse storico-archeologico.



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

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

e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it

ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

Le procedure di archeologia preventiva sono state attivate con nota SABAP prot. n. 5441 del 12/3/2020 e si sono concluse a seguito della trasmissione della documentazione delle indagini, nonché della relazione definitiva, acquisite agli atti della Scrivente con prot. 272 del 04/01/2022.

In particolare, si precisa quanto segue:

a seguito della trasmissione alla Scrivente del "PFTE – Nodo intermodale di Brindisi – Infrastruttura di collegamento dell'area industriale retro-portuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale" completo di relazione archeologica e acquisito agli atti con prot. n. 2856 del 10/02/2020, la Scrivente, esaminato il progetto e valutati i possibili "impatti negativi su stratigrafie o strutture di interesse archeologico ancora conservate nel sottosuolo per il tratto caratterizzato da rischio medio-alto", ai fini dell'espressione del parere di competenza, nonché ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016, ha richiesto l'esecuzione di "saggi di scotico del terreno vegetale per uno spessore di ca. 30 cm, articolati in fasce larghe m 3,00 e lunghe m 20,00 con andamento perpendicolare al tracciato previsto e disposti a distanza di m 30,00 uno dall'altro".

Eseguite le indagini, come da richiesta di cui sopra, il proponente ha trasmesso alla Scrivente con nota prot. 272 del 04/01/2022 l'esito delle stesse: i saggi di scotico, che hanno raggiunto una quota di – 40 cm dal piano di calpestio, ovvero la quota richiesta dalla posa delle opere progettate, non hanno messo in luce alcuna evidenza archeologica, come risulta peraltro dalla documentazione fotografica e dalle schede US e SAS che fanno parte del corredo documentale.

Ciò premesso, si evidenzia che possono essere esclusi impatti negativi diretti sul patrimonio di interesse archeologico.

PARERE ENDOPROCEDIMENTALE DI COMPETENZA

Questo Ufficio, esaminati gli elaborati progettuali, lo Studio di Impatto Ambientale, verificata la situazione vincolistica delle aree di intervento, a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto, esprime **parere favorevole** alla realizzazione del progetto nel rigoroso rispetto delle prescrizioni di seguito elencate dal n. 1 al n. 11, impartite al fine di superare le criticità evidenziate in narrativa:

1. dovrà essere individuata e proposta una ubicazione alternativa per il Fabbricato tecnologico, la Cabina TE e la vasca di laminazione, oltre che per tutte le aree ed i manufatti connessi agli stessi previsti in corrispondenza della fascia tutelata ai due lati di Fiume Grande, al fine di superare il contrasto con le Norme del PPTR [CRITICITA' 2.1.a];
2. le trasformazioni di suolo eventualmente ricadenti nelle aree perimetrare dal PPTR ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004, co. 1, lett. c) ed f), dovranno prevedere l'utilizzo di materiali e tecniche costruttive che garantiscano permeabilità [CRITICITA' 2.1.a – 2.1.b];
3. dovranno essere progettati e realizzati corridoi ecologici lungo il tracciato dei collettori di recapito interferenti con il tracciato di Fiume Grande [CRITICITA' 2.1.a];
4. in corrispondenza della fascia tutelata ai due lati di Fiume Grande non siano poste in opera recinzioni che riducano l'accessibilità del corso d'acqua e la possibilità di spostamento della fauna [CRITICITA' 2.1.a];



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma – TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

05/07/2022

5. la metodologia tecnica di posa in opera dei previsti collettori, con particolare riferimento ai tratti interferenti con *Fiumi e Torrenti, Acque pubbliche ed Area di rispetto dei parchi*, non dovrà comportare la rimozione/trasformazione di vegetazione arborea o arbustiva, la trasformazione profonda dei suoli o qualsiasi altro intervento che turbi gli equilibri idrologici o alteri il profilo del terreno; a tal fine dovrà prima dell'effettivo inizio dei lavori essere effettuato un rilievo di tale vegetazione, in corrispondenza della quale si dovrà operare mediante l'utilizzo di tecniche di attraversamento non invasive, da individuare; [CRITICITA' 2.1.a – 2.1.b];
6. gli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario, quali muretti a secco, pascoli, filari alberati, eventualmente intercettati dalle opere di realizzazione dei collettori, dovranno essere tutelati, prevedendo l'utilizzo di tecniche di attraversamento non invasive e/o, ove occorra, lo smontaggio ed il rimontaggio dei suddetti elementi nella stessa posizione, a seguito di catalogazione effettuata per tratti; a tal fine prima dell'effettivo inizio dei lavori i suddetti beni dovranno essere rilevati e catalogati e per ognuno dovrà essere indicata la modalità di tutela prevista [CRITICITA' 2.1.b];
7. sia individuata e proposta un'opera di compensazione (ulteriore rispetto ai corridoi ecologici di cui alla prescrizione n. 3) che sia adeguata alla trasformazione della percezione d'insieme dei luoghi derivante dalla realizzazione del complesso delle opere progettuali, opportunamente calibrata rispetto alla portata della trasformazione stessa e la cui scelta sia operata in considerazione delle valenze culturali del contesto territoriale di riferimento; a parere di questa Soprintendenza un'adeguata opera di compensazione sarebbe il recupero e la riqualificazione del fabbricato ferroviario tutelato ai sensi dell'art. 10 del Codice [CRITICITA' 2.1.a - 2.1.2 – 2.2];
8. le alberature intercettate dal progetto dovranno essere accuratamente espianate ai fini del reimpianto nelle nuove aree verdi di progetto [CRITICITA' 2.1.2];
9. le opere di sistemazione idraulica dei due corsi d'acqua interrelati con il progetto siano effettuate utilizzando sistemi di ingegneria naturalistica [CRITICITA' 2.1.2];
10. sia individuata una soluzione progettuale che consenta di garantire la salvaguardia del *fabbricato ferroviario* tutelato ope legis ai sensi dell'art. 10 del *Codice* (es. realizzazione di sottovia) [CRITICITA' 2.1.2 – 2.2];
11. dovrà essere previsto il ripristino dello stato dei luoghi per tutte le aree di cantiere, con particolare riferimento a quelle interferenti con i territori costieri; in ogni caso le stesse non dovranno intercettare la vegetazione esistente e gli altri elementi antropici del paesaggio agrario (es. muretti a secco).

VALUTAZIONI AI FINI DEL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA

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

Alla luce delle modifiche intervenute a seguito dell'entrata in vigore del D.L. 77/2021, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, che ha introdotto il co. 2 quinquies dell'art. 25 del D. Lgs. 152/2006, si evidenzia in via preliminare che per l'intervento in esame è necessaria l'acquisizione dell'Autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del *Codice*.



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it



05/07/2022



Tuttavia, nel caso in esame ricorre il contrasto con l'art. 46 delle NTA del PPTR, come emerge dall'analisi delle interferenze con le Norme del PPTR evidenziate nel precedente paragrafo 2.1.a con il bene denominato "Fiume Grande" – sottoposto a tutela ai sensi dell'art. 142, co. 1, lett. c) del *Codice* –, di seguito richiamata per i soli aspetti di inammissibilità:

- a) il raccordo del collegamento ferroviario di progetto con la Linea Adriatica, comprensivo del Ponte su Fiume Grande (VI02) – rientra tra gli interventi ritenuti **non ammissibili** ai sensi del comma 2.a9), trattandosi di adeguamento di tracciato viario esistente;
- b) [...];
- c) il Fabbricato Tecnico (FA02) e relativo piazzale (PT02) – rientra tra gli interventi ritenuti **non ammissibili** ai sensi del comma 2.a1), trattandosi di nuova opera edilizia non legata alla tutela del corso d'acqua ed alla sua funzionalità ecologica;
- d) l'Area "Cabina TE" e relativo piazzale (PT03) – rientra tra gli interventi ritenuti **non ammissibili** ai sensi del comma 2.a1), trattandosi di nuova opera edilizia non legata alla tutela del corso d'acqua ed alla sua funzionalità ecologica;
- e) [...];
- f) [...];
- g) la vasca di prima pioggia (IN07) – rientra tra gli interventi ritenuti **non ammissibili** ai sensi del comma 2.a7), in quanto trattasi di realizzazione di impianto per la depurazione delle acque reflue;
- h) [...].

Pertanto, le valutazioni di competenza della Scrivente finalizzate a comprendere l'autorizzazione paesaggistica ordinaria nel "concerto del competente direttore generale del Ministero della Cultura", non possono essere comprese nel presente contributo istruttorio.

Alla luce dei suddetti contrasti normativi e tenuto conto di quanto prescritto dall'art. 95 delle NTA del PPTR "*Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità*", si richiama l'eventualità consentita dalla norma che il rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 del *Codice* ed art. 90 delle NTA del PPTR avvenga in "deroga" alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle stesse NTA, provvedimento di deroga che l'art. 95 stabilisce essere atto di competenza della Regione, il cui rilascio è previsto con delibera di giunta regionale.

A norma dello stesso art. 95 tale deroga può essere prevista solo purché in sede di autorizzazione 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*".

Si riferisce pertanto che la verifica della coerenza con la normativa PPTR riportata nel presente paragrafo 2.1 (e nei relativi sottoparagrafi) è stata condotta al netto della eventuale procedura di autorizzazione paesaggistica in deroga.

Sono fatti salvi, pertanto, gli esiti della suddetta procedura, qualora la stessa fosse attivata dalla competente Sezione regionale, nell'ambito della quale la Scrivente, ai sensi del combinato disposto dell'art. 146 del *Codice* e dell'art. 95 delle NTA del PPTR, è chiamata ad esprimere le valutazioni di propria competenza sulla base:

- dell'analisi delle alternative localizzative e/o progettuali;
- della verifica di rispondenza agli Obiettivi di qualità di cui all'art. 37 delle NTA del PPTR



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

In questa sede, non potendo pertanto fornire un contributo finalizzato al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ordinaria, si procede con l'analisi dei due punti sopra richiamati.

Con specifico riferimento all'analisi delle alternative localizzative e/o progettuali, si ritiene che la stessa sia stata affrontata e superata in coerenza con quanto emerso dalle risultanze di fasi procedurali pregresse. Tanto si evince da quanto riportato nel SIA: *"Per quanto invece concerne la configurazione di progetto, le scelte progettuali relative al tracciato in oggetto sono necessariamente vincolate dal realizzando Lotto 1 che, come premesso, ha come obiettivo il collegamento tra l'area ASI di Brindisi e la nuova Stazione Elementare, oggetto di altro appalto. In tale contesto, gli interventi di Lotto 2, oggetto del presente SIA, rappresentano la naturale prosecuzione del tracciato afferente al Lotto 1, atta a garantire il collegamento della Stazione Elementare, e con essa l'area industriale retro-portuale di Brindisi, con la linea ferroviaria nazionale. In altri termini, appare evidente come non sia possibile qualsiasi altra soluzione progettuale atta a perseguire e conseguire i medesimi obiettivi posti in capo all'iniziativa in esame che sia diversa da quella sviluppata nel progetto oggetto del presente studio"* (pag. 13 e segg. del SIA, paragrafo "Scheda B1 – Le finalità e le alternative". Nel paragrafo 6 dell'elaborato denominato "VERIFICA DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA. Compatibilità delle opere da realizzare con gli obiettivi di qualità e le norme d'uso di cui all'art.37 delle NTA del PPTR della Regione Puglia" (codice: IA7L00D22RHIM0002001A), inoltre, si riporta che *"Il progetto definitivo in esame e parte di un più vasto complesso progettuale la cui progettazione costituisce il punto di arrivo di un lungo percorso di confronto con gli enti Istituzionali competenti (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Ministero della Transizione Ecologica, Regione Puglia, Comune di Brindisi e comuni contermini)"*.

Con riferimento alla verifica di compatibilità con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 delle NTA del PPTR, si riferisce quanto segue in relazione allo specifico Ambito paesaggistico di riferimento e per le Componenti coinvolte nel progetto (Scheda dell'Ambito paesaggistico n. 9, individuato e normato dall'elaborato 5.9 del PPTR "Schede degli ambiti paesaggistici: La Campagna brindisina", "Figura territoriale: Campagna irrigua della piana brindisina", per la quale vigono gli Obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale dello Scenari strategico - sezione C).

Alla luce dell'analisi riportata nell'elaborato denominato "VERIFICA DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA. Compatibilità delle opere da realizzare con gli obiettivi di qualità e le norme d'uso di cui all'art.37 delle NTA del PPTR della Regione Puglia" (codice: IA7L00D22RHIM0002001A):

- si rileva che è stato verificato il miglioramento nella configurazione *post operam* dovuto alle sistemazioni idrauliche previste;
- si conviene su quanto argomentato relativamente alla salvaguardia e al rispetto dei valori paesaggistici riconosciuti nell'area di rispetto della Masseria Taverna, nella quale l'opera viaria prevista si limita alla sovrapposizione con strada bianca esistente



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

- non si concorda con quanto riferito riguardo alla prevista "demolizione del manufatto ferroviario lungo linea", che si ritiene effettuata "in favore di una visuale più nitida sulla campagna brindisina e sulla masseria". In proposito si ritiene, di contro, che il manufatto ferroviario in questione, tutelato ai sensi dell'art. 10 del Codice, costituisca un segno consolidato del paesaggio agrario in cui si inserisce, contrassegnato fin dall'Ottocento dal passaggio della linea ferroviaria adriatica, a sua volta punteggiata dalla presenza di fabbricati con analoghe valenze.

Con riferimento alle ulteriori opere di linea, viarie ed idrauliche connesse, si ritiene che le stesse, pur entrando in stretta relazione con il mosaico agricolo al quale si sovrappongono, rientrano nella attuale struttura territoriale relazionandosi a quella definita come armatura territoriale.

In conclusione, si ritiene che gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 del PPTR, al netto dei contrasti evidenziati con il PPTR, possano ritenersi verificati, fatta salva la prevista demolizione del *fabbricato ferroviario*, tutelato ope legis ai sensi dell'art 10 del *Codice*, ritenuto un segno consolidato del paesaggio.

Pertanto, per quanto di competenza, si ritiene di poter rendere un parere favorevole, da ritenersi subordinato al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica in deroga prevista dall'art. 95 delle NTA del PPTR, qualora la stessa sia attivata, e nel rispetto delle stesse prescrizioni (da n. 1 a n. 11) impartite nel contributo istruttorio ai fini VIA, posto in capo a questa stessa nota».

CONSIDERATO che il **Servizio II - Scavi e tutela del patrimonio archeologico, della Direzione generale ABAP**, con nota prot. n. 990 del 31/05/2022, ha trasmesso il seguente contributo istruttorio:

«Si fa seguito alla nota prot. 0000839 del 09.05.2022, con la quale codesta Soprintendenza Speciale ha richiesto le valutazioni di competenza in relazione alle opere in oggetto, e alla nota prot. 0008650 del 26.05.2022 con la quale la SABAP per le province di Brindisi e Lecce (di seguito "Soprintendenza"), competente per territorio, ha trasmesso il proprio parere.

In relazione alle tematiche archeologiche di competenza, si rileva quanto riferito dalla Soprintendenza in merito al fatto che la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico è stata già correttamente espletata, così come previsto dalla normativa vigente, nella fase di elaborazione del PFTE.

Considerato che gli esiti di tale procedura, comunicati alla Soprintendenza con nota prot. 272 del 04.01.2022, hanno consentito di escludere "impatti negativi diretti sul patrimonio di interesse archeologico" delle opere in progetto, lo scrivente Servizio concorda con le valutazioni espresse nel citato parere 8650/2022 e ne conferma il parere favorevole».

CONSIDERATO che il **Servizio III - Tutela del patrimonio storico, artistico e architettonico, della Direzione generale ABAP**, con nota prot. n. 20419 del 30/05/2022, ha trasmesso il seguente contributo istruttorio:

«In riferimento al procedimento in oggetto, preso atto di quanto rappresentato dalla Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi e Lecce con nota prot. n. 8650 del 26/05/2022 e a seguito di esame della documentazione sul sito del Ministero della transizione ecologica,



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

per quanto di competenza si con il parere espresso dalla Soprintendenza e con le prescrizioni impartite.

In particolare, in relazione alle possibili interferenze con i beni architettonici presenti nell'area, si rappresenta che condizione necessaria per l'autorizzazione alla demolizione del *fabbricato ferroviario* (ubicato lungo la linea adriatica al km 4+995.00), attualmente sottoposto a tutela *ope legis*, è l'esito negativo della verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del D. lgs. 42/2004».

CONSIDERATO quanto previsto dal vigente Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) approvato con D.G.R. della Puglia n. 176/2015 e pubblicato su BURP n. 40 del 23/03/2015.

CONSIDERATO Il progetto complessivo, riguardante la realizzazione di una infrastruttura di collegamento dell'area industriale retroportuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale, interessa le porzioni di territorio a sud e sud-ovest della città di Brindisi comprese tra la linea ferroviaria adriatica esistente e l'area industriale di Brindisi, si compone di due Lotti: il Lotto 1 (con opere a carico del Comune di Brindisi, già appaltate dal Comune e in parte realizzate), comprendente il Binario di corretto tracciato (Binario III) e precedenza in sinistra (Binario IV) della nuova Stazione Elementare e la realizzazione della nuova tratta ferroviaria di collegamento tra la Dorsale del Consorzio ASI di Brindisi (Porto di Brindisi) e la nuova Stazione Elementare; il Lotto 2 (con opere a carico di RFI), oggetto della presente progettazione.

In particolare, il progetto in esame, elaborato in continuità con il Lotto 1, esplicita il Lotto 2 del progetto di fattibilità tecnica economica completato nel 2019 - apportandovi alcune modifiche - che si estende dalla fine della stazione elementare fino all'innesto con la linea adriatica, per una lunghezza pari a 2+077 km per il tratto di collegamento con la rete ferroviaria nazionale e di 1+106 km per il completamento della Stazione Elementare.

Nell'ambito della realizzazione della nuova sede ferroviaria, dei relativi impianti ed apparati tecnologici e di trazione elettrica e delle relative opere idrauliche, è inoltre prevista la risoluzione delle interferenze con la viabilità mediante interventi di ripristino della maglia viaria esistente, oltre alla realizzazione di opere di sistemazione idraulica dei corsi d'acqua e di opere idrauliche per lo smaltimento, il trattamento ed il collettamento delle acque di piattaforma.

Il progetto prevede inoltre la messa a dimora di opere a verde di mitigazione, selezionate secondo modelli tipologici.

CONSIDERATO e RICHIAMATO quanto evidenziato dalla Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce, nel parere sopra integralmente riportato, e dal Servizio III della Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio, con riferimento al *fabbricato ferroviario* posto lungo la linea adriatica al km 4+995.00, vincolato *ope legis* ai sensi della parte II del D. lgs. 42/2004, la cui demolizione prevista dal progetto in esame è subordinata all'esito negativo della verifica dell'interesse culturale previsto dall'art. 12 dello stesso decreto legislativo.

CONSIDERATO che a fronte della richiesta della Commissione tecnica PNRR-PNIEC (di cui al punto 7 della nota prot. n. 1305 del 07/03/2022) di "specificare l'esito della suddetta verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12, Parte II del D. lgs. 42/2004", il Proponente, nel documento "*Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VA-nota prot. CTVA. Registro Ufficiale.U.0001305 del 07/03/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC-nota prot. 373-P del 10/03/2022*" ha riferito che "*In risposta alla richiesta viene integrata la documentazione del*



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

Progetto Definitivo (IA7L00D22RHIM000X001A), finalizzata per ottenere, nell'ambito della CdS, l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. 42/2004 per la demolizione di tale edificio."

CONSIDERATO che, secondo quanto riferito dalla competente Soprintendenza ABAP, non risulta avviata la procedura di Verifica di Interesse Culturale prevista dall'art. 12 del D. Lgs. 42/2004 per l'edificio in questione.

RITENUTO necessario evidenziare, al riguardo, che R.F.I. S.p.A. avrebbe dovuto procedere preventivamente ad attivare il procedimento di verifica dell'interesse culturale dell'edificio in questione, prima della redazione del progetto definitivo, non potendosi, nelle more della conclusione di detto procedimento, dare per scontata la possibilità di demolizione del fabbricato ferroviario interferito dal tracciato ferroviario.

CONSIDERATO che la **Soprintendenza Speciale per il PNRR**, alla luce del parere reso dalla Soprintendenza ABAP per le province di Brindisi e Lecce, con nota prot. n. 1079 del 13/06/2022, ha ritenuto necessario chiedere a RFI S.p.A. e agli Uffici periferici di questo Ministero i seguenti approfondimenti istruttori:

«In riferimento al procedimento in epigrafe, si rappresenta a codesta RFI S.p.A. che la Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce, con il parere endoprocedimentale trasmesso con nota prot. n. 8650 del 26/05/2022 (Allegato n. 1) ha evidenziato delle criticità, in particolare, rispetto all'interferenza del progetto proposto con il *fabbricato ferroviario*, vincolato *ope legis* ai sensi della Parte II del D.lgs. 42/2004, posto alla progressiva chilometrica di progetto 4+995.00 e del quale è prevista la demolizione.

Al riguardo, posto che, a fronte della richiesta della Commissione tecnica PNRR-PNIEC (di cui al punto 7 della nota prot. n. 1305 del 07/03/2022) di "specificare l'esito della suddetta verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12, Parte II del D. lgs. 42/2004", Italferr S.p.A. – in nome e per conto di RFI S.p.A. - nel documento "*Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica VIA e VA-nota prot. CTVA. Registro Ufficiale.U.0001305 del 07/03/2022 e Riscontro alla richiesta di integrazioni del MIC-nota prot. 373-P del 10/03/2022*", ha riferito in merito che "*In risposta alla richiesta viene integrata la documentazione del Progetto Definitivo (IA7L00D22RHIM000X001A), finalizzata per ottenere, nell'ambito della CdS, l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. 42/2004 per la demolizione di tale edificio*";

ritenuto che l'espletamento del procedimento di verifica dell'interesse culturale dell'immobile "fabbricato ferroviario", di cui è prevista la demolizione, doveva essere oggetto di specifica istanza di RFI S.p.A. prima della definizione e presentazione del progetto definitivo in questione;

ritenuto che la determinazione dell'effettivo interesse culturale o meno del predetto immobile "fabbricato ferroviario" debba costituire uno dei presupposti ineludibili per l'approvazione o meno del progetto di cui trattasi, non potendosi, nelle more dell'effettuazione di detto procedimento, dare per scontata la possibilità di demolizione del medesimo immobile interferito direttamente dal nuovo tracciato ferroviario qui proposto;

considerato che nel parere endoprocedimentale sopra citato, la competente Soprintendenza ABAP ha anticipato anche alcune prescrizioni finalizzate alla salvaguardia del medesimo immobile;

a codesta RFI S.p.A. si chiede:



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

05/07/2022

- 1) di rappresentare, anche con elaborati di livello preliminare, la concreta fattibilità tecnica della soluzione progettuale in variante proposta dalla competente Soprintendenza ABAP, tesa ad evitare la demolizione dell'immobile "fabbricato ferroviario" di cui trattasi;
- 2) di presentare, in accordo con la competente Soprintendenza ABAP, adeguate proposte per il recupero e la riqualificazione dell'immobile "fabbricato ferroviario", nel caso di sua dichiarazione di interesse culturale ai sensi degli articoli 10 e 12 del d.lgs. 42/2004;
- 3) nuovamente, ai fini della verifica dell'interesse culturale dell'immobile "fabbricato ferroviario", la trasmissione della relativa documentazione catastale (estratto di mappa, visura catastale storica, ecc.), di adeguata documentazione fotografica di dettaglio (interna ed esterna), del relativo rilievo architettonico e di una relazione illustrativa delle fasi di progetto e di costruzione dell'immobile, come anche qualsiasi ulteriore informazione e documentazione in proprio possesso e necessaria per la sua verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del D. lgs. 42/2004;
- 4) al fine di eliminare i contrasti di alcune opere con l'art. 46 delle NTA del PPTR, di verificare la fattibilità tecnica di delocalizzare, al di fuori della fascia tutelata *ex lege* del fiume Grande, i manufatti ivi previsti, come indicato nel citato parere della competente Soprintendenza ABAP.

Per quanto sopra evidenziato e in considerazione della inclusione del progetto in questione fra quelli previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, si chiede a codesto Segretariato Regionale e a codesta Soprintendenza ABAP di dare urgentemente seguito, ciascuno per quanto di competenza, alla suddetta richiesta di verifica dell'interesse culturale dell'immobile "fabbricato ferroviario", trasmettendone gli esiti a questa Soprintendenza Speciale al fine di poter esprimere il proprio parere in merito all'intervento in oggetto».

CONSIDERATO che R.F.I. S.p.A. con nota prot. n. RFI-DIN-DIS.AD\PEC\P\2022\0000317 del 28/06/2022 ha dato riscontro alla suddetta richiesta di chiarimenti, fornendo i seguenti approfondimenti e allegando le cartografie relative alla "Soluzione progettuale volta a salvaguardare il manufatto ferroviario" (Allegato 2), alla "Delocalizzazioni ricadenti nell'area tutelata *ex lege* Fiume Grande" (Allegato 3) e al "Dettaglio fascia di rispetto Fiume Grande" (Allegato 4):

«In riferimento alla nota della Soprintendenza Speciale per il PNRR del 13 giugno u.s., prot. 1079-P, allegata per pronta visione, si rappresenta quanto segue.

Relativamente al fabbricato ferroviario, vincolato *ope legis* ai sensi della Parte II del D. Lgs. 42/2004, posto alla progressiva chilometrica di progetto 4+995.00 e per il quale nel progetto oggetto di valutazione di impatto ambientale è prevista la demolizione, è stata verificata dalla società Italferr la possibilità che nelle successive fasi progettuali, il fabbricato in questione possa essere salvaguardato mediante ottimizzazione del tracciato, comunque contenuta entro la zona di rispetto prevista dall'art. 49 del DPR 753/1980; fatta salva la necessità di verificarne in ogni caso, da parte di codesto Ministero della cultura, la relativa qualità come bene culturale ai sensi dell'art. 12 del D. lgs. 42/2004 che questa Società attiverà nei tempi minimi.

In particolare, sarà necessario effettuare una traslazione dell'asse del nuovo tracciato verso sud che nel suo punto massimo risulterebbe essere pari a circa 15 metri (vedi rappresentazione grafica in allegato 2). Pertanto, al fine di contenere le nuove opere nella fascia di 30 metri rispetto alla più vicina rotaia individuata dal progetto oggetto di



MINISTERO DELLA CULTURA
Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

valutazione ambientale, sarà necessario introdurre in alcuni tratti un muro di contenimento dell'ingombro della sede ferroviaria attualmente prevista interamente in rilevato. Resta implicito che la suddetta modifica genera impatti sui costi (ad oggi non quantificabili per effetto del suddetto muro di contenimento) e sui tempi legati alla sopradetta revisione progettuale.

Per quanto sopra le richieste di cui ai punti 2 e 3 della nota in riscontro possono essere considerate, in questa fase, superate.



Allegato 2 alla nota di riscontro: Soluzione progettuale volta a salvaguardare il manufatto ferroviario.

Con riferimento ai manufatti, Fabbricato Tecnico (FA02) e relativo piazzale (PT02), Area "Cabina TE" e relativo piazzale (PT03), viabilità di accesso ai fabbricati tecnici, vasca di prima pioggia (IN07), ricadenti nell'area tutelata *ex lege* Fiume Grande, è stata valutata positivamente la fattibilità della possibile delocalizzazione degli stessi in modo che non ricadono in aree tutelate paesaggisticamente ai sensi del D. lgs. 42/2004 (vedi rappresentazione grafica in allegato 3).

Anche in questo caso le modifiche al progetto comporteranno la necessità di realizzare maggiori opere per il recapito delle acque dai piazzali nel Fiume Grande e per la risoluzione delle interferenze con alcuni sottoservizi esistenti.

Si osserva, infine, che le suddette modifiche, che potranno essere recepite nelle successive fasi progettuali con ogni preventiva e necessaria interlocuzione con codesto Ministero, comporteranno maggiori costi (ad oggi non quantificabili) rispetto all'attuale quadro



MINISTERO
DELLA
CULTURA
Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

economico e maggiori tempi atteso che dovranno essere valutati in separato iter autorizzativo.



Allegato 3 Delocalizzazioni ricadenti nell'area tutelata ex lege Fiume Grande.

Con riferimento al sottovia strada Formosa (SL01), si segnala che l'opera, utile a risolvere l'interferenza tra la ferrovia di progetto e l'esistente viabilità, risulta esterna alla fascia di rispetto del Fiume Grande (vedasi rappresentazione grafica allegato 4).

L'interessamento della suddetta fascia è dato dalla mera riprofilatura della strada esistente, per uno sviluppo di circa 25 metri, per consentire l'innesto della rampa nel sottovia. L'opera risulta ad ogni modo non delocalizzabile.



Allegato 4 - Dettaglio fascia di rispetto Fiume Grande. Sottovia strada Formosa (SL01).

 **MINISTERO DELLA CULTURA**
Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it



Allegato 4 - Dettaglio fascia di rispetto Fiume Grande. Tratto finale del canale (IN11).

In merito al tratto finale del canale IN11, che recapita le acque nel Canale di Levante, l'interferenza con la fascia di rispetto del Fiume Grande risulta minimale e, per quanto indicato nella stessa nota della Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce, non critica».

PRESO ATTO degli approfondimenti forniti da R.F.I. S.p.A. in merito alla possibilità di salvaguardare l'edificio ferroviario con l'ottimizzazione localizzativa della linea ferroviaria come proposta con la nota n. RFI-DIN-DIS.AD\PEC\P\2022\0000317 del 28/06/2022, ove l'immobile fosse dichiarato di interesse culturale, ovvero di realizzare il progetto proposto con l'istanza del 29/10/2021 nel caso non fosse dichiarata la relativa qualità come bene culturale ai sensi degli artt. 10 e 12 del D. lgs. 42/2004.

PRESO ATTO che, nella nota sopra riportata, il Proponente ha dichiarato che attiverà "nei tempi minimi" la richiesta di verifica dell'interesse culturale del *fabbricato ferroviario*, ai sensi dell'art. 12 del D. lgs. 42/2004.

CONSIDERATO che per quanto attiene alla verifica del progetto proposto con la disciplina prevista dalle NTA del PPTR, la competente Soprintendenza ABAP ha rilevato i contrasti di alcune opere previste dal progetto con dette norme, in particolare, con l'art. 46 "Prescrizioni per Fiumi torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche".

CONSIDERATO che a fronte del contrasto, sopra rilevato, dell'opera con le NTA del PPTR della Puglia, nel caso di opere pubbliche (come quella di cui trattasi) è possibile la loro realizzazione in deroga alle predette norme "purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere sono comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative".

VALUTATO che, in conformità con le valutazioni espresse dalla Soprintendenza ABAP, la realizzazione del raccordo del collegamento ferroviario con la Linea Adriatica, comprensivo del Ponte sul Fiume Grande (VI02), non è localizzabile altrove, ovvero, come riferito dalla stessa Soprintendenza "...le opere di cui al punto a) non possono essere escluse o delocalizzate a pena di un totale stravolgimento del progetto e/o di un maggior consumo di suolo (che potrebbe comportare di per sé anche l'eventualità di intercettare altri segni significativi del paesaggio) ..." e che pertanto l'opera potrà essere realizzata in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle NTA del PPTR, alle condizioni di cui all'art. 95 "Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità", in sede di autorizzazione paesaggistica.

RITENUTO necessario evidenziare che il provvedimento di deroga, come specificato dal comma 1 dell'art. 95, è rilasciato dalla Regione Puglia (con Deliberazione della Giunta Regionale) in sede di

autorizzazione paesaggistica e che pertanto, il concerto previsto dall'art. 25, comma 2-bis del D. lgs. 152/2006, del Soprintendente Speciale per il PNRR non potrà ricomprendere l'autorizzazione paesaggistica, dovendosi svolgere uno specifico procedimento al riguardo.

RITENUTO di condividere quanto espresso dalla competente Soprintendenza ABAP con riferimento alle preliminari valutazioni finalizzate al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica in deroga ai sensi dell'all'art. 95 delle NTA citato, riportate nel paragrafo "Valutazioni ai fini del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica", laddove, in conformità con il parere espresso ai fini della valutazione di impatto ambientale dell'intervento e dopo aver verificato il rispetto delle condizioni di cui allo stesso art. 95, *"ritiene di poter rendere un parere favorevole, da ritenersi subordinato al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica in deroga prevista dall'art. 95 delle NTA del PPTR, qualora la stessa sia attivata, e nel rispetto delle stesse prescrizioni (da n. 1 a n. 11) impartite nel contributo istruttorio ai fini della VIA..."*.

CONSIDERATO che per le ulteriori opere previste dall'intervento in questione, quali: il Fabbricato Tecnico (FA02) e relativo piazzale (PT02), l'Area "Cabina TE" e relativo piazzale (PT03), la vasca di prima pioggia (IN07), la localizzazione delle quali risulta essere in contrasto con le specifiche prescrizioni di tutela dei *Fiumi torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche* (art. 46 delle NTA del PPTR), e che, pertanto, come rilevato dalla competente Soprintendenza ABAP, trattandosi di opere puntuali, sarà necessario prevederne la delocalizzazione al di fuori della fascia tutelata *ex lege* ai sensi dell'art. 142, co.1 lett. c), qualora non sia possibile dimostrare l'assenza di alternative localizzative, come previsto dal citato art. 95 delle NTA del PPTR.

PRESO ATTO di quanto dichiarato da R.F.I. S.p.A. nella nota del 28/06/2022, sopra riportata, della possibile fattibilità tecnica della delocalizzazione dei manufatti e delle opere ricadenti nella fascia di rispetto del Fiume Grande (Fabbricato Tecnico-FA02 e relativo piazzale-PT02, Area "Cabina TE" e relativo piazzale-PT03, viabilità di accesso, vasca di prima pioggia-IN07) per la quale sono state proposte due ipotesi localizzative, indicate negli elaborati sopra riportati e preso atto che il proponente ha dichiarato che la definitiva localizzazione di tali opere sarà oggetto delle successive fasi progettuali, *"con ogni preventiva e necessaria interlocuzione con codesto Ministero"*.

RITENUTO di condividere le valutazioni della competente Soprintendenza ABAP, laddove a conclusione dell'analisi effettuata per la valutazione degli impatti paesaggistici determinati dalla realizzazione dell'intervento di cui trattasi, riferisce che *"in ragione dell'analisi effettuata e al netto delle interferenze individuate con la pianificazione paesaggistica regionale che è necessario superare, le opere di progetto possono essere ragionevolmente assorbite dal contesto, in ragione di:*

- *misure di mitigazione paesaggistica proposte - che se accompagnate dalla previsione di reimpianto sopra illustrate si ritengono adeguate;*
- *scelte progettuali operate - mirate ad un consumo di suolo il più possibile contenuto;*
- *scelta del percorso effettuata - al netto dell'interferenza con il fabbricato ferroviario tutelato ai sensi della Parte II del Codice -, che attraversa la matrice agricola, ma all'interno di una fascia territoriale già interessata dall'imponente presenza dell'area industriale retroportuale e delle importanti infrastrutture stradali e ferroviarie con cui è interrelato in progetto in esame, oltre che di frange di tessuto residenziale.*

CONSIDERATO che le misure di mitigazione dell'impatto paesaggistico proposte con il progetto di cui trattasi si fondano su criteri volti: alla eliminazione delle interferenze o alla riduzione del loro livello di gravità; alla ricostituzione dei corridoi biologici interrotti dall'abbattimento di vegetazione arborea ed



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

arbustiva, o di formazione di nuovi, tramite la connessione della vegetazione frammentata; di ricomporre la struttura dei diversi paesaggi interferiti con un'equilibrata alternanza di barriere vegetali, campi visivi semi-aperti e aperti a seconda della profondità e distribuzione delle mitigazioni, organizzandosi come una sorta di modulazione di pieni e di vuoti che creano differenti visuali sul paesaggio attraversato; alla riqualificazione delle aree intercluse prodotte dai nuovi tracciati viari ed aventi caratteristiche di dimensione e/o articolazione tali da non poter essere destinate al precedente uso del suolo; alla creazione dei filtri di vegetazione in grado di contenere una volta sviluppati la dispersione di polveri, inquinanti gassosi, rumore ecc.; a incrementare la biodiversità e sono state suddivise in moduli tipologici, da utilizzare in relazione all'ambito di intervento (cfr. Relazione paesaggistica-Opere di mitigazione paesaggistica).

CONSIDERATO che la competente Soprintendenza ABAP ha ritenuto adeguate tali opere di mitigazione a condizione che le alberature intercettate dall'intervento siano reimpiantate nelle nuove aree a verde proposte con l'intervento.

Per tutto quanto sopra considerato, visto ed esaminato a riguardo delle opere previste per il progetto di cui trattasi; a conclusione dell'istruttoria condotta per la proposta tecnica in oggetto e per le valutazioni sopra descritte, tra le quali le valutazioni espresse dalla competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio con il parere sopra riportato; considerate le valutazioni esposte nel contributo istruttorio del Servizio II, *Scavi e tutela del patrimonio archeologico*, e del Servizio III, *Tutela del patrimonio storico, artistico e architettonico* della Direzione generale ABAP; la Soprintendenza Speciale per il PNRR per quanto di stretta competenza, esprime parere tecnico istruttorio favorevole alla dichiarazione di compatibilità ambientale del **"Progetto definitivo del Nodo Intermodale di Brindisi. Completamento dell'infrastruttura di collegamento dell'area industriale retroportuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale"**, localizzato nel Comune di Brindisi, precisando che la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. deve osservare tutte le condizioni ambientali di seguito elencate dal n. 1 al n. 7:

1. Nella fase precedente alla progettazione esecutiva e solo a seguito dell'esito positivo della verifica dell'interesse culturale del *fabbricato ferroviario* tutelato *ex lege*, posto lungo la linea ferroviaria adriatica al km. 4+995.00, ai sensi dell'art. 12 del D. lgs. 42/2004 - la cui istanza, corredata dalla documentazione prevista, dovrà essere presentata immediatamente dalla Società R.F.I. S.p.A. al Segretariato regionale per la Puglia - dovrà essere sviluppato e definito il progetto proposto nell'Allegato 3 della nota prot. n. RFI-DIN-DIS.AD\PEC\P\2022\0000317 del 28/06/2022 che consente la salvaguardia del medesimo *fabbricato ferroviario*, con le ottimizzazioni del tracciato proposte, contenute entro la zona di rispetto prevista dall'art. 49 del DPR 753/1980. Il Proponente avrà cura di prendere opportuni accordi con la Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce.

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

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

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



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

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

e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it

ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it



2. Nella fase precedente alla progettazione esecutiva dovranno essere presi opportuni contatti con la competente Soprintendenza ABAP al fine di definire i siti più idonei per l'ubicazione del Fabbricato Tecnico (FA02) e del relativo piazzale (PT02), dell'Area "Cabina TE" e del relativo piazzale (PT03), della vasca di prima pioggia (IN07), la localizzazione dei quali risulta essere in contrasto con le specifiche prescrizioni di tutela dei *Fiumi torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche* (art. 46 delle NTA del PPTR), a seguito dei quali dovrà essere presentato alla medesima Soprintendenza ABAP il relativo progetto definitivo.
Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Paesaggio.
Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – 1. Fase precedente alla progettazione esecutiva.
Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi, Lecce.
3. Nei tratti interferenti con le aree tutelate *ex lege*, quali *Fiumi torrenti, acque pubbliche* ed eventualmente con *l'Area di rispetto dei parchi*, dovrà essere verificata la possibilità di utilizzazione di tecniche di posa in opera dei previsti collettori con metodologie che non comportino la rimozione/trasformazione della vegetazione arborea o arbustiva presente, che non comportino la trasformazione profonda dei suoli o che non turbi gli equilibri idrologici o alteri il profilo del terreno. Il proponente dovrà pertanto effettuare un rilievo della vegetazione eventualmente interferita dai collettori da realizzare e definire delle tecniche di attraversamento non invasive di tali aree. Inoltre dovranno essere previsti corridoi ecologici lungo il tracciato dei collettori di recapito.
Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Paesaggio.
Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – 2. Fase di progettazione esecutiva.
Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi, Lecce.
4. Gli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario, quali muretti a secco, pascoli, filari alberati, eventualmente intercettati dalle opere di realizzazione dei collettori, dovranno essere tutelati, prevedendo l'utilizzo di tecniche di attraversamento non invasive e/o, ove occorra, lo smontaggio ed il rimontaggio dei muretti a secco interferiti nella stessa posizione, a seguito di catalogazione effettuata per tratti; a tal fine prima dell'effettivo inizio dei lavori il Proponente dovrà rilevare e catalogare i suddetti beni diffusi e per ognuno dovrà essere indicata la modalità di tutela che si intende attuare.
Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Paesaggio.
Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – 2. Fase di progettazione esecutiva.
Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi, Lecce.



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

5. Le trasformazioni di suolo eventualmente ricadenti nelle aree perimetrare dal PPTR ai sensi dell'art. 142, co.1 lettere c) ed f) del D. lgs. 42/2004, dovranno prevedere l'utilizzo di materiali e tecniche costruttive che garantiscano la permeabilità dei suoli.
Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Paesaggio.
Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – 2. Fase di progettazione esecutiva.
Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi, Lecce.
6. Le opere di mitigazione proposte dovranno essere implementate con il reimpianto delle alberature intercettate sia dalla realizzazione delle opere relative all'intervento proposto che dalle aree e opere di cantiere (aree tecniche AT.01, AT.02 e AT.03). Il Proponente dovrà pertanto rappresentare su apposita cartografia le alberature interferite e la loro ricollocazione definitiva.
Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Paesaggio.
Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – 2. Fase di progettazione esecutiva.
Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi, Lecce.
7. La Società R.F.I. S.p.A., entro sei mesi dalla conclusione dei lavori, dovrà consegnare alla Soprintendenza Speciale per il PNRR e alla competente Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce una relazione, corredata da adeguati elaborati fotografici, con la quale darà conto del recepimento di tutte le condizioni ambientali indicate dal numero 1) al numero 6).
Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e Paesaggio
Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: POST-OPERAM – 6. Fase precedente la messa in esercizio.
Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura – Soprintendenza Speciale per il PNRR.
Ufficio MiC coinvolto: Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Brindisi, Lecce.

Il Funzionario del Servizio V della DG ABAP
Arch. Carmela Iannotti

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

per IL SOPRINTENDENTE SPECIALE per il PNRR*
arch. Rocco Rosario TRAMUTOLA
(*rif. Delega prot. n. 1184 del 28/06/2022)

 **MINISTERO
DELLA
CULTURA**
Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4401
e-mail: ss-pnrr@beniculturali.it
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it