

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 3 maggio 2023, n. 602

Progetto definitivo Nodo intermodale di Brindisi, completamento dell'infrastruttura di collegamento dell'area industriale retro-portuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale - rilascio assenso ex art. 3 DPR n. 383/1994, ai fini dell'intesa Stato - Regione.

Il Presidente della Giunta Regionale, sulla base dell'istruttoria espletata dalla Responsabile della P.O. "Affari Giuridici e supporto per le relazioni con le strutture organizzative della Giunta Regionale, gli organi di indirizzo politico e gli enti esterni", confermata dal Segretario Generale della Presidenza e dal Capo di Gabinetto, riferisce quanto segue:

Visti:

- la L. 233/2021 di conversione del D.L. 152/2021, recante "Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose";
- l'art. 53-bis al DL 77/2021, convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021, che prevede che le Conferenze di Servizi (CdS) dei progetti ferroviari siano svolte ai sensi dell'art. 14-bis della L. 241/1990 e s.m.i. dalla Stazione Appaltante;

Premesso che:

- nota RFI-DIN-DIS\13\P\2022\250 del 23.05.2022, RFI, in qualità di Stazione Appaltante, ha convocato la Conferenza di Servizi (CdS) sul Progetto Definitivo del "Nodo Intermodale di Brindisi, completamento dell'infrastruttura di collegamento dell'area Industriale retro - portuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale" – in conformità a quanto stabilito dall'art. 53-bis del DL 77/2021 convertito, con modificazioni, dalla L. 108/2021 – ai sensi dell'art. 14-bis della L. 241/1990 e s.m.i. in forma semplificata e in modalità asincrona per l'acquisizione delle autorizzazioni e nulla osta, comunque denominati, ai fini dell'approvazione del progetto medesimo;
- l'intervento in oggetto è compreso nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), con la conseguente stringente tempistica per l'ultimazione dei relativi lavori. Il progetto definitivo consiste nella realizzazione di un'infrastruttura di collegamento dell'area industriale retro-portuale (ASI) di Brindisi con l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ed è finalizzato ad incentivare il traffico merci su ferro, integrando il sistema portuale con il sistema ferroviario e riducendo le interferenze tra le attività di terminalizzazione ed il traffico urbano. Tale intervento presenta elevati vantaggi in termini di sicurezza in quanto, oltre ad allontanare il traffico merci da un tessuto urbano costituito da numerosi passaggi a livello, concentra le operazioni di manovra dei treni merci all'interno della nuova "Stazione Elementare" della linea ferroviaria Bari-Lecce – allontanando quindi il traffico merci da quello viaggiatori all'interno della stazione di Brindisi - che sarà dotata di 4 binari per l'arrivo/partenza di treni merci con caratteristiche coerenti agli standard europei di trasporto merci. Il progetto nel suo complesso si compone di due lotti
 - Lotto 1 – opere a carico del Comune di Brindisi;
 - Lotto 2 – opere a carico di RFI S.p.A. oggetto del presente procedimento

Considerato che:

- con successiva nota del 15.11.2022, RFI, nell'ambito dei lavori svolti nella Conferenza di Servizi e al fine di concludere l'iter autorizzativo per l'approvazione il progetto, ha richiesto l'acquisizione della Delibera di Giunta Regionale ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'opera;
- il Comune di Brindisi, con DCC n. 24 del 30.3.2023, che si allega alla presente per farne parte integrante e sostanziale, stante l'interesse pubblico dell'opera in variante alle previsioni e prescrizioni urbanistiche del PRG adeguato al PUTT-p vigente, ha espresso parere favorevole per la realizzazione dell'intervento in esame, con le prescrizioni ivi meglio illustrate (Allegato 1);

Rilevato che:

- stante la suddetta richiesta di RFI a Regione Puglia, con nota prot. n. AOO_175/1932 del 17.04.2023 il Segretario Generale della Presidenza ha richiesto ai Direttori dei Dipartimenti Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, Mobilità, Bilancio, Affari generali e Infrastrutture, e Agricoltura Sviluppo rurale e ambientale, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, di ricevere la riepilogazione dei provvedimenti resi o ancora da rendere per la CdS in oggetto e, all'esito di tutte le valutazioni tecniche di competenza, di ricevere altresì parere in merito al successivo rilascio da parte della Giunta regionale dell'intesa Stato/Regione.

Preso atto che:

In riscontro alle richieste del Segretario Generale,

- il Direttore del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, con nota acquisita in ingresso al prot. n. AOO_175/2031 del 20.04.2023, che si allega alla presente per farne parte integrante e sostanziale, sulla base dei pareri ivi citati ha espresso parere favorevole al rilascio dell'intesa (Allegato 2);
- il Direttore del Dipartimento Bilancio, Affari generali e Infrastrutture, con nota prot. n. AOO_175/2085 del 24.04.2023, che si allega alla presente per farne parte integrante e sostanziale, sulla base dei pareri ivi citati e nel rispetto delle indicazioni ivi richiamate, ha espresso parere favorevole al rilascio dell'intesa (Allegato 3);
- il Dipartimento Mobilità, con nota acquisita in ingresso al prot. n. AOO175/2153 del 27.04.2023, che si allega alla presente per farne parte integrante e sostanziale, nel rispetto dei contenuti ivi richiamati, ha espresso parere favorevole al rilascio dell'intesa (Allegato 4);
- il Direttore del Dipartimento Agricoltura Sviluppo rurale e ambientale, con nota prot. n. AOO_175/2068 del 21.04.2023, che si allega alla presente per farne parte integrante e sostanziale, sulla base dei pareri ivi citati e nel rispetto delle indicazioni ivi richiamate, ha espresso parere favorevole al rilascio dell'intesa (Allegato 5).

Tanto premesso e considerato, considerato quanto illustrato nella citata DCC del Comune di Brindisi e nel rispetto dei contenuti dei pareri all'uopo rilasciati dai competenti Dipartimenti, si propone di autorizzare il rilascio dell'intesa, di cui all'art. 3 DPR n. 383/1994.

Garanzie di riservatezza

La pubblicazione del presente atto sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo telematico 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) 2016/679 in materia di protezione dei dati personali e dal D.Lgs. 196/2003 s.m.i.

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 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 relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'art. 4, co. 4, lett. a) e k) della L.R. 7/1997, propone pertanto alla Giunta regionale:

1. di condividere quanto esposto in narrativa, che qui si intende integralmente riportato;
2. di esprimere, considerato quanto previsto nella DCC n. 24 del 30.3.2023 del Comune di Brindisi e nel rispetto dei contenuti dei pareri all'uopo rilasciati dai Dipartimenti Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, Bilancio, Affari generali e Infrastrutture, Mobilità e Agricoltura Sviluppo rurale e ambientale

- allegati ai numeri 1, 2, 3, 4 e 5 del presente provvedimento - l'assenso regionale, ai sensi dell'art. 3 DPR n. 383/1994, ai fini dell'intesa Stato – Regione 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";
3. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia, ai sensi della L.R. n. 13/1994 s.m.i.;
 4. di dare mandato alla Segreteria Generale della Presidenza di notificare il presente provvedimento ai Direttori dei Dipartimenti Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, Bilancio, Affari generali e Infrastrutture, Mobilità e Agricoltura Sviluppo rurale e ambientale;
 5. di dare mandato alla Segreteria Generale della Presidenza di notificare il presente provvedimento a RFI;
 6. di dare mandato alla Segreteria Generale della Presidenza di pubblicare il presente provvedimento, nella Sezione "Amministrazione Trasparente", Sottosezione "Provvedimenti/Provvedimenti dell'organo di indirizzo politico", del Portale web istituzionale della Regione Puglia.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale ed europea e che la seguente proposta di deliberazione, dagli stessi predisposta ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

La Responsabile della P.O.

**"Affari Giuridici e supporto per le relazioni
con le strutture organizzative della Giunta Regionale,
gli organi di indirizzo politico e gli enti esterni"**

avv. Stefania Volpicella

Il Segretario Generale della Presidenza

dott. Roberto Venneri

Il Capo di gabinetto

Prof. Giuseppe Catalano

Il Presidente della Giunta Regionale

dott. Michele Emiliano

LA GIUNTA

Udita la relazione e la conseguente proposta del Presidente;
Viste le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;
A voti unanimi espressi nei modi di legge

DELIBERA

1. di condividere quanto esposto in narrativa, che qui si intende integralmente riportato;
2. di esprimere, considerato quanto previsto nella DCC n. 24 del 30.3.2023 del Comune di Brindisi e nel rispetto dei contenuti dei pareri all'uopo rilasciati dai Dipartimenti Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, Bilancio, Affari generali e Infrastrutture, Mobilità e Agricoltura Sviluppo rurale e ambientale - allegati ai numeri 1, 2, 3, 4 e 5 del presente provvedimento - l'assenso regionale, ai sensi dell'art. 3 DPR n. 383/1994, ai fini dell'intesa Stato – Regione 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";
3. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia, ai sensi della L.R. n. 13/1994 s.m.i.;

4. di dare mandato alla Segreteria Generale della Presidenza di notificare il presente provvedimento ai Direttori dei Dipartimenti Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, Bilancio, Affari generali e Infrastrutture, Mobilità e Agricoltura Sviluppo rurale e ambientale;
5. di dare mandato alla Segreteria Generale della Presidenza di notificare il presente provvedimento a RFI;
6. di dare mandato alla Segreteria Generale della Presidenza di pubblicare il presente provvedimento, nella Sezione "Amministrazione Trasparente", Sottosezione "Provvedimenti/Provvedimenti dell'organo di indirizzo politico", del Portale web istituzionale della Regione Puglia.

Il Segretario Generale della Giunta

ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta

MICHELE EMILIANO



COMUNE DI BRINDISI

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

N° 24 del Registro 30/03/2023

OGGETTO: RFI - RETE FERROVIA ITALIANA - GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE. PROGETTO DEFINITIVO DEL “NODO INTERMODALE DI BRINDISI, COMPLETAMENTO DELL’INFRASTRUTTURA DI COLLEGAMENTO DELL’AREA INDUSTRIALE RETRO-PORTUALE DI BRINDISI CON L’INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE“ (CUP J54G18000140001). CONFERENZA DEI SERVIZI EX ART. 14 BIS DELLA L.241/90 S.M.I. DI CUI ALL’ART. 6 DELLA LEGGE 233/2021 DI CONVERSIONE DEL D.L. N. 152/2021. DETERMINAZIONE DEL COMUNE DI BRINDISI.

L'anno 2023, il giorno trenta del mese di Marzo alle ore 09:15 , in Brindisi nella Sala delle adunanze consiglieri , previo avviso scritto, spedito in tempo utile al domicilio di ciascun Consigliere, si è riunito il Consiglio Comunale di Brindisi in seduta Pubblica di Prima convocazione sotto la presidenza del Presidente del Consiglio Alessio Carbonella e con la partecipazione del Dott. Pasquale Greco Segretario Generale del Comune.

Sono intervenuti i consiglieri:

	Nome	P	A		Nome	P	A
1	Antonino Alessandro	X		18	Manfreda Antonio	X	
2	Antonino Gabriele		X	19	Massaro Giuseppe	X	
3	Calabrese Anna Maria	X		20	Oggiano Massimiliano		X
4	Carbonella Alessio	X		21	Pesari Maurizio	X	
5	Cavaleria Roberto		X	22	Pirelli Luana Mia	X	
6	Cellie Giuseppe	X		23	Portolano Anna	X	
7	Ciullo Giacomo		X	24	Prete Teodosio	X	
8	D'onofrio Giampaolo	X		25	Puca Valeria	X	
9	Dell'anna Livia	X		26	Ribezzi Umberto	X	
10	Elefante Antonio		X	27	Saponaro Ercole		X
11	Fanigliulo Valentina	X		28	Silvestro Belinda	X	
12	Gazzaneo Giulio	X		29	Strippoli Pierpaolo	X	
13	Gentile Rosella	X		30	Vadacca Marco		X
14	Guadalupi Lorenzo		X	31	Valentino Salvatore	X	
15	Le Grazie Paolo Antonio	X		32	Quarta Gianluca		X
16	Lo Martire Carmela		X	33	Rossi Riccardo	X	
17	Loiacono Luciano		X				

PRESENTI: 22 ASSENTI: 11

Il Presidente, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta ed invita il Consiglio Comunale a trattare il seguente argomento:

SEDUTA CONSILIARE DEL 30 MARZO 2023

N. 24 DEL VERBALE

OGGETTO: RFI - RETE FERROVIA ITALIANA - GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE. PROGETTO DEFINITIVO DEL “NODO INTERMODALE DI BRINDISI, COMPLETAMENTO DELL’INFRASTRUTTURA DI COLLEGAMENTO DELL’AREA INDUSTRIALE RETRO-PORTUALE DI BRINDISI CON L’INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE“ (CUP J54G18000140001). CONFERENZA DEI SERVIZI EX ART. 14 BIS DELLA L.241/90 S.M.I. DI CUI ALL’ART. 6 DELLA LEGGE 233/2021 DI CONVERSIONE DEL D.L. N. 152/2021. DETERMINAZIONE DEL COMUNE DI BRINDISI.

Il Presidente del Consiglio Comunale comunica che il punto 6) degli argomenti iscritti all’ordine del giorno reca quanto indicato in oggetto e cede la parola al Sindaco che illustra la proposta in oggetto, come depositata agli atti nel testo che segue:

RELAZIONE

Premesso che:

Il progetto originario nasce nei primi anni duemila con lo scopo di realizzare l’*Hub* interportuale di Brindisi che prevedeva, tra l’altro, un nuovo raccordo ferroviario industriale - portuale tra la Zona industriale di Brindisi e la Rete ferroviaria nazionale. Gli Enti partecipanti al progetto (Ministero per le infrastrutture, Regione Puglia, Provincia di Brindisi, Comune di Brindisi, Autorità Portuale di Brindisi e Consorzio ASI) condivisero che l’intervento fosse realizzato per fasi. La proposta progettuale prevedeva che il collegamento partisse dalla zona retroportuale di Brindisi fino alla stazione della frazione di Tutturano dove si prevedeva di realizzare un parco merci. Il progetto veniva approvato, in variante al PRG vigente, ai sensi della L.R. n° 3/2005 con Del. C.C. n. 68 del 5 luglio 2006.

A seguito di comunicazione trasmessa da RFI in data 7 ottobre 2009 circa l’avvenuto declassamento della stazione della frazione di Tutturano e delle conseguenti difficoltà degli enti coinvolti a realizzare l’intervento previsto nel progetto approvato, sia sotto il profilo economico che delle difficoltà di gestione dell’infrastruttura come inizialmente prevista, il Comune di Brindisi con Del. C.C. n. 100 del 25 ottobre 2013 approvava un atto di indirizzo che, nel ripercorrere l’iter del procedimento tecnico – amministrativo, impegnava l’Amministrazione Comunale, tra l’altro, ad operare una modifica del progetto valutata positivamente dal Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici e approvata dallo stesso in data 7 ottobre 2013. La prima fase del progetto, che prevedeva la realizzazione del binario che collega la rete del Consorzio ASI alla stazione elementare, inclusi il I e II binario della stazione, con soggetto attuatore il Comune di Brindisi, è stata quasi completamente realizzata.

Ciò premesso, con la presente proposta deliberativa si propone l’approvazione della seconda fase dell’opera, a cura di RFI, per la realizzazione del completamento della stazione elementare, ovvero

del III e IV binario con relativo attrezzaggio TE e IS, e del binario di collegamento tra la stazione elementare e la linea Bari-Lecce e del posto di comunicazione e Bivio al Km 764+100 di collegamento della nuova tratta con la linea Bari-Lecce.

L'opera completa consentirà la terminalizzazione dei treni a servizio del porto e della zona industriale e della Piastra Logistica Intermodale Retro-portuale (PLIR) nella nuova stazione elementare e la dismissione del servizio merci nella stazione di Brindisi. A fronte degli attuali 22 treni/settimana circa, sarà possibile ricevere sino a 7/treni/giorno di lunghezza sino a 750 m.

L'intervento proposto modifica il tracciato del progetto già approvato in variante al PRG con del. C.C. n. 68 del 5 luglio 2006 e, pertanto, costituisce nuova variante al PRG vigente in quanto opera infrastrutturale ferroviaria non già prevista dallo strumento urbanistico generale vigente.

Il nuovo tracciato previsto nel Secondo Lotto della lunghezza pari a Km. 2+077, funzionale al completamento dell'intera opera, si sviluppa prevalentemente in rilevato ed è composto dalle seguenti opere d'arte principali:

- Completamento della Stazione elementare
- Sottovia strada Comunale Formosa-SL01 collocata al Km 3+888.5, con una struttura costituita da uno scatolare di larghezza interna pari a 8.50 m.
- Viadotto su SS613-VI01: posizionato al Km. 4+119, con una struttura costituita da un impalcato in acciaio a via inferiore con lunghezza complessiva di 62.5 m.
- Ponte su Fiume Grande -VI02: situato al Km. 4+556, con struttura costituita da un impalcato in acciaio a via inferiore con lunghezza complessiva di 55.0 m.

Nel 2021 il progetto è stato inserito tra i progetti finanziati con il PNRR.

Con nota prot. n. 250 del 23/05/2022 acquisita da questo ente in data 24/05/2022 con prot. n. 56845, RFI ha convocato la conferenza dei Servizi ex art. 14-bis della L. 241/90 s.m.i. e art. 53-bis del DL 77/2021, convertito con modificazioni nella L.108/2021 e s.m.i., in forma semplificata e in modalità asincrona per l'acquisizione delle autorizzazioni e nulla osta, comunque denominati, ai fini dell'approvazione del progetto in argomento.

L'intervento ha scontato la procedura di VIA avviata in data 25/11/2021 (ID:7567) conclusasi favorevolmente con l'emanazione da parte del Ministero della Transizione Ecologica del Decreto Ministeriale n. 203 del 23 agosto 2022, come comunicato dalla Sezione Autorizzazioni Ambientale del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana della Regione Puglia con pec prot. n. 10856 del 31/08/2022, acquisita da questo Ente in data 31/08/2022 prot. n. 93107. Detto decreto è subordinato all'ottemperanza delle condizioni ambientali impartite nel parere favorevole n. 9 del 20/06/2022 espresso dalla Commissione tecnica PNRR-PNIEC del Ministero della Transizione Ecologica nonché all'ottemperanza delle condizioni ambientali elencate nel parere tecnico istruttorio prot. n. 83860 del 06/07/2022 della Soprintendenza Speciale per il PNRR del Ministero della Cultura.

In data 15/11/2022 con nota pec di prot. n. 121003 RFI ha sollecitato questo ente, unitamente ad altri, ad esprimere il parere di competenza nelle more dell'emissione della Delibera Regionale comprensiva del rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica.

Al fine di procedere alla determinazione da parte di questa Amministrazione Comunale, di seguito si riportano i contenuti e l'esito dell'istruttoria redatta dai settori tecnici dell'ente:

Tabella riassuntiva relativa alla risoluzione delle interferenze viarie

Progressiva Progetto	Viabilità	Risoluzione interferenza
3+888.5	Sottovia S.C. Formosa	Ricucitura con la maglia viaria su Strada Comunale Formosa
4+119	Viadotto su SS613	Viadotto con una struttura costituita da un impalcato in acciaio a via inferiore con lunghezza complessiva di 62.5 m
4+556	Ponte su Fiume Grande	Ponte sul Fiume Grande con una struttura costituita da un impalcato in acciaio a via inferiore con lunghezza complessiva di 55.0 m

Destinazione Urbanistica delle aree interessate dalla infrastruttura di Collegamento Ferroviario**1° - TRATTO – da inizio intervento km. 1+886.793 all’inizio raccordo di collegamento con LS – km. 3+051.327**

per il PRG adeguato al PUTT/P: zona “E” agricola art. 48 NTA PRG;

Ambiti Territoriali Distinti:

-ricade nelle Emergenze idrogeologiche (minor parte area di riammagliamenti annessa idrologia secondaria maggior parte nell’area di pertinenza) art. 3.08 NTA PUTT/p;

-ricade nelle aree annesse alle zone umide – culturale e dalle potenzialità faunistiche - art. 3.12 NTA PUTT;

-ricade in parte nei Beni Naturalistici area annessa – Culturale e della potenzialità Faunistica – 2° Fascia di Protezione - art. 3.11 NTA PUTT;

-ricade nelle aree Protette Culturale e della potenzialità Faunistica - Zone Umide Area Annessa art. 3.13 NTA Prescrizioni SUR 2007;

Ambiti Territoriali Estesi:

ricade maggior parte in ambito "C" valore Distinguibile minor parte ricade in ambito "D" valore Relativo;

Il terreno ricade in area sottoposta ad interventi di caratterizzazione e/o messa in sicurezza ai sensi Decreto Ministeriale n°471 del 25 ottobre 1999 (pubblicato sul S. O. alla Gazzetta Ufficiale del 15 dicembre 1999, n°293).

2° - TRATTO – dall’inizio raccordo di collegamento con LS – km. 3+051.327 al sottovia strada Formosa km. 3+888.50

per il PRG adeguato al PUTT/P: zona “E” agricola art. 48 NTA PRG

Ambiti Territoriali Distinti:

-ricade nelle Emergenze idrogeologiche (parte area di riammagliamenti annessa idrologia secondaria parte nell’area di pertinenza) art. 3.08 NTA PUTT/p ulteriore parte non ricadente in ATD;

-ricade per maggior parte nelle aree annesse alle zone umide – culturale e dalle potenzialità faunistiche - art. 3.12 NTA PUTT;

-ricade nelle aree Protette Culturale e della potenzialità Faunistica - Zone Umide Area Annessa art. 3.13 NTA Prescrizioni SUR 2007;

ricade minor parte in ambito "C" valore Distinguibile maggior parte ricade in ambito "D" valore Relativo;

Il terreno ricade in area sottoposta ad interventi di caratterizzazione e/o messa in sicurezza ai sensi Decreto Ministeriale n°471 del 25 ottobre 1999 (pubblicato sul S. O. alla Gazzetta Ufficiale del 15 dicembre 1999, n°293).

3° - TRATTO – dal sottovia strada Formosa km. 3+888.50 al Viadotto su 613 L=62,50 m. – km.4+119.00

per il PRG adeguato al PUTT/P: maggior parte zona “E” agricola art. 48 NTA PRG; minor parte zona rispetto stradale art. 50 NTA PRG;

Ambiti Territoriali Distinti:

-ricade nelle aree Protette Culturale e della potenzialità Faunistica - Zone Umide Area Annessa art.3.13 NTA Prescrizioni SUR 2007;

Ambiti Territoriali Estesi:

-ricade in ambito "D" valore Relativo;

Il terreno ricade in area sottoposta ad interventi di caratterizzazione e/o messa in sicurezza ai sensi Decreto Ministeriale n°471 del 25 ottobre 1999 (pubblicato sul S. O. alla Gazzetta Ufficiale del 15 dicembre 1999, n°293).

4° - TRATTO – dal Viadotto su 613 L=62,50 m. – km.4+119.00 al Ponte su Fiume Grande – l. 50,00 – km.4+556.00

per il PRG adeguato al PUTT/P:

maggior parte zona “E” agricola art. 48 NTA PRG; minor parte zona rispetto stradale art. 50 NTA PRG;

Ambiti Territoriali Distinti

-ricade in parte nelle Emergenze idrologiche – (area annessa corsi d’acqua primari - 150 metri acque pubbliche) - art. 3.08 NTA PUTT/p;

Ambiti Territoriali Estesi:

-ricade minor parte in ambito "C" valore Distinguibile maggior parte in ambito “D” valore Relativo in piccola parte in ambito “A” valore Eccezionale;

5° - TRATTO - dal Ponte su Fiume Grande – l. 50,00 – km.4+556.00 al fine intervento km. 5+068.342

per il PRG adeguato al PUTT/P: zona “E” agricola art. 48 NTA PRG;

Ambiti Territoriali Distinti:

-ricade in parte nelle Emergenze idrologiche – (area annessa corsi d’acqua primari - 150 metri acque pubbliche) - art. 3.08 NTA PUTT/p;

Ambiti Territoriali Estesi:

-ricade minor parte in ambito "C" valore Distinguibile maggior parte in ambito “D” valore Relativo piccola parte in ambito “A” valore Eccezionale.

Per quanto riguarda gli aspetti trasportistici l’intervento proposto completerà il collegamento ferroviario tra l’area portuale e l’area industriale alla rete ferroviaria nazionale in modo da liberare le zone centrali della città (Via Torpisana) dalla sosta dei carri merci. In tal modo dette zone potranno essere riqualificate con funzioni urbane mediante l’utilizzo del finanziamento già concesso dallo Stato per la mobilità sostenibile.

Tutto ciò premesso, in ragione dell’interesse pubblico perseguito dall’opera in questione, in variante rispetto alle previsioni e prescrizioni urbanistiche del PRG adeguato al PUTT-p vigente come innanzi riportate, fatte salve le condizioni ambientali impartite dalla Commissione tecnica PNRR-PNIEC del Ministero della Transizione Ecologica e dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR del Ministero della Cultura e le eventuali prescrizioni dell’Autorizzazione Paesaggistica Regionale, si propone al Consiglio Comunale l’adozione del presente atto al fine di esprimere le proprie determinazioni per la realizzazione dell’intervento, con la prescrizione che, per quanto disposto dall’art. 53bis, comma 1 del DL 77/2021, convertito con modificazioni dalla L. 108/2021, nonché per quanto previsto nella proposta di pianificazione dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio redatta dall’Ufficio di piano comunale nell’ambito del procedimento di formazione del Piano Regolatore Portuale di Brindisi, la fascia di rispetto della linea ferroviaria a realizzarsi sia definita in misura non inferiore ai 50 metri per lato. Detta prescrizione dovrà essere recepita da parte di RFI nella progettazione esecutiva dell’opera. Inoltre, la soc. RFI dovrà prendere in carico la nuova tratta di collegamento fino alla stazione elementare in corso di ultimazione (giugno 2023), quale primo

tratto funzionale al progetto in argomento. Infine, sulla base degli esiti della procedura di VIA ID 7567 e del parere n. 09 del 20-6-2022 per il quale si demandano agli Enti competenti i titoli e le autorizzazioni necessarie da acquisire propedeuticamente all'avvio dei lavori, per quanto attiene la componente acustica ambientale per la fase di esecuzione delle opere si prescrive che sia richiesto al Comune di Brindisi il necessario nulla osta in deroga alle emissioni sonore di cui all'art. 16 e 17 della L.R. n. 3/2002, secondo le modalità previste per legge.

Resta di competenza del soggetto proponente l'acquisizione dei pareri, nulla osta, autorizzazioni da rilasciarsi da parte degli enti competenti in materia di tutela ambientale, storico – culturale e paesaggistica con riferimento agli ambiti vincolati e a quelli perimetrati come aree a rischio idraulico e come aree SIN.

IL DIRIGENTE
del Settore Urbanistica - Assetto del Territorio
arch. Marina Carrozzo

IL DIRIGENTE
del Settore Lavori pubblici e trasporti
arch. Fabio Lacinio

IL DIRIGENTE
dei Settori nn. 6 e 7 Ambiente e Paesaggio
avv. Mario Marino Guadalupi

Il Sindaco
Ing. Riccardo Rossi

Terminata l'illustrazione, il Presidente del Consiglio Comunale apre la discussione alla quale prende parte il consigliere PESARI.

Non essendoci altri interventi, il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione, per alzata di mano, assistito dal Segretario Generale, la proposta in oggetto, che ottiene il seguente risultato:

- Consiglieri presenti n. 22
- Consiglieri votanti n. 22

- Voti favorevoli n. 22

- Voti contrari n. ///

- Voti astenuti n. ///

Tanto premesso,

IL CONSIGLIO COMUNALE

VISTA la Relazione dei Settori Tecnici URBANISTICA e ASSETTO DEL TERRITORIO, LAVORI PUBBLICI E TRASPORTI, AMBIENTE E PAESAGGIO allegata al presente atto per farne parte integrante e sostanziale;

CONSIDERATO che la proposta della presente deliberazione è stata esaminata dalla competente Commissione Consiliare nella seduta del 07.02.2023;

VISTI i pareri favorevoli di regolarità tecnica di cui all'articolo 49 del D. Lgs 267/2000 e ss.mm.ii., resi dai dirigenti dei settori tecnici competenti;

VISTO che i suddetti pareri favorevoli, in merito alla regolarità tecnica della presente deliberazione, formano parte integrale e sostanziale del presente atto;

VISTO il vigente PRG di Brindisi adeguato al PUTT_P;

VISTO l'art. 14bis della Legge 241/90;

VISTO l'art. 6 della Legge 233/2021 di conversione del D.L. n. 152/2021;

Tutto ciò premesso e considerato, ritenuto di procedere nel merito;

DELIBERA

PRENDERE ATTO e fare propri i contenuti della relazione che precede;

ESPRIMERE parere favorevole per la realizzazione dell'intervento in questione, in ragione dell'interesse pubblico perseguito dall'opera in variante rispetto alle previsioni e prescrizioni urbanistiche del PRG adeguato al PUTT-p vigente come in premessa riportate, fatte salve le condizioni ambientali impartite dalla Commissione tecnica PNRR-PNIEC del Ministero della Transizione Ecologica e dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR del Ministero della Cultura e i contenuti dell'Autorizzazione Paesaggistica Regionale, con le prescrizioni proposte dalla struttura tecnica comunale, che di seguito si riportano:

- per quanto disposto dall'art. 53bis, comma 1 del DL 77/2021, convertito con modificazioni dalla L. 108/2021, nonché per quanto previsto nella proposta di pianificazione dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio redatta dall'Ufficio di piano comunale nell'ambito del procedimento di formazione del Piano Regolatore Portuale di Brindisi, la fascia di rispetto della linea ferroviaria a realizzarsi dovrà essere definita in misura non inferiore ai 50 metri per lato. Detta prescrizione dovrà essere recepita da parte di RFI nella progettazione esecutiva dell'opera.
- la soc. RFI dovrà prendere in carico la nuova tratta di collegamento fino alla stazione elementare in corso di ultimazione (giugno 2023), quale primo tratto funzionale al progetto in argomento.
- sulla base degli esiti della procedura di VIA ID 7567 e del parere n. 09 del 20-6-2022 per il quale si demandano agli Enti competenti i titoli e le autorizzazioni necessarie da acquisire propedeuticamente all'avvio dei lavori, per quanto attiene la componente acustica ambientale per la fase di esecuzione delle opere dovrà essere richiesto al Comune di Brindisi

il necessario nulla osta in deroga alle emissioni sonore di cui all'art. 16 e 17 della L.R. n. 3/2002, secondo le modalità previste per legge.

DARE ATTO che resta di competenza del soggetto proponente l'acquisizione dei pareri, nulla osta, autorizzazioni da rilasciarsi da parte degli enti competenti in materia di tutela ambientale, storico – culturale e paesaggistica con riferimento agli ambiti vincolati e a quelli perimetrati come aree a rischio idraulico e come aree SIN.

DARE MANDATO ai settori competenti di perfezionare il procedimento di variante urbanistica a conclusione dell'iter autorizzativo dell'intervento in oggetto.

Il Presidente del Consiglio Comunale pone in votazione, per alzata di mano, assistito dal Segretario Generale, l'immediata eseguibilità, che ottiene il seguente risultato:

- Consiglieri presenti n. 22
- Consiglieri votanti n. 22

- Voti favorevoli n. 22

- Voti contrari n. ///

- Voti astenuti n. ///

Tanto premesso,

IL CONSIGLIO COMUNALE

DICHIARA immediatamente eseguibile la presente deliberazione ai sensi dell'art. 134, comma 4 del TUEL.

Esce il consigliere LE GRAZIE.
(Presenti n. 21 consiglieri)

(Tutti gli interventi, seppure non riportati nel presente atto, sono integralmente contenuti nel Verbale di adunanza predisposto dalla ditta all'uopo incaricata, cui si fa espresso rinvio per la puntuale contezza dell'intero dibattito).

Del che è stato redato il presente processo verbale che, letto e confermato, viene firmato digitalmente da:

IL Presidente del Consiglio
Alessio Carbonella

IL Segretario Generale
Dott. Pasquale Greco

(atto sottoscritto digitalmente)

**Comune di Brindisi**

Settore Urbanistica ed Assetto del Territorio, Attività Produttive e SUAP
Settore Lavori pubblici e Trasporti
Settore Ambiente e Paesaggio

BRINDISI**20/01/2023****Prot.n°****Allegati N°**

Oggetto: **RFI - Rete Ferrovia Italiana - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**
Progetto definitivo del “Nodo intermodale di Brindisi, completamento dell’infrastruttura di collegamento dell’area industriale retro-portuale di Brindisi con l’infrastruttura ferroviaria nazionale“ (CUP J54G18000140001).
Relazione istruttoria e pareri tecnici per la determinazione del Comune di Brindisi.

Premesso che:

Il progetto originario nasce nei primi anni duemila con lo scopo di realizzare un Hub interportuale di Brindisi che prevedeva, tra l’altro, un nuovo raccordo ferroviario industriale portuale tra la Zona industriale di Brindisi e la Rete ferroviaria nazionale. Gli Enti partecipanti al progetto (Ministero per le Infrastrutture, Regione Puglia, Provincia di Brindisi, Comune di Brindisi, Autorità Portuale di Brindisi e Consorzio ASI) condivisero che l’intervento fosse realizzato per fasi.

La proposta progettuale prevedeva che il collegamento partisse dalla zona retroportuale di Brindisi fino alla stazione della frazione di Tuturano dove si prevedeva di realizzare un parco merci. Il progetto veniva approvato, in variante al PRG vigente, ai sensi della L.R. n° 3/2005 con Del. C.C. n. 68 del 5 luglio 2006.

A seguito di comunicazione trasmessa da RFI in data 7 ottobre 2009 circa l’avvenuto declassamento della stazione della frazione di Tuturano e delle conseguenti difficoltà degli enti coinvolti a realizzare l’intervento previsto nel progetto approvato, sia sotto il profilo economico che delle difficoltà di gestione dell’infrastruttura come inizialmente prevista, il Comune di Brindisi con Del. C.C. n. 100 del 25 ottobre 2013 approvava un atto di indirizzo che, nel ripercorrere l’iter del procedimento tecnico – amministrativo, impegnava l’Amministrazione Comunale, tra l’altro, ad operare una modifica del progetto valutata positivamente dal Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici e approvata dallo stesso in data 7 ottobre 2013. La prima fase del progetto, con soggetto attuatore il Comune di Brindisi, che prevedeva la realizzazione del binario che collega la rete del Consorzio ASI alla stazione elementare, inclusi il I e II binario della stazione, è stata quasi completamente realizzata.

Ciò premesso, con la presente proposta deliberativa si propone l’approvazione della seconda fase dell’opera, a cura di RFI, per la realizzazione del completamento della stazione elementare, ovvero del III e IV binario con relativo attrezzaggio TE e IS, e del binario di collegamento tra la stazione elementare e la linea Bari-Lecce e del posto di comunicazione e Bivio al Km 764+100 di collegamento della nuova tratta con la linea Bari-Lecce.

L’opera completa consentirà:

-la terminalizzazione dei treni a servizio del porto e della zona industriale e della Piastra Logistica Intermodale Retro-portuale (PLIR) nella nuova stazione elementare e la dismissione del servizio merci nella stazione di Brindisi.

-a fronte degli attuali 22 treni/settimana circa, sarà possibile ricevere sino a 7/treni/giorno di lunghezza sino a 750 m.

L’intervento proposto modifica il tracciato del progetto già approvato in variante al PRG con del. C.C. n. 68 del 5 luglio 2006 e, pertanto, costituisce nuova variante al PRG vigente in quanto opera infrastrutturale ferroviaria non già prevista dallo strumento urbanistico generale vigente.

Il nuovo tracciato previsto nel Secondo Lotto della lunghezza pari a Km. 2+077, funzionale al completamento dell’intera opera, si sviluppa prevalentemente in rilevato ed è composto dalle seguenti opere d’arte principali:

- Completamento della Stazione elementare
- Sottovia strada Comunale Formosa-SL01 collocata al Km 3+888.5, con una struttura costituita da uno scatolare di larghezza interna pari a 8.50 m.

- Viadotto su SS613-VI01: posizionato al Km. 4+119, con una struttura costituita da un impalcato in acciaio a via inferiore con lunghezza complessiva di 62.5 m.
- Ponte su Fiume Grande -VI02: situato al Km. 4+556, con struttura costituita da un impalcato in acciaio a via inferiore con lunghezza complessiva di 55.0 m.

Nel 2021 il progetto è stato inserito tra i progetti finanziati con il PNRR.

Con nota prot. n. 250 del 23/05/2022 acquisita da questo ente in data 24/05/2022 con prot. n. 56845, RFI ha convocato la conferenza dei Servizi ex art. 14-bis della L. 241/90 s.m.i. e art. 53-bis del DL 77/2021, convertito con modificazioni nella L.108/2021 e s.m.i., in forma semplificata e in modalità asincrona per l'acquisizione delle autorizzazioni e nulla osta, comunque denominati, ai fini dell'approvazione del progetto in argomento.

L'intervento ha scontato la procedura di VIA avviata in data 25/11/2021 (ID:7567) conclusasi favorevolmente con l'emanazione da parte del Ministero della Transizione Ecologica del Decreto Ministeriale n. 203 del 23 agosto 2022, come comunicato dalla Sezione Autorizzazioni Ambientale del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana della Regione Puglia con pec prot. n. 10856 del 31/08/2022, acquisita da questo Ente in data 31/08/2022 prot. n. 93107.

Detto decreto è subordinato all'ottemperanza delle condizioni ambientali impartite nel parere favorevole n. 9 del 20/06/2022 espresso dalla Commissione tecnica PNRR-PNIEC del Ministero della Transizione Ecologica nonché all'ottemperanza delle condizioni ambientali elencate nel parere tecnico istruttorio prot. n. 83860 del 06/07/2022 della Soprintendenza Speciale per il PNRR del Ministero della Cultura.

In data 15/11/2022 con nota pec di prot. n. 121003 RFI ha sollecitato questo ente, unitamente ad altri, ad esprimere il parere di competenza nelle more dell'emissione della Delibera Regionale comprensiva del rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica.

Ciò premesso si relaziona relativamente alla localizzazione dell'intervento rispetto alla normativa tecnica del PRG vigente adeguato al PUTT-p.

Tabella riassuntiva relativa alla risoluzione delle interferenze viarie

Progressiva Progetto	Viabilità	Risoluzione interferenza
3+888.5	Sottovia S.C. Formosa	Ricucitura con la maglia viaria su Strada Comunale Formosa
4+119	Viadotto su SS613	Viadotto con una struttura costituita da un impalcato in acciaio a via inferiore con lunghezza complessiva di 62.5 m
4+556	Ponte su Fiume Grande	Ponte sul Fiume Grande con una struttura costituita da un impalcato in acciaio a via inferiore con lunghezza complessiva di 55.0 m

Destinazione Urbanistica delle aree interessate dalla infrastruttura di Collegamento Ferroviario

1° - TRATTO – da inizio intervento km. 1+886.793 all'inizio raccordo di collegamento con LS – km. 3+051.327

per il PRG adeguato al PUTT/P: zona "E" agricola art. 48 NTA PRG;

Ambiti Territoriali Distinti:

-ricade nelle Emergenze idrogeologiche (minor parte area di riammagliamento annessa idrologia secondaria maggior parte nell'area di pertinenza) art. 3.08 NTA PUTT/p;

-ricade nelle aree annesse alle zone umide – culturale e dalle potenzialità faunistiche - art. 3.12 NTA PUTT;

-ricade in parte nei Beni Naturalistici area annessa – Culturale e della potenzialità Faunistica – 2° Fascia di Protezione - art. 3.11 NTA PUTT;

-ricade nelle aree Protette Culturale e della potenzialità Faunistica - Zone Umide Area Annessa art. 3.13 NTA Prescrizioni SUR 2007;

Ambiti Territoriali Estesi:

ricade maggior parte in ambito "C" valore Distinguibile minor parte ricade in ambito "D" valore Relativo;

Il terreno ricade in area sottoposta ad interventi di caratterizzazione e/o messa in sicurezza ai sensi Decreto Ministeriale n°471 del 25 ottobre 1999 (pubblicato sul S. O. alla Gazzetta Ufficiale del 15 dicembre 1999, n°293).

2° - TRATTO – dall’inizio raccordo di collegamento con LS – km. 3+051,327 al sottovia strada Formosa km. 3+888.50

per il PRG adeguato al PUTT/P: zona “E” agricola art. 48 NTA PRG

Ambiti Territoriali Distinti:

-ricade nelle Emergenze idrogeologiche (parte area di riammagliamento annessa idrologia secondaria parte nell’area di pertinenza) art. 3.08 NTA PUTT/p ulteriore parte non ricadente in ATD;

-ricade per maggior parte nelle aree annesse alle zone umide – culturale e dalle potenzialità faunistiche - art. 3.12 NTA PUTT;

-ricade nelle aree Protette Culturale e della potenzialità Faunistica - Zone Umide Area Annessa art. 3.13 NTA Prescrizioni SUR 2007;

ricade minor parte in ambito "C" valore Distinguibile maggior parte ricade in ambito "D" valore Relativo;

Il terreno ricade in area sottoposta ad interventi di caratterizzazione e/o messa in sicurezza ai sensi Decreto Ministeriale n°471 del 25 ottobre 1999 (pubblicato sul S. O. alla Gazzetta Ufficiale del 15 dicembre 1999, n°293).

3° - TRATTO – dal sottovia strada Formosa km. 3+888.50 al Viadotto su 613 L=62,50 m. – km.4+119.00

per il PRG adeguato al PUTT/P: maggior parte zona “E” agricola art. 48 NTA PRG; minor parte zona rispetto stradale art. 50 NTA PRG;

Ambiti Territoriali Distinti:

-ricade nelle aree Protette Culturale e della potenzialità Faunistica - Zone Umide Area Annessa art.3.13 NTA Prescrizioni SUR 2007;

Ambiti Territoriali Estesi:

-ricade in ambito "D" valore Relativo;

Il terreno ricade in area sottoposta ad interventi di caratterizzazione e/o messa in sicurezza ai sensi Decreto Ministeriale n°471 del 25 ottobre 1999 (pubblicato sul S. O. alla Gazzetta Ufficiale del 15 dicembre 1999, n°293).

4° - TRATTO – dal Viadotto su 613 L=62,50 m. – km.4+119.00 al Ponte su Fiume Grande – l. 50,00 – km.4+556.00

per il PRG adeguato al PUTT/P:

maggior parte zona “E” agricola art. 48 NTA PRG; minor parte zona rispetto stradale art. 50 NTA PRG;

Ambiti Territoriali Distinti

-ricade in parte nelle Emergenze idrologiche – (area annessa corsi d’acqua primari - 150 metri acque pubbliche) - art. 3.08 NTA PUTT/p;

Ambiti Territoriali Estesi:

-ricade minor parte in ambito "C" valore Distinguibile maggior parte in ambito “D” valore Relativo in piccola parte in ambito “A” valore Eccezionale;

5° - TRATTO - dal Ponte su Fiume Grande – l. 50,00 – km.4+556.00 al fine intervento km. 5+068.342

per il PRG adeguato al PUTT/P: zona “E” agricola art. 48 NTA PRG;

Ambiti Territoriali Distinti:

-ricade in parte nelle Emergenze idrologiche – (area annessa corsi d’acqua primari - 150 metri acque pubbliche) - art. 3.08 NTA PUTT/p;

Ambiti Territoriali Estesi:

-ricade minor parte in ambito "C" valore Distinguibile maggior parte in ambito “D” valore Relativo piccola parte in ambito “A” valore Eccezionale.

Per quanto riguarda gli aspetti trasportistici l’intervento proposto completerà il collegamento ferroviario tra l’area portuale e l’area industriale alla rete ferroviaria nazionale in modo da liberare le zone centrali della città (Via Torpisanà) dalla sosta dei carri merci. In tal modo dette zone potranno essere riqualificate con funzioni urbane mediante l’utilizzo del finanziamento già concesso dallo Stato per la mobilità sostenibile.

DETERMINAZIONI

In ragione dell’interesse pubblico prevalente perseguito dall’opera in questione, in variante rispetto alle previsioni e prescrizioni urbanistiche del PRG adeguato al PUTT-p vigente come innanzi riportate, fatte

salve le condizioni ambientali impartite dalla Commissione tecnica PNRR-PNIEC del Ministero della Transizione Ecologica e dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR del Ministero della Cultura sopra riportate e le eventuali prescrizioni dell'Autorizzazione Paesaggistica Regionale, si esprime parere favorevole con la prescrizione che, per quanto disposto dall'art. 53bis, comma 1 del DL 77/2021, convertito con modificazioni dalla L. 108/2021, nonché per quanto previsto nella proposta di pianificazione dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio redatta dall'Ufficio di piano comunale nell'ambito del procedimento di formazione del Piano Regolatore Portuale di Brindisi, la fascia di rispetto della linea ferroviaria a realizzarsi sia definita in misura non inferiore ai 50 metri per lato. Detta prescrizione dovrà essere recepita da parte di RFI nella progettazione esecutiva dell'opera.

Inoltre, la soc. RFI dovrà prendere in carico la nuova tratta di collegamento fino alla stazione elementare in corso di ultimazione (giugno 2023), quale primo tratto funzionale al progetto in argomento.

Sulla base degli esiti della procedura di VIA ID 7567 e del parere n. 09 del 20-6-2022 per il quale si demandano agli Enti competenti i titoli e le autorizzazioni necessarie da acquisire propedeuticamente all'avvio dei lavori, per quanto attiene la componente acustica ambientale per la fase di esecuzione delle opere si prescrive che sia richiesto al Comune di Brindisi il necessario nulla osta in deroga alle emissioni sonore di cui all'art. 16 e 17 della L.R. n. 3/2002, secondo le modalità previste per legge.

Firmato digitalmente da: CARROZZO MARINA
Ruolo: DIRIGENTE
Organizzazione:
COMUNE/VATIT-80000250848/00268880747
Data: 20/01/2023 16:05:26

IL DIRIGENTE
del Settore Urbanistica - Assetto del Territorio
arch. Marina Carrozzo

IL DIRIGENTE
del Settore Lavori pubblici e trasporti
arch. Fabio Lacinio

IL DIRIGENTE
del Settore Ambiente e Paesaggio
avv. Mario Marino Guadalupi

Firmato digitalmente da: LACINIO FABIO
STEFANO
Ruolo: DIRIGENTE TECNICO
Organizzazione: COMUNE
Data: 20/01/2023 18:26:16

Firmato digitalmente da: GUADALUPI MARIO MARINO
Ruolo: DIRIGENTE
Organizzazione: COMUNE
Data: 20/01/2023 18:12:13

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA
DIREZIONE**

Spett.le

Segreteria Generale della Presidenza

segreteria generale presidente@pec.rupar.puglia.itsegreteria generale presidenza@regione.puglia.it

C.A. dott. Roberto Venneri

r.venneri@regione.puglia.it**Oggetto:** riscontro vs nota prot. n. 1932 del 17/04/2023; trasmissione pareri.

Con riferimento ed in riscontro alla richiesta di cui all'oggetto, si trasmettono in allegato alla presente i pareri espressi dalle articolazioni afferenti all'intestato dipartimento nell'ambito dei procedimenti sotto elencati.

1. **Progetto definitivo dell'elettrificazione e potenziamento della linea ferroviaria Barletta - Canosa di Puglia – Nuova fermata Ospedale**

Sezione Urbanistica – Servizio Riqualificazione Urbana e programmazione negoziata

Parere prot. n. 1944 del 03/02/2023 con cui non sono stati ravvisati motivi ostativi in merito agli aspetti urbanistici del progetto, in variante rispetto al PRG di Canosa di Puglia.

Sezione Urbanistica – Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi Civici

Nota prot. n. 3551 dell'08/03/2023 con cui è stata attestata l'assenza di usi civici nel Comune di Barletta in relazione alle particelle catastali indicate nella predetta nota.

Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio

Nota prot. n. 1223 del 09/02/2023 con cui è stato precisato che non è dovuto alcun titolo autorizzatorio in materia paesaggistica.

Per completezza si segnala che con D.D. n. 342 del 12/10/2022 della Sezione Autorizzazioni Ambientali, resa nell'ambito della procedura di VIA di competenza ministeriale, è stato espresso il parere endoprocedimentale della Regione Puglia nel senso dell'assoggettamento a VIA dell'intervento; tuttavia, con decreto direttoriale n. 371 del 05/12/2022 del DG della Direzione Generale Valutazioni Ambientali del MASE è stata disposta l'esclusione da VIA del progetto.

2. **Progetto definitivo del "Nodo intermodale di Brindisi, completamento dell'infrastruttura di collegamento dell'area industriale retro-portuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale"; conferenza di Servizi indetta da RFI ai sensi degli artt. 14 bis della l. n. 241/1990 e dell'art. 53 bis del D.L. 77/2021 convertito con modificazioni nella l. 108/2021.**

Sezione Urbanistica – Servizio Riqualificazione Urbana e programmazione negoziata

Parere prot. n. 8056 del 18/07/2022 con cui è stata rilevata l'idoneità sotto il profilo urbanistico del tracciato ferroviario di progetto di competenza di RFI, che comporta comunque la variante al PRG da rilasciarsi da parte del Comune di Brindisi.

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana

web: <http://pugliacon.regione.puglia.it>email: dipartimento.ambiente.territorio@regione.puglia.itpec: dipartimento.ambiente.territorio@pec.rupar.puglia.it

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA
DIREZIONE****Sezione Urbanistica – Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi Civici**

Nota prot. n. 7372 del 29/06/2022 con cui è stata attestata l'assenza di usi civici nel Comune di Brindisi.

Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio

DGR del 3 aprile 2023, n. 440, con cui è stata rilasciata l'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95 PPTR, con prescrizioni.

Per completezza, si segnala che con DM del 23 agosto 2022 n. 203, adottato dal Ministero della Transizione Ecologica d'intesa con il Ministero della Cultura, è stata decretata la compatibilità ambientale dell'intervento.

- 3. Infrastruttura strategica di interesse nazionale ex art. 1 della l. n. 443/2001 – Legge obiettivo. Progetto preliminare del Nodo di Bari Nord (variante Santo Spirito – Palese); conferenza di servizi con finalità istruttoria indetta dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile convocata ai sensi del combinato disposto dagli artt. 165 e 168 del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.**

Sezione Urbanistica – Servizio Riqualificazione Urbana e programmazione negoziata

Parere prot. n. 1915 del 17/02/2022 con cui si rimanda alle specifiche valutazioni del Comune di Bari, trattandosi di intervento che necessita di variante urbanistica.

Per completezza si evidenzia che nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale inerente all'intervento, indetta ai sensi dell'art. 216 c. 27 del D.Lgs.50/2016 e degli artt. 165, 183 del D.Lgs.163/2006 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24, sono stati rilasciati i seguenti pareri:

Sezione Urbanistica – Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi Civici

Nota prot. n. 1915 del 10/02/2022 con cui è stata attestata l'assenza di usi civici nel Comune di Bari.

Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio

Parere prot. n. 1533 del 17/02/2023 con cui è stato dato un contributo sul PFTE per il prosieguo progettuale, ai fini dell'eventuale rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, in deroga ex art. 95 NTA del PPTR.

Inoltre, si segnala che la Regione Puglia, con DGR dell'11/04/2023 n. 478, ha espresso parere favorevole di compatibilità ambientale nell'ambito della procedura di VIA di competenza ministeriale.

- 4. Ammodernamento della linea Foggia – Potenza - Sottoprogetto 2, lotto 2**

Sezione Urbanistica – Servizio Riqualificazione Urbana e programmazione negoziata

Parere prot. n. 770 del 16/01/2023 con cui non sono stati ravvisati motivi ostativi in relazione all'intervento, parzialmente in variante rispetto agli strumenti urbanistici vigenti.

Sezione Urbanistica – Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi Civici

Nota prot. n. 2568 del 16/02/2023 con cui è stato precisato che, ai fini del rilascio dell'eventuale attestazione relativa all'assenza di vincolo demaniale, è necessaria la

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana

web: <http://pugliacon.regione.puglia.it>

email: dipartimento.ambiente.territorio@regione.puglia.it

pec: dipartimento.ambiente.territorio@pec.rupar.puglia.it

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA
DIREZIONE**

trasmissione di apposita richiesta con puntuale indicazione delle particelle catastali interessate dall'intervento.

Tale richiesta è stata riscontrata con nota prot. n. 263 dell'11/04/2023 ed è attualmente in istruttoria.

Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio

Con nota prot. n. 3191 del 14/04/2023 è stata trasmessa alla competente Soprintendenza per l'Archeologia, Belle Arti e Paesaggio proposta di autorizzazione paesaggistica ex art. 146 del d. lgs. 42/2004 e smi e 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95 NTA del PPTR, ai fini dell'espressione del relativo parere obbligatorio e vincolante, in esito alla ricezione del quale si procederà, se del caso, alla proposta di DGR di rilascio della richiesta autorizzazione.

Alla luce di quanto sopra compendiato, si esprime parere favorevole al rilascio delle richieste intese in relazione ai progetti di cui ai punti 1, 2 e 3 della presente nota, rappresentando che, con riferimento all'intervento inerente al nodo di Bari Nord, ai sensi di quanto disposto dagli artt. 165 e 168 del d. lgs. n. 163/2006, il progetto preliminare viene approvato dal CIPE a valle della conclusione della Conferenza di servizi, con il consenso del Presidente della Regione territorialmente competente (che si pronuncia sentiti i comuni interessati) ai fini dell'intesa sulla localizzazione, atteso che l'approvazione determina il perfezionamento dell'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera e l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti.

In ordine all'intervento di cui al punto 4 della presente, si comunica che, ai fini di consentire le opportune valutazioni in ordine al rilascio della richiesta intesa, si procederà alla trasmissione degli ulteriori provvedimenti di competenza della scrivente struttura non appena disponibili.

Cordiali saluti

Il Funzionario
Dott.ssa Stella Serrati



Stella Serrati
19.04.2023 12:45:57
GMT+00:00



Luigia Brizzi
19.04.2023 14:31:17
GMT+01:00

Il Dirigente della Sezione Urbanistica
Ing. Luigia Brizzi



Antonietta Riccio
19.04.2023 14:23:33
GMT+01:00

Il Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali
Dott.ssa Antonietta Riccio



Vincenzo
Lasorella
19.04.2023
14:34:27
GMT+00:00

Il Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio
Arch. Vincenzo Lasorella

Il Direttore del Dipartimento
Ing. Paolo Garofoli



Paolo Francesco
Garofoli
19.04.2023 14:37:57
GMT+00:00

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana

web: <http://pugliacon.regione.puglia.it>

email: dipartimento.ambiente.territorio@regione.puglia.it

pec: dipartimento.ambiente.territorio@pec.rupar.puglia.it



ANNA
LOBOSCO
04.04.2023
12:58:34
UTC



MICHELE
EMILIANO
04.04.2023
13:30:33
UTC



REGIONE PUGLIA

Deliberazione della Giunta Regionale

N. **440** del 03/04/2023 del Registro delle Deliberazioni

Codice CIFRA: AST/DEL/2023/00020

OGGETTO: 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.

L'anno 2023 addì 03 del mese di Aprile, si è tenuta la Giunta Regionale, previo regolare invito nelle persone dei Signori:

Sono presenti:		Sono assenti:	
Presidente	Michele Emiliano	Assessore	Gianfranco Lopane
V.Presidente	Raffaele Piemontese	Assessore	Donato Pentassuglia
Assessore	Rosa Barone		
Assessore	Alessandro Delli Noci		
Assessore	Sebastiano G. Leo		
Assessore	Anna G. Maraschio		
Assessore	Anna Maurodinoia		
Assessore	Rocco Palese		
Assessore	Giovanni F. Stea		

Assiste alla seduta: la Segretaria Generale Dott.ssa Anna Lobosco



REGIONE PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO
E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

Codice CIFRA: AST/DEL/2023/00020

OGGETTO: 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, sussistono 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)



natuzzi
francesco
09.03.2023
10:59:24
GMT+00:00

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



Vincenzo
Lasorella
09.03.2023
12:24:46
GMT+00:00

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)



Paolo Francesco
Garofoli
26.03.2023 13:36:46
GMT+00:00

Il Presidente della Giunta:
(Dott. Michele EMILIANO)



MICHELE
EMILIANO
03.04.2023
06:53:39
UTC

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;

DELIBERA

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

Il Presidente della Giunta

**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 Tutarano 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 Tutarano" 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 Tutarano, non avrebbe consentito l'auspicata dismissione del binario di collegamento attuale con la stazione di Brindisi sia per l'intervenuto declassamento a fermata di Tutarano 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 Tutarano" 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 Tutarano, 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.*



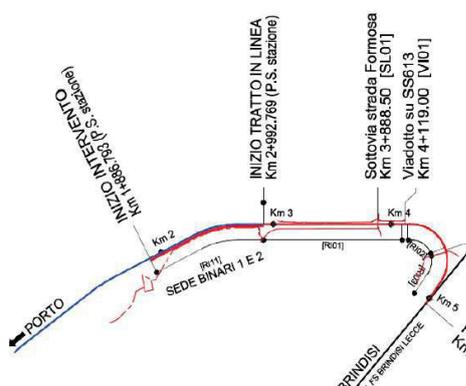
**REGIONE
PUGLIA**

**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 verdeggianti 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*.



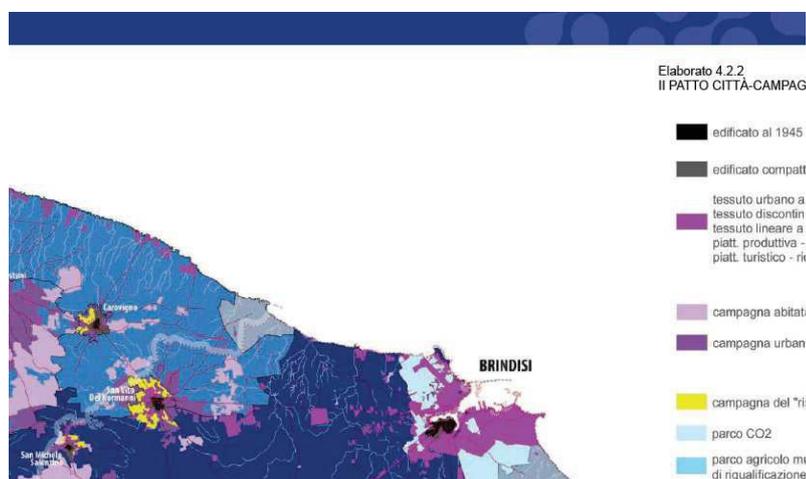
**REGIONE
PUGLIA**

**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.

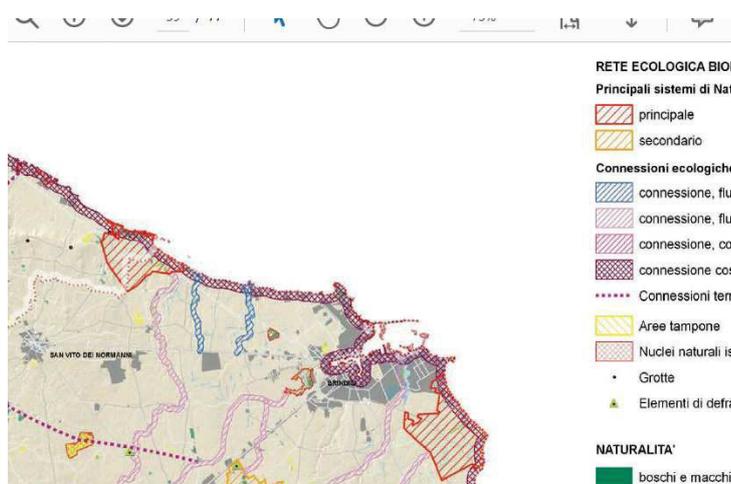


**REGIONE
PUGLIA**

**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";



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

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-*quiquies* 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*

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 bucatore nel piano terra (un portale e due finestre) e due finestre al piano superiore allineate alle bucatore sottostanti. Le bucatore 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

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 interrato 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@maicert.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];



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

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).



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)



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE URBANISTICA

**SERVIZIO RIQUALIFICAZIONE URBANA E
PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA**

**FERROVIE DELLO STATO
Rete Ferroviarie Italiane
PEC:segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it**

OGGETTO: BRINDISI:Progetto definitivo del Nodo Intermodale di Brindisi, completamento dell'infrastruttura di collegamento dell'area industriale retro portuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Si riscontra la nota del 23.05.2022 RFI-DIN-DIS-/13/P2022/250 con la quale codesta società concessionaria, attese le disposizioni dell'art. 53 bis D. L. n.77/2021 convertito con modifiche con L. n.108/2021, ha attivato Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 14 bis della L.n. 241/90 e ss. mm. ii., per l'acquisizione dei pareri, comunque denominati finalizzati alla realizzazione delle opere in oggetto indicate.

Come si evince dagli elaborati al link che si riscontra nella citata nota, si rappresenta quanto segue:

la finalità del progetto è di collegare l'area portuale e la Stazione centrale del comune di Brindisi, ad oggi penalizzata da intersezioni a raso all'interno di un'area fortemente urbanizzata, incentivando il traffico merci su ferro, integrando il sistema portuale con il sistema ferroviario con conseguente riduzione delle interferenze tra le attività di terminalizzazione ed il traffico urbano.

Tanto detto a vantaggio della sicurezza delle attività a svolgersi, sottraendo il traffico merci dal tessuto della viabilità urbana, concentrando le operazioni di manovra dei treni merci all'interno della nuova Stazione Elementare.

Il progetto nel suo insieme si compone di due lotti:

Lotto 1 a carico del comune (incorso di realizzazione) prevede:

- binario 1 e 2 della nuova Stazione Elementare;
- nuova tratta ferroviaria di collegamento tra la dorsale del Consorzio ASI di Brindisi (Porto di Brindisi) e la nuova Stazione Elementare per l'arrivo /partenza di treni merci a modulo 750m (circa 1,78 km);

Lotto 2: opere a carico di RFI, oggetto della valutazione progettuale in questione:

- binario di corretto tracciato (binario 3) e precedenza in sinistra (binario 4) della su detta Stazione Elementare;
- nuova tratta ferroviaria di collegamento tra la Stazione Elementare e la linea Bari Lecce;
- posto di comunicazione e bivio di collegamento della nuova tratta con la linea adriatica (al km 764 + 230 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 per l'allaccio alla nuova linea.

Come si rileva dalla Relazione Generale, la predetta progettazione di competenza di RFI, in uno con le opere di cui al lotti 1 di competenza dell'amministrazione comunale di Brindisi, mira a:

1

www.regione.puglia.it

Sezione Urbanistica- Via Gentile, 52 - 70126 Bari
mail: servizio.urbanistica@regione.puglia.it - pec: serviziourbanistica@pec.rupar.puglia.it



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE URBANISTICA

**SERVIZIO RIQUALIFICAZIONE URBANA E
PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA**

- velocizzare le attività di manovra e terminalizzazione per l'accesso diretto dei treni provenienti da nord in una stazione dedicata al traffico merci, con itinerari in arrivo a 60 km/ora;
- realizzare una stazione a modulo 750 m, adeguata agli standard europei di trazione merci;
- integrare il sistema ferroviario con il sistema portuale;
- ridurre le interferenze tra le attività di terminalizzazione su ferro e il traffico urbano, con conseguenti vantaggi per la sicurezza;
- incentivare il traffico merci su ferro;
- separare il traffico merci dal traffico viaggiatori in Stazione Centrale di Brindisi, eliminando in tal modo cause di pericolosità.

Sono inoltre previsti interventi per la funzionalità del Nodo Intermodale, quali: viabilità di ricicatura, adeguamento della strada Formosa, cabine TE e relativo piazzale, ponte Fiume Grande, fabbricato tecnico con relativo piazzale, viadotto su SS 613, vasca di prima pioggia, viabilità di soccorso; il tutto come puntualmente riportato sull'ortofoto allegata alla Relazione Generale.

Per quanto riguarda le destinazioni urbanistiche previste dal PRG vigente del comune di Brindisi, le opere in questione interessano principalmente la Zona Omogenea E Agricola, ma anche la Zona Omogenea D3 - Produttiva industriale (ASI) laddove gli interventi edilizi compresi nel perimetro ASI sono regolati dalla vigente normativa del Piano Regolatore Consortile; rispetto a quest'ultimo l'area di cantiere CA 01 risulta ricadere in "Zona per Infrastrutture a rete e viarie", mentre l'area di cantiere AS 08 a "Verde".

Inoltre dalla tavola di verifica di compatibilità paesaggistica, carta dei vincoli beni culturali e paesaggistici, parte delle opere interferiscono con l'area di rispetto del Fiume Grande, area di rispetto dei Parchi, area di rispetto dei siti storico culturali, strade a valenza paesaggistica, del vigente PPTR.

Ciò posto, l'intervento progettuale da quanto innanzi evidenziato risulta **in contrasto** con le previsioni urbanistiche, la cui approvazione in sede di conferenza di servizi nella quale è dedotto il presente parere, attivata con le disposizioni normative innanzi riportate, comporta variante al PRG del comune di Brindisi; sul punto, la Sezione scrivente rileva sotto il profilo urbanistico la idoneità del tracciato ferroviario di progetto di competenza di RFI.

Per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici si rimanda alle determinazioni della Sezione di competenza.

**Il funzionario del Servizio Riqualificazione
Urbana e Programmazione Negoziata**
(dott. Gianni Carezza)



Il Dirigente del Servizio
(Avv. Angela Cistulli)



2

www.regione.puglia.it

Sezione Urbanistica- Via Gentile, 52 - 70126 Bari
mail: servizio.urbanistica@regione.puglia.it - pec: serviziourbanistica@pec.rupar.puglia.it



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA,
OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO**

SEZIONE URBANISTICA

**SERVIZIO RIQUALIFICAZIONE URBANA E
PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA**

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E
QUALITA' URBANA****SEZIONE URBANISTICA****SERVIZIO OSSERVATORIO ABUSIVISMO E USI
CIVICI****RFI Rete Ferroviaria Italiana
Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**
*rfi-din-dis@pec.rfi.it***Regione Puglia
Servizio Riqualficaz. Urbana e Progr. Negoziata**
a.cistulli@regione.puglia.it

OGGETTO: L.R. n. 7 del 28/01/1998 e ss.mm.ii., L. n. 1766 del 16/06/1927 e R.D. n. 332 del 26/02/1928.

Progetto Definitivo del "Nodo Intermodale di Brindisi, completamento dell'infrastruttura di collegamento dell'area industriale retro-portuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale".

Si fa riferimento alla nota prot. n. 250 del 23.05.2022, acquisita al prot. n. A00 079/5932 del 24.05.2022, relativa al procedimento indicato in oggetto.

Preliminarmente si rappresenta che, con riguardo ai procedimenti autorizzativi di cui all'oggetto, afferisce alla competenza del Servizio scrivente il rilascio dell'attestazione di vincolo demaniale di uso civico di cui all'art. 5 comma 2 della L.R. n. 7/98.

Poiché, i terreni coinvolti dall'intervento, secondo quanto riportato nella suddetta nota, appaiono interessare il Comune di Brindisi, si attesta che per il Comune di Brindisi non risultano terreni gravati da Uso Civico.

Il Funzionario Istruttore
Dott. Pagano Gaetano

 Gaetano Pagano
28.06.2022 14:35:07
GMT+00:00

P.O. Usi Civici
Arch. Giuseppe D'Arienzo

 Giuseppe D'Arienzo
28.06.2022 14:43:40
GMT+00:00

Il Dirigente del Servizio
Dott.ssa Giovanna LABATE

 Giovanna Labate
28.06.2022 15:04:57
GMT+00:00

www.regione.puglia.it

Servizio Osservatorio Abusivismo e Usi Civici
Via Lungomare N. Sauro, 45/47 - 70121 Bari - Tel: 080 540 5250
pec: serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it



REGIONE
PUGLIA

DIPARTIMENTO BILANCIO, AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE
DIREZIONE

21/04/2023
AOO_006 / 000534 PROTOCOLLO USCITA
Trasmissione a mezzo Posta elettronica ai sensi dell'art. 47 del d. lgs. n. 82/2005

A Segreteria Generale della Presidenza
Al Segretario Generale
segreteria generale presidente@regione.puglia.it

e,p.c.

Al Vice Presidente Assessore al Bilancio
r.piemontese@regione.puglia.it

Al Direttore del Dipartimento Mobilità
va.antonacci@regione.puglia.it

Al Direttore del Dipartimento Ambiente,
Paesaggio e Qualità Urbana
g.garofoli@regione.puglia.it

Al Direttore del Dipartimento Agricoltura,
Sviluppo Rurale e Ambientale
g.nardone@regione.puglia.it

Oggetto: **Rife vostra nota prot. n. AOO_175-01932 del 17.04.2023 ad oggetto:**
"Richiesta nota riepilogativa provvedimenti resi e/o da rendere nella CdS Fermata Barletta Ospedale (progetto Barletta – Canosa) – Cds Nodo Intermodale Brindisi indetta da RFI – CdS Nodo Bari Nord indetta da MIT – CdS Foggia Potenza sottoprogetto 2 indetta da RFI. Richiesta parere rilascio intesa Stato/Regione." - **Comunicazione rilascio parere tecnico Progetto Definitivo dell'elettrificazione e potenziamento della linea ferroviaria Barletta Canosa di Puglia – Nuova Fermata Ospedale. CUP: J54F18000010009**

In riscontro alla vostra nota indicata in oggetto, e con riferimento al **Progetto Definitivo dell'elettrificazione e potenziamento della linea ferroviaria Barletta Canosa di Puglia – Nuova Fermata Ospedale. CUP: J54F18000010009**, con cui si chiede, tra l'altro, il rilascio del parere dello scrivente Dipartimento ai fini dell'intesa Stato/Regione,

- vista la nota prot. n. AOO_108/0004905 del 21.04.2023 con cui la Sezione Demanio e Patrimonio, per quanto di competenza, esprime parere favorevole all'approvazione del progetto definitivo;
- considerato che con nota prot. n. AOO_075/0004766 del 18.04.2023 il Dirigente della Sezione Risorse Idriche ha comunicato, tra l'altro, quanto segue: " ..., limitatamente alla compatibilità con il PTA, che **nulla osti alla realizzazione delle opere in progetto**, avendo cura, durante la loro esecuzione, di garantire la protezione della falda acquifera;
- vista altresì la nota congiunta prot. n. AOO_064/06568 del 21.04.2023 della Sezione Opere Pubbliche e Infrastrutture – Servizio Autorità Idraulica e della Sezione Difesa del Suolo e Rischio Sismico con la quale viene comunicato che, valutate le proposte di che trattasi "non sussistono condizioni ostative all'espressione del parere tecnico positivo di questo Dipartimento...".

www.regione.puglia.it

Dipartimento Bilancio, Affari Generali e Infrastrutture

Via Gentile 52 - 70126 Bari - Tel. 080 540 6940 -

e-mail: dipartimento.bilancioinfrastrutture@regione.puglia.it

pec: dipartimento.bilancioinfrastrutture.regione@pec.rupar.puglia.it



REGIONE
PUGLIA

DIPARTIMENTO BILANCIO, AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE
DIREZIONE

si esprime parere favorevole evidenziando la necessità dell'inserimento nell'intesa di quanto segnalato dal Dirigente della Sezione Risorse Idriche e precisamente: **avere cura, durante l'esecuzione delle opere in progetto, di garantire la protezione della falda acquifera.**

Tanto per quanto di competenza dello scrivente Dipartimento.

Il Direttore
Angelosante Albanese

Albanese
Angelosante
21.04.2023
16:56:15
UTC



REGIONE PUGLIA - Sezione Infrastrutture per la Mobilità - prot.: r_puglia/AOO_148/PROT/27/04/2023/0001330 Protocollo in USCITA



**REGIONE
PUGLIA**

DIPARTIMENTO MOBILITÀ

SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ

Trasmissione a mezzo PEC e posta elettronica ai sensi dell'art. 47 del d.lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.

Direzione Investimenti

Direzione Investimenti Area Sud

c.a. Direttore

c.a. Presidente della Conferenza di servizi

segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it

p.c. **REGIONE PUGLIA**

Segreteria Generale della Presidenza

segreteriageneralepresidente@pec.rupar.puglia.it

s.volpicella@regione.puglia.it

Dipartimento Mobilità

c.a. Direttore

dipartimento.mobilita@pec.rupar.puglia.it

Assessore ai Trasporti e Mobilità sostenibile

assessore.trasporti.mobilita@pec.rupar.puglia.it

Oggetto: Progetto definitivo del “Nodo intermodale di Brindisi, completamento dell’infrastruttura di collegamento dell’area industriale retro-portuale di Brindisi con l’infrastruttura ferroviaria nazionale”. Conferenza di servizi ex art. 14-bis della L. n. 241/1990 e ss.mm.ii., ai sensi dell’art. 53-bis del d.l. n. 77/2021, convertito con modificazioni nella L. n. 108/2022 e ss.mm.ii..

Parere di competenza.

Con riferimento all’intervento indicato in oggetto, si riscontra la Vs. nota prot. RFI-DIN-DIS\13\P\2022\0000250 del 23.05.2022, trasmessa al Presidente e alla Sezione Urbanistica di questa Amministrazione.

Dalla documentazione prodotta da codesto proponente, si evince che le opere di che trattasi sono relative alla realizzazione di un’infrastruttura ferroviaria di collegamento dell’area industriale retro-portuale di Brindisi con la rete ferroviaria nazionale tale consentire la terminalizzazione dei treni a servizio del porto, della zona industriale e della Piattaforma Logistica Intermodale retro-portuale nella nuova stazione elementare ‘Brindisi Intermodale’ e la conseguente dismissione del servizio merci nella stazione di Brindisi.

Nello specifico l’intervento si sostanzia nella realizzazione di:

- Binari I e II della nuova stazione per l’arrivo/partenza treni di merci a modulo 750m;

www.regione.puglia.it

Sezione Infrastrutture per la Mobilità

Via G. Gentile, 52 - 70126 Bari - Tel: 080/5406852

pec: mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it



**REGIONE
PUGLIA**

DIPARTIMENTO MOBILITÀ

SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ

- 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.

Atteso che l'intervento in parola risulta essere coerente con quanto previsto nella Proposta di Piano Attuativo 2021 - 2030 del Piano Regionale dei Trasporti (int. f92), adottata con Deliberazione di Giunta Regionale n. 754 del 23 maggio 2022, nonché con il vigente Piano Attuativo 2015 - 2019 del P.R.T. (int. f4002b), approvato con D.G.R. n. 598 del 26 aprile 2016, la scrivente Sezione esprime, per quanto di propria competenza, parere favorevole.

Tanto si doveva.

Distinti saluti.

P.O. Gestione interventi infrastrutture
per la mobilità ferroviaria
Michele Mancini

La Dirigente della Sezione
Irene Di Tria

www.regione.puglia.it

Sezione Infrastrutture per la Mobilità
Via G. Gentile, 52 - 70126 Bari - Tel: 080/5406852
pec: mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AGRICOLTURA
SVILUPPO RURALE ED AMBIENTALE**

DIREZIONE

Trasmissione a mezzo posta elettronica
ai sensi dell'art.47 del D. Lgs n. 82/2005

Regione Puglia
Dipartimento Agricoltura, Sviluppo rurale ed
Ambientale

AOO_001/PROT

21/04/2023 – 000403

Prot.: Uscita - Registro: Protocollo Generale

Alla Segretaria Generale della Presidenza
c.a. del Segretario Generale
Dott. Roberto Venneri
segreteria generale presidenza@regione.puglia.it

e p.c. Al Capo di Gabinetto
g.p.catalano@regione.puglia.it

Oggetto: Richiesta nota riepilogativa provvedimenti resi e/o da rendere nelle CdS relative a CdS Fermata Barletta ospedale (progetto Barletta – Canosa) – CdS Nodo Intermodale Brindisi indetta – CdS Nodo Bari Nord indetta da MIT – CdS Foggia Potenza sottoprogetto 2 indetta da RFI.

Riscontro.

In riscontro alla nota pervenuta da codesta Segreteria Generale prot. AOO_175_1932 del 17.04.2023, sentiti i Dirigenti dei Servizi Territoriali dell'Agricoltura, si rappresenta quanto segue.

Il Servizio Territoriale di Brindisi, competente per il progetto di cui al punto 2) della precitata nota (nodo Intermodale Brindisi) ha inviato ogni rilievo utile per la parte di propria competenza all'indirizzo della Conferenza di Servizi con nota prot. 24231 del 19.04.2023. Il parere è **favorevole** con alcune indicazioni per situazioni particolari che dovessero insorgere nel corso dell'esecuzione dei lavori.

Per quanto concerne i progetti di cui ai punti 1) e 3), che in realtà costituisce una situazione congiunta, per i quali si pronuncia il Servizio Territoriale di Ba – Bat, le istruttorie sono concluse, pertanto il relativo provvedimento è stato trasmesso in data odierna con prot. 24736 del 21.04.2023. Il parere è **favorevole** con alcune indicazioni per situazioni particolari che dovessero insorgere nel corso dell'esecuzione dei lavori.

In merito al progetto indicato al punto 4), di competenza del Servizio Territoriale di Foggia, è stato fornito riscontro alla Conferenza di servizi con nota prot. 19694 del 30.03.2023. Il parere è **favorevole**.

La Dirigente della Sezione

Coordinamento dei Servizi Territoriali

Dott.ssa Rosella Anna Maria Giorgio

Struttura dipartimentale alla
DIREZIONE REGIONALE AGRICOLTURA, SVILUPPO RURALE ED AMBIENTALE
Regione Puglia
Piazzale F.lli D'Amico, 21/04/2023 12:00:05
Codice ufficio: 000403
Valido dal 02/03/2023 al 03/03/2024

Il Direttore del Dipartimento

Prof. Gianluca Nardone



GIANLUCA
NARDONE
21.04.2023
10:11:02
UTC

www.regione.puglia.it

DIPARTIMENTO AGRICOLTURA, SVILUPPO RURALE E AMBIENTALE

Lungomare Nazario Sauro, 45 - 70121 Bari

PEC: direttore.areasvilupp rurale.regione@pec.rupar.puglia.it

EMAIL: segreteria.dipartimentoagricoltura@regione.puglia.it

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AGRICOLTURA, SVILUPPO RURALE ED AMBIENTALE
SEZIONE COORDINAMENTO DEI SERVIZI TERRITORIALI
SERVIZIO TERRITORIALE BRINDISI**

Protocollo in uscita
AOO_180/PROT/19/04/2023/0024231

Al Rete Ferroviarie Italiane
Direzione investimenti Area Sud
pec:segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it

Trasmissione a mezzo pec

Oggetto: Progetto definitivo del Nodo intermodale di Brindisi, completamento dell'infrastruttura di collegamento dell'area industriale retro-portuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale".

Per quanto di esclusiva competenza in materia di agricoltura e foreste del Servizio Territoriale di Brindisi, ai fini della valutazione di idoneità dell'impianto in oggetto evidenziato si rileva quanto segue.

La superficie interessata dall'intervento ricade al di fuori dei perimetri di tutela del vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923, R.D. 1126/1926, Reg. Reg. 09/2015) e pertanto non necessita il relativo Nulla Osta.

Per quanto concerne la tutela esplicita con il Reg. Reg. 19/2017 "Tagli boschivi", da un riscontro su ortofoto l'area non presenta formazioni boschive, tuttavia nel caso la Società abbia contezza della presenza di vegetazione naturale o meno in siepi, in gruppi o di piante isolate di interesse forestale (art. 1, c. 2, Reg. Reg. 09/2017), che potrebbe essere interessata dalla realizzazione del progetto dovrà produrre specifica richiesta di eventuale taglio corredata di documentazione fotografica e di attestazioni circa la proprietà del fondo su cui insiste l'eventuale vegetazione. L'area non è sottoposta ad istituti di protezione del Piano faunistico venatorio, approvato con D.G.R. 6 dicembre 2021, n.2054.

Qualora l'intervento in fase esecutiva dovesse intercettare alcune piante di olivo, si evidenzia che, in deroga al divieto legislativo di abbattimento di alberi di olivo, in presenza di impianto finalizzato alla realizzazione di opera di pubblica utilità, è consentito richiedere al Servizio Territoriale di Brindisi apposita autorizzazione al taglio delle piante interessate, ai sensi del combinato disposto della L. 144/1951 e della D.G.R. n.7310/1989, previa esibizione dell'autorizzazione a realizzare le opere di che trattasi, comprensiva dei relativi elaborati grafici vidimati di Progetto esecutivo approvato, oltre che di tutta la documentazione di rito prevista dalle normative vigenti. Si fa presente, altresì, che è vietato il danneggiamento, l'abbattimento, l'espianto e il commercio degli ulivi monumentali inseriti nell'elenco regionale di cui alla Legge Regionale n. 14/2007 "Tutela e valorizzazione del paesaggio degli ulivi monumentali della Puglia. Ai sensi dell'art. 11 della L.R. n. 14/2007, il decreto autorizzativo al solo spostamento può essere rilasciato da questo Servizio solo previa acquisizione del parere vincolante della competente Commissione tecnica per la tutela degli alberi monumentali della Sezione Autorizzazioni Ambientali – Dipartimento Mobilità, Qualità urbana, Opere pubbliche e Paesaggio della Regione Puglia – Bari, esclusivamente per motivi di pubblica utilità.

In presenza di fattispecie di realizzazione di opera pubblica, stante la delimitazione di Area infetta da *Xylella fastidiosa* dell'intera provincia di Brindisi, ai sensi dell'allegato III, parte A, del Reg. UE 2020/1201, è invece possibile, in ossequio all'art.8-ter, comma 1, D.L. 27/2019, convertito dalla L. 44/2019, procedere all'estirpazione degli alberi di olivo previa comunicazione a questo Servizio Territoriale utilizzando la modulistica prevista dalla DDS n. 147 del 07/06/2019 adottata dalla Sezione Competitività delle Filiere Agroalimentari del Dipartimento Agricoltura, Sviluppo RURale ed Ambientale. In tale fattispecie, infatti, la L.R. 41/2014 (come modificata dalla L.R. 7/2016), che all'art. 1, comma 1, ha stabilito che i terreni interessati da espianto di ulivi a causa della *Xylella fastidiosa* non possono cambiare per i successivi sette anni la tipizzazione urbanistica, ha altresì previsto al comma 3 dello

www.regione.puglia.it

Servizio Territoriale Brindisi

Via Tor Pisana, 120 – 72100 Brindisi - Tel: 0832373432 - 3346097176
mail: a.decillis@regione.puglia.it - pec: upa.brindisi@pec.rupar.puglia.it

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AGRICOLTURA, SVILUPPO RURALE ED AMBIENTALE
SEZIONE COORDINAMENTO DEI SERVIZI TERRITORIALI
SERVIZIO TERRITORIALE BRINDISI**

stesso articolo una deroga nell'ipotesi di realizzazione di opere pubbliche per le quali sia stata svolta con esito positivo la valutazione di impatto ambientale purché ricorrano congiuntamente i requisiti elencati nel medesimo comma.

Distinti saluti.

P.O. Attuazione Politiche Forestali

dott. Raffaele Gigante



Raffaele
Gigante
19.04.2023
14:33:42
GMT+00:00

P.O. Produzioni animali e vegetali

dott. Tommaso Mastro



Tommaso Mastro
19.04.2023
15:59:16
GMT+01:00

Il Dirigente *ad interim* del Servizio

dott. Attilio De Cillis



Attilio De
Cillis
19.04.2023
16:15:22
GMT+01:00

www.regione.puglia.it

Servizio Territoriale Brindisi

Via Tor Pisana, 120 – 72100 Brindisi - Tel: 0832373432 - 3346097176

mail: a.decillis@regione.puglia.it - pec: upa.brindisi@pec.rupar.puglia.it