

**E-WAY 12 S.r.l. - SABAP BR-LE**

**Puglia - TA - Nardò**

**SABAP-BR-LE\_2024\_00433-AD\_019**

**PROGETTO DEFINITIVO PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO  
DI UN IMPIANTO EOLICO NEL  
COMUNE DI AVETRANA DENOMINATO "VENTICINQUE ANNI"  
COSTITUITO DA 10  
AEROGENERATORI DI POTENZA TOTALE PARI A 72 MW E  
RELATIVE OPERE DI  
CONNESSIONE**

**OPERA LINEARE - A RETE**

**impianto eolico - Fase di progetto: definitivo**

WTG01  
WTG02  
WTG03  
WTG04  
WTG05  
WTG06  
WTG07  
WTG08  
WTG09  
WTG10

Funzionario responsabile: {168} - Responsabile della VI Arch: D'Agata, Alberto  
Compilatore: D'Agata, Alberto - Data della relazione: 2024/06/28



# DESCRIZIONE DELL'OPERA IN PROGETTO

L'impianto eolico di progetto è situato nel comune di Avetrana (TA) ed è costituito da 10 aerogeneratori, denominati rispettivamente con il prefisso "WTG". Gli aerogeneratori di progetto hanno potenza nominale pari a 7,2 MW per una potenza complessiva di 72 MW, con altezza al mozzo m 119 e diametro di rotore di m 162.

1. Aerogeneratori I 10 aerogeneratori (Modello Vestas V162), ciascuno di essi della potenza di 7,2 MW e del peso di qualche centinaio di tonnellate sono costituiti da: - Una turbina di diametro massimo di m 162; - Una torre, di altezza massima al mozzo di m 119, cava all'interno e dotata di scala per l'accesso alla navicella e contenente il trasformatore di tensione della corrente prodotta a bassa tensione dall'alternatore connesso alla turbina. La soluzione progettuale prevede fondazioni diritte del tipo plinti di fondazione. Tali plinti sono schematizzati come costituiti da tre blocchi solidi aventi forma geometrica differente: • Il primo è un cilindro (blocco 1) con un diametro di m 25,00 e un'altezza di m 1,00; • Il secondo (blocco 2) è un tronco di cono con diametro di base pari a m 25,00, diametro superiore di m 6,50 e un'altezza pari a m 1,70. • Il terzo corpo (blocco 3) è un cilindro con un diametro m di 6,50 e un'altezza di m 0,70; infine, nella parte centrale del plinto, in corrispondenza della gabbia tirafondi, si individua un tronco di cono con diametro di base pari a m 6,00, diametro superiore pari a m 6,50 e altezza pari a m 0,25. La fondazione sarà ampia mediamente m 25,00 e profonda circa m 2,50 circa, ma non si esclude però la possibilità di ricorrere a fondazioni profonde (su pali) a seguito di indagini geologiche che evidenzino la mancata resistenza dei terreni superficiali.

2. Opere civili Per ciascuna turbina saranno previste anche delle opere civili al fine di rendere fruibile l'impianto strade, piazzole, aree di cantiere ecc. In primo luogo, verrà effettuata la fase di sistemazione preliminare del terreno su cui verrà installato l'impianto, al fine di garantire una buona praticabilità e stabilità delle strutture successivamente posizionate; successivamente la viabilità interna. Nella definizione del layout dell'impianto si sfrutta al massimo la viabilità esistente sul sito (carrarecce sterrate, piste, sentieri ecc.). La viabilità interna all'impianto risulterà, pertanto, costituita dall'adeguamento delle strade esistenti, integrata da tratti di strade da realizzare ex-novo per poter raggiungere la posizione di ogni aerogeneratore. Gli interventi di realizzazione e sistemazione delle strade di accesso all'impianto si suddividono dunque in due fasi: • Fase 1 – strade di cantiere (sistemazioni provvisorie): in questa fase è previsto l'adeguamento della viabilità esistente e la realizzazione dei nuovi tracciati stradali. La viabilità dovrà essere capace di permettere il transito nella fase di cantiere delle auto-gru necessarie ai sollevamenti ed ai montaggi dei vari componenti dell'aerogeneratore, oltre che dei mezzi di trasporto dei componenti stessi dell'aerogeneratore. L'adeguamento o la costruzione ex-novo della viabilità di cantiere garantirà il deflusso regolare delle acque e il convogliamento delle stesse nei compluvi naturali o artificiali oggi esistenti in loco. • Fase 2 – strade di esercizio (sistemazioni finali): prevede la regolarizzazione del tracciato stradale utilizzato in fase di cantiere, secondo gli andamenti precisati nel progetto della viabilità di esercizio. Prevede, altresì, il ripristino della situazione ante operam di tutte le aree esterne alla viabilità finale e utilizzate in fase di cantiere nonché la sistemazione di tutti gli eventuali materiali ed inerti accumulati provvisoriamente. Nella fase di definizione del layout d'impianto, per la viabilità di accesso sono state previste principalmente strade di nuova realizzazione, che consentono di raggiungere i singoli aerogeneratori. Le strade esistenti adoperate per la viabilità, invece, saranno oggetto di adeguamenti stradali. Per consentire il montaggio dell'aerogeneratore è prevista, laddove gli spazi lo consentano, la realizzazione in modalità partial storage di una piazzola di montaggio di dimensioni pari a m 60x40, con adiacente piazzola di stoccaggio di dimensioni pari a m 20x85. Inoltre, per ogni torre, è prevista la realizzazione delle opere temporanee per il montaggio del braccio gru, costituite da piazzole ausiliare dove si posizioneranno le gru di supporto e una pista lungo la quale verrà montato il braccio della gru principale. Le piazzole di stoccaggio e le aree per il montaggio gru in fase di cantiere saranno costituiti da terreno battuto e livellato, mentre a impianto ultimato saranno completamente restituiti ai precedenti usi agricoli. La realizzazione della piazzola di montaggio, ove è previsto l'appoggio della gru principale, verrà realizzata secondo le seguenti fasi: • Asportazione di un primo strato di terreno dello spessore di circa cm 50 che rappresenta l'asportazione dello strato di terreno vegetale; • Asportazione dello strato inferiore di terreno fino al raggiungimento della quota del piano di posa della massicciata stradale; • Qualora la quota di terreno scoticato sia ad una quota inferiore a quella del piano di posa della massicciata stradale, si prevede la realizzazione di un rilevato con materiale proveniente da cave di prestito o con materiale di risulta del cantiere; • Compattazione del piano di posa della massicciata; • Posa di eventuale geotessuto e/o geogriglia da valutare in base alle caratteristiche geomeccaniche dei terreni; • Realizzazione dello strato di fondazione o massicciata di tipo stradale, costituito da misto granulare di pezzatura fino a cm 15, che dovrà essere messo in opera in modo tale da ottenere a costipamento avvenuto uno spessore di circa cm 40. • Realizzazione dello strato di finitura: costituisce lo strato a diretto contatto con le ruote dei veicoli, al di sopra dello strato di base deve essere messo in opera uno strato di finitura per uno spessore finito di circa cm 10, che si distingue dallo strato di base in quanto caratterizzato da una pezzatura con diametro massimo di cm 3. Una procedura simile verrà seguita anche per la realizzazione delle piazzole ausiliari. Al termine dei lavori la piazzola di montaggio verrà mantenuta anche per la gestione dell'impianto mentre le piazzole di montaggio gru verranno totalmente dismesse e le aree verranno restituite ai precedenti usi agricoli. È prevista, inoltre, la realizzazione di due aree di cantiere e di un'area di stoccaggio temporaneo dove si svolgeranno le attività logistiche di gestione dei lavori e dove verranno stoccati i materiali e le componenti da installare oltre al ricovero dei mezzi. In analogia con quanto avviene all'estero non sarà realizzata nessuna opera di recinzione delle piazzole degli aerogeneratori, né dell'intera area d'impianto.

3. Opere elettriche Il cavidotto elettrico, il cui tracciato è stato studiato comparando le esigenze di pubblica utilità dell'opera con gli interessi sia pubblici che privati, collegherà in MT gli aerogeneratori e alla Stazione Elettrica. Le opere previste consistono in: - linee elettriche in media tensione a 30 kV in cavo interrato necessarie per l'interconnessione degli aerogeneratori alla stazione elettrica di trasformazione; - una stazione elettrica di utenza di trasformazione 30/150 kV; - una cabina di raccolta e misura di interconnessione tra gli aerogeneratori e la stazione elettrica di utenza; - una linea elettrica in alta tensione a 150 kV in cavo interrato per la connessione in antenna della sezione di impianto e lo stallo a 150 kV previsto all'interno dell'ampliamento del satellite della stazione elettrica della RTN "ERCHIE 380/150 kV"; - Gli scavi relativi alla posa di ogni cavidotto saranno del tipo a sezione obbligata ed ospiteranno uno o più conduttori ad una profondità di m 1,20 (media tensione) o m -1,60 (alta tensione) dal piano campagna.

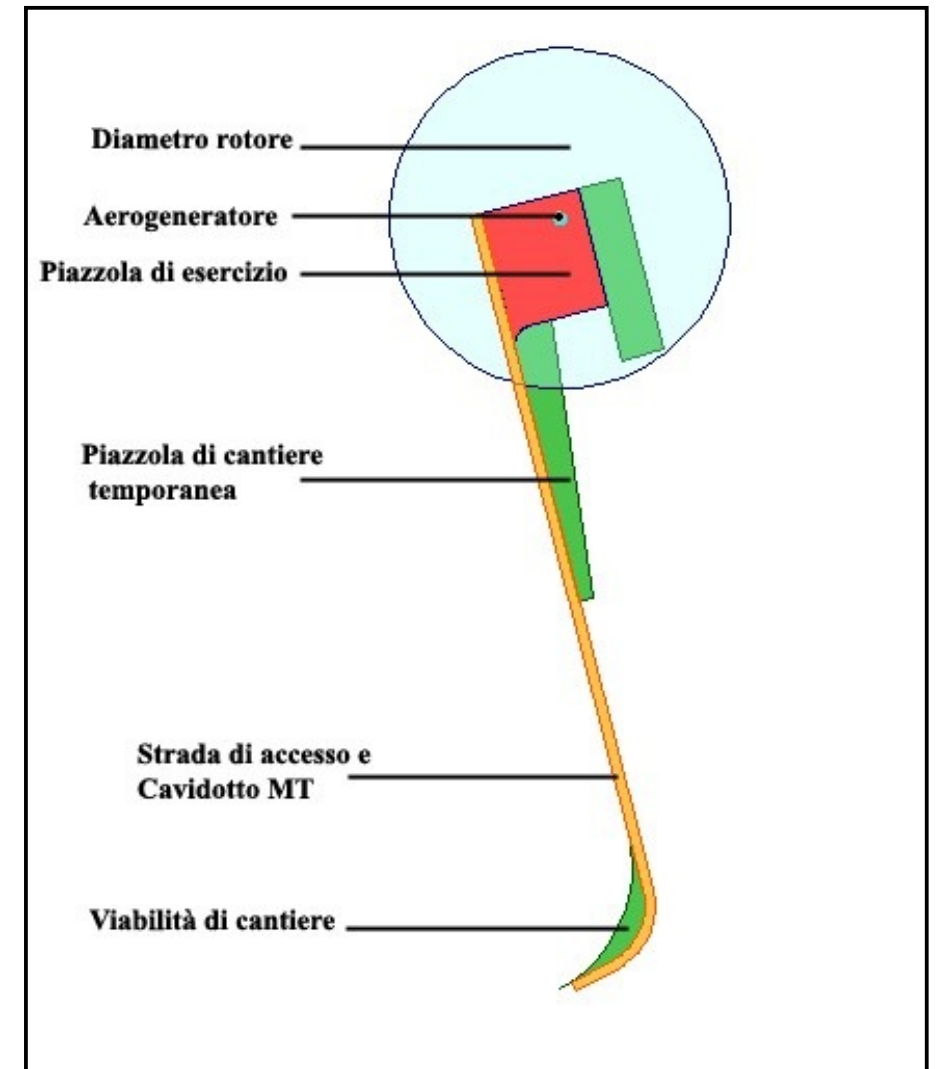


Fig. 1 - esempio di aerogeneratore con i particolari dell'area di cantiere e degli interventi previsti

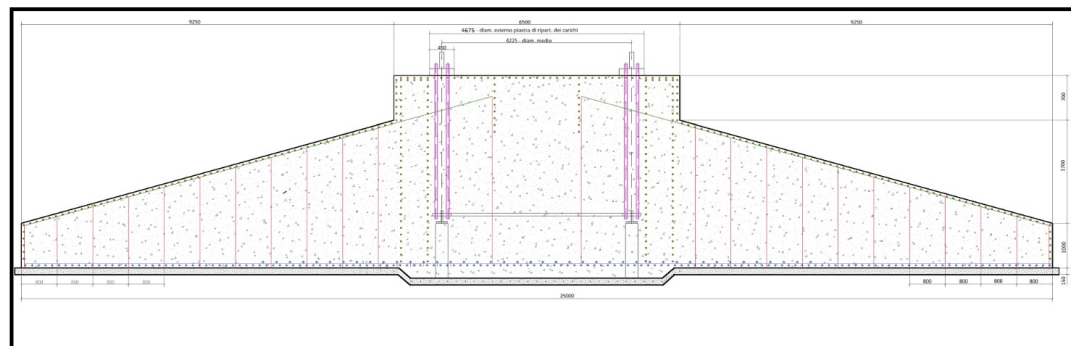


Fig. 3 - stralcio progettuale della fondazione dell'aerogeneratore

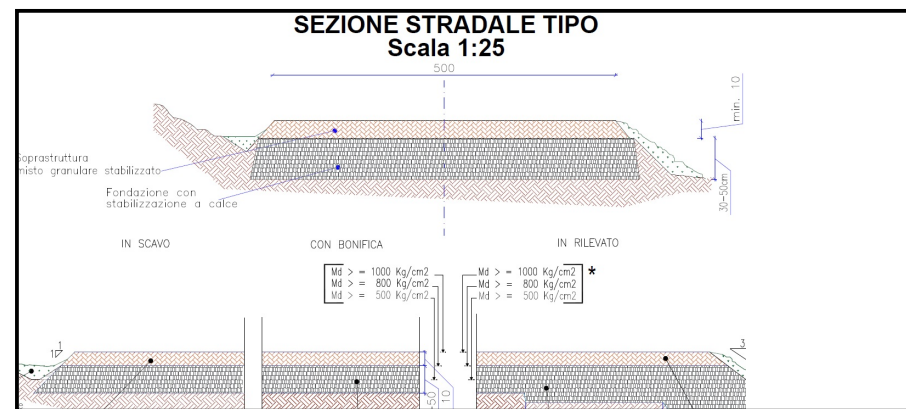


Fig. 4 - esempio di tipica strada di accesso al parco eolico

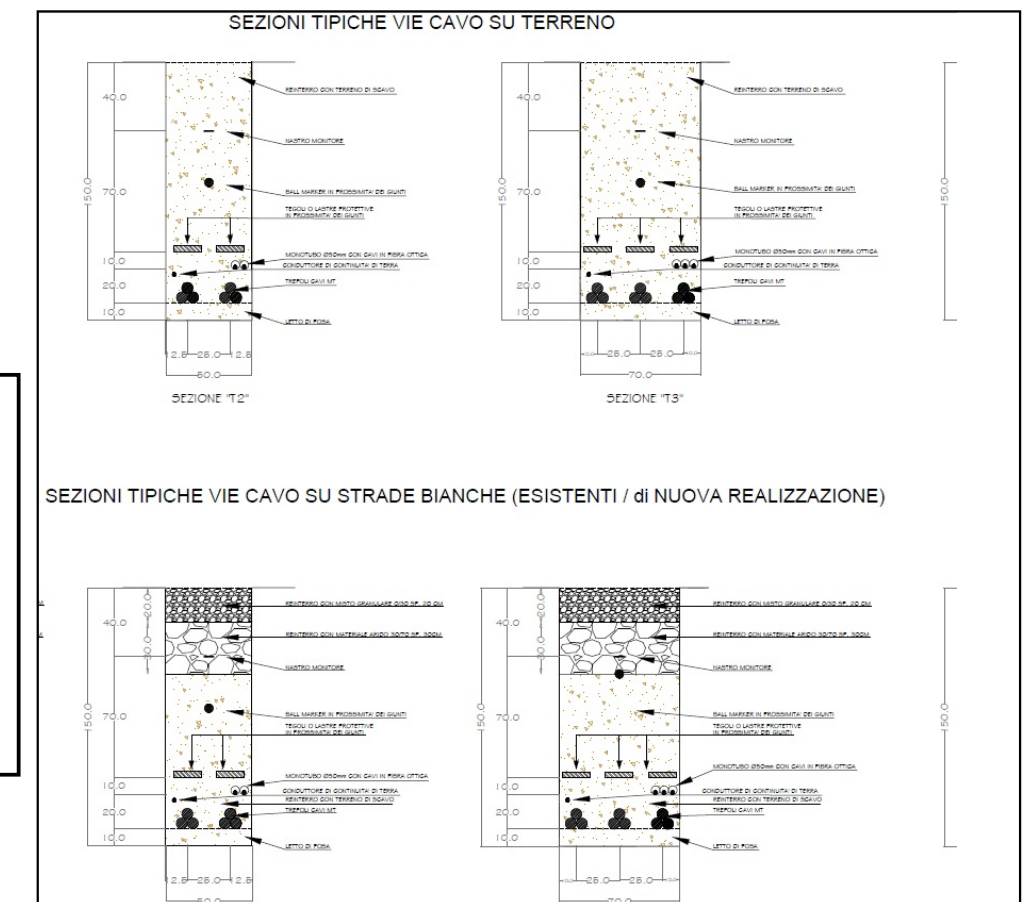


Fig. 2 - stralcio progettuale della fondazione dell'aerogeneratore



## GEOMORFOLOGIA DEL TERRITORIO

L'unità fisiografica di riferimento per le opere di progetto è riconducibile ad un'area pianeggiante, con energia del rilievo bassa, quote topografiche declinanti verso il mar Ionio e variabili da circa 60-70 m.s.l.m. fino a valori minimi da ritrovarsi lungo la costa. L'attuale assetto geomorfologico e litostratigrafico risulta nel complesso connesso all'interazione tra le fasi di regressione marina e le oscillazioni glacioeustatiche che hanno portato alla deposizione delle calcareniti plioceniche. Il carsismo ipogeo risulta moderatamente sviluppato ed ha prodotto – in superficie – un residuo insolubile noto come "terra rossa", che talora crea una coltre molto sottile in superficie o si accumula in corrispondenza di fratture e/o piccole cavità. Le fenomenologie carsiche in superficie sono evidenti perlopiù per la presenza di doline e/o conche di dimensioni molto variabili e al cui fondo si ritrovano riempimenti di "terra rossa". Le aree carsiche hanno range di permeabilità molto elevati, motivo per il quale in tutto il territorio oggetto del presente studio si registra l'assenza di un reticolo idrografico ben impostato. Difatti la gran parte del territorio è caratterizzato da una assenza di corsi d'acqua definiti a causa della elevata permeabilità delle rocce affioranti e dalla presenza di bacini endoreici. Dal punto di vista strettamente morfologico, gli aerogeneratori di progetto saranno realizzati in zone la cui topografia risulta pressoché pianeggiante e si colloca, nello specifico, in un contesto deposizionale di origine continentale. Le aree di interesse su cui verranno installati gli aerogeneratori quindi non sono interessate da processi attivi di evoluzione e modellamento morfologico, i quali si svolgono in maniera marginale se non addirittura nulla per l'assenza di gradienti topografici ed idraulici significativi e scarsità di circolazione attiva delle acque meteoriche.

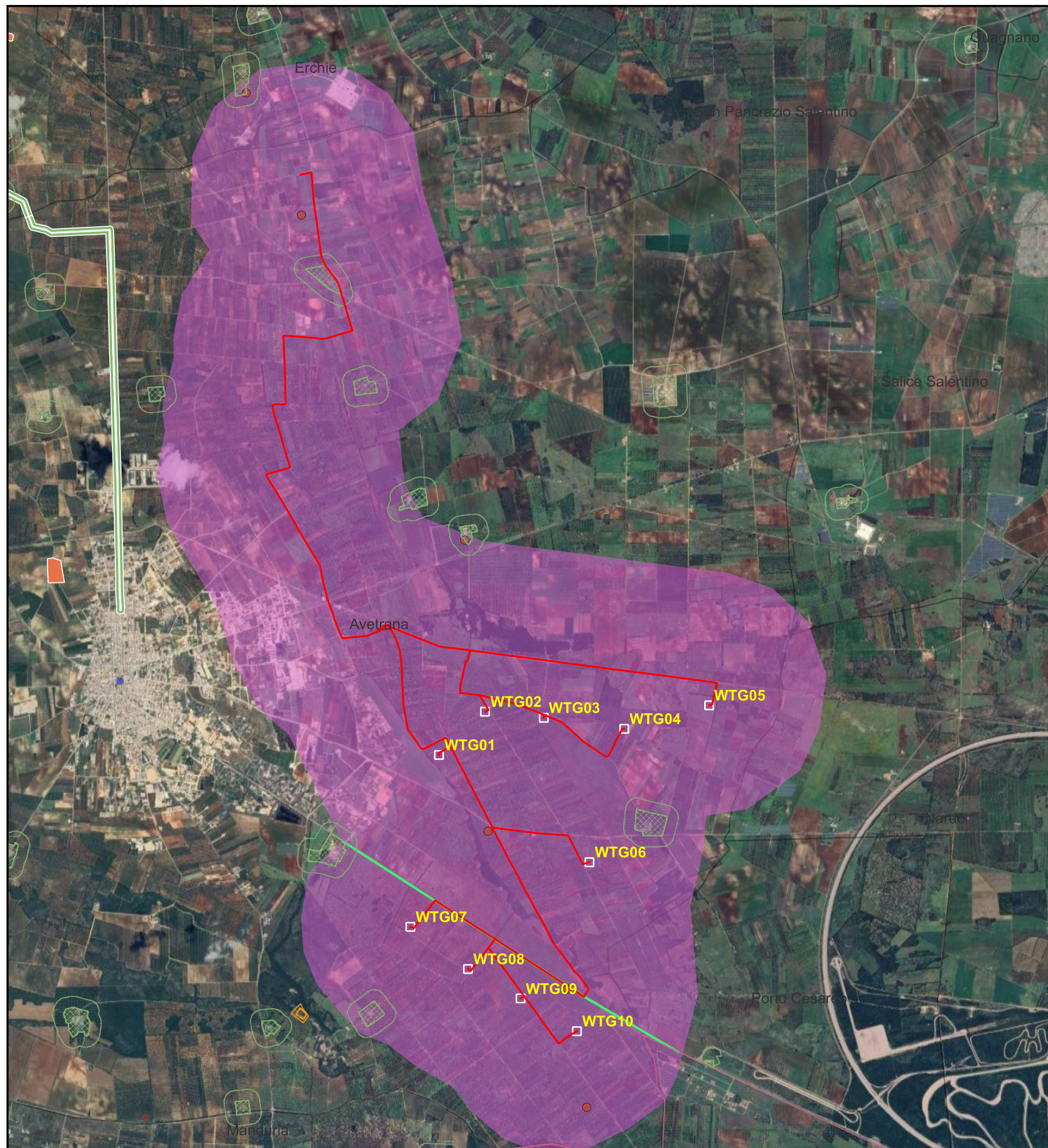
Le caratteristiche geologiche dell'area d'impianto si inquadrano per la presenza di unità ben definite e costituite da successioni carbonatiche piuttosto monotone ed omogenee. L'area di studio dal punto di vista geologico ricade all'interno del Foglio 203 – Brindisi in scala 1:100.000:

Gli elementi emersi dalle rilevazioni di campagna hanno evidenziato l'esistenza di singole formazioni associate a:

-	Unità della Piattaforma Apula
-	Unità dell'Avanfossa appenninico-dinarica
-	Unità Marine Terrazzate

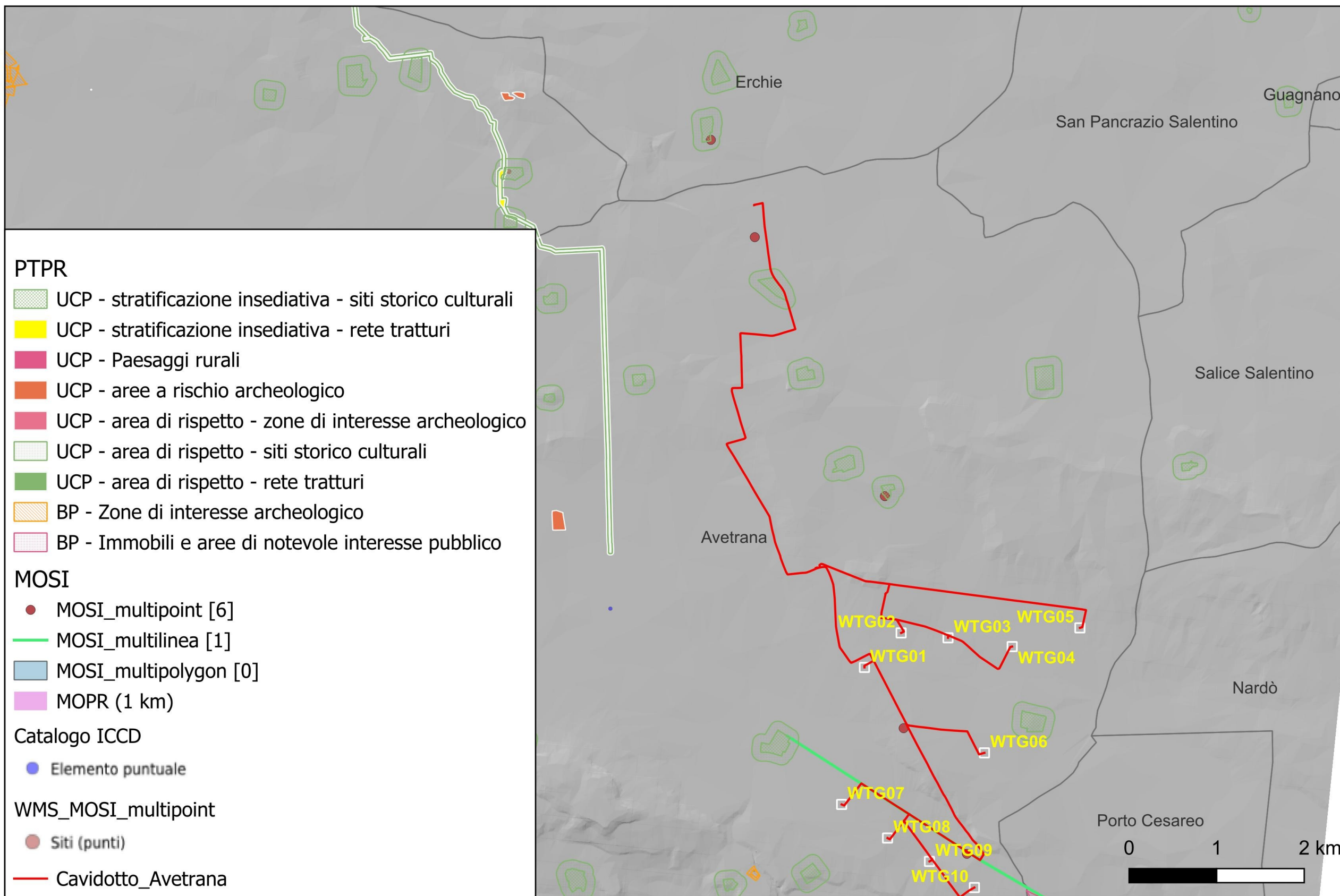
All'unità della Piattaforma apula appartengono le formazioni che documentano i processi di subsidenza associate ad una tettonica collisionale. La seconda unità è rappresentata invece da un insieme di formazioni collegate alle prime fasi di formazione dell'orogene appenninico-dinarico e l'ultima – di contro – comprende tutte le sequenze prodotte dalle oscillazioni eustatiche del livello marino causate dai fenomeni di uplift di tutto il complesso catena-avanfossa-avampaese, oltre che dal concomitante eustatismo glaciale iniziato nel Pleistocene medio. Nello specifico, come visibile anche dallo stralcio della carta geologica sono rinvenibili tre principali unità litostratigrafiche in corrispondenza dell'areale di progetto:

Calcare di Altamura (Cenomaniano – Turoniano): si tratta di calcari e calcari-dolomitici compatti, ceroidi, di colore grigio-nocciola, grigio-rossastri associati a calcari cristallini vacuolari e biancastri con un contenuto di CaCO<sub>3</sub> molto elevato. Lo spessore massimo in affioramento si aggira attorno ai 150 metri, tuttavia in base alle condizioni giaciture, può arrivare anche a 300 m circa. Da un punto di vista stratigrafico il Calcare di Altamura corrisponde ad una porzione della piattaforma apula con facies lagunare di retroscogliera. L'unità in questione si presenta quasi sempre stratificata, di solito in banchi fino a 2 metri. Lungo la successione, in particolare laddove la presenza di cavità carsiche o fratture è piuttosto frequente, possono rinvenirsi prodotti residuali ("terre rosse") - Calcareni di Gravina (Pliocene superiore) - Le Calcareni di Gravina fanno parte dell'unità dell'avanfossa appenninico-dinarico. Si tratta di calcareniti organogene, variamente cementate, porose, biancastre, grigie e giallognole. Talvolta la parte basale della formazione a contatto con il calcare, si ha un conglomerato ciottoli calcari più o meno arrotondati, con matrice calcarea bianca, gialla o rossastra. Si presenta massiccia o con debole stratificazione e lo spessore risulta fortemente variabile da luogo a luogo in funzione dell'andamento del substrato calcareo. Nel complesso, questa tipologia di deposito è caratterizzata da una modesta diagenesi, tuttavia in alcuni casi assume una notevole litificazione tanto da mostrare analogie con i calcari sottostanti: in tale circostanza l'elemento distintivo è rappresentato dalla presenza di grossi resti di Artica Islandica - Depositi Marini Terrazzati (Pleistocene Medio – Superiore); Sono costituiti da sabbie calcaree poco cementate con intercalati banchi di panchina; Sabbie



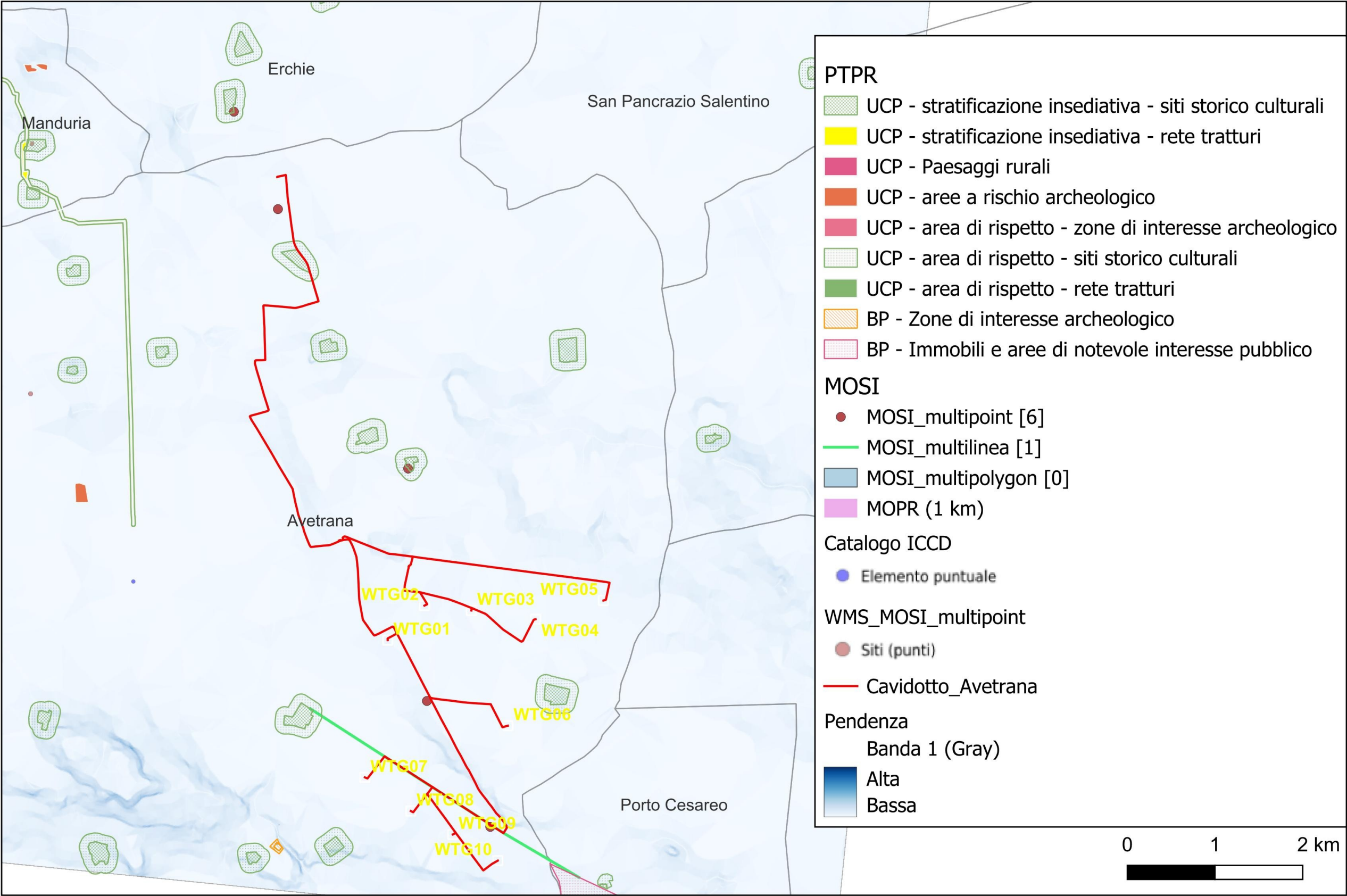


# Carta delle ombreggiature

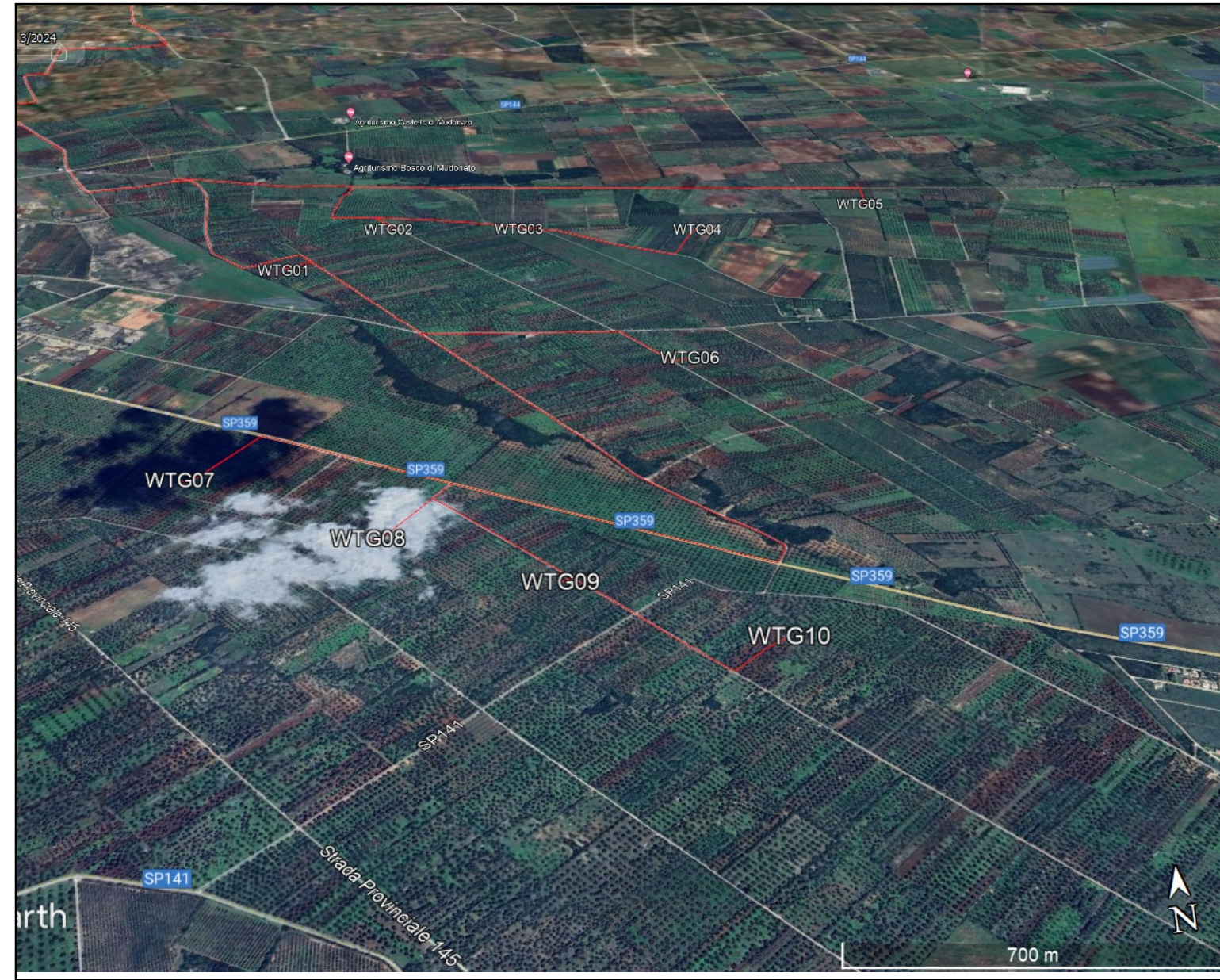
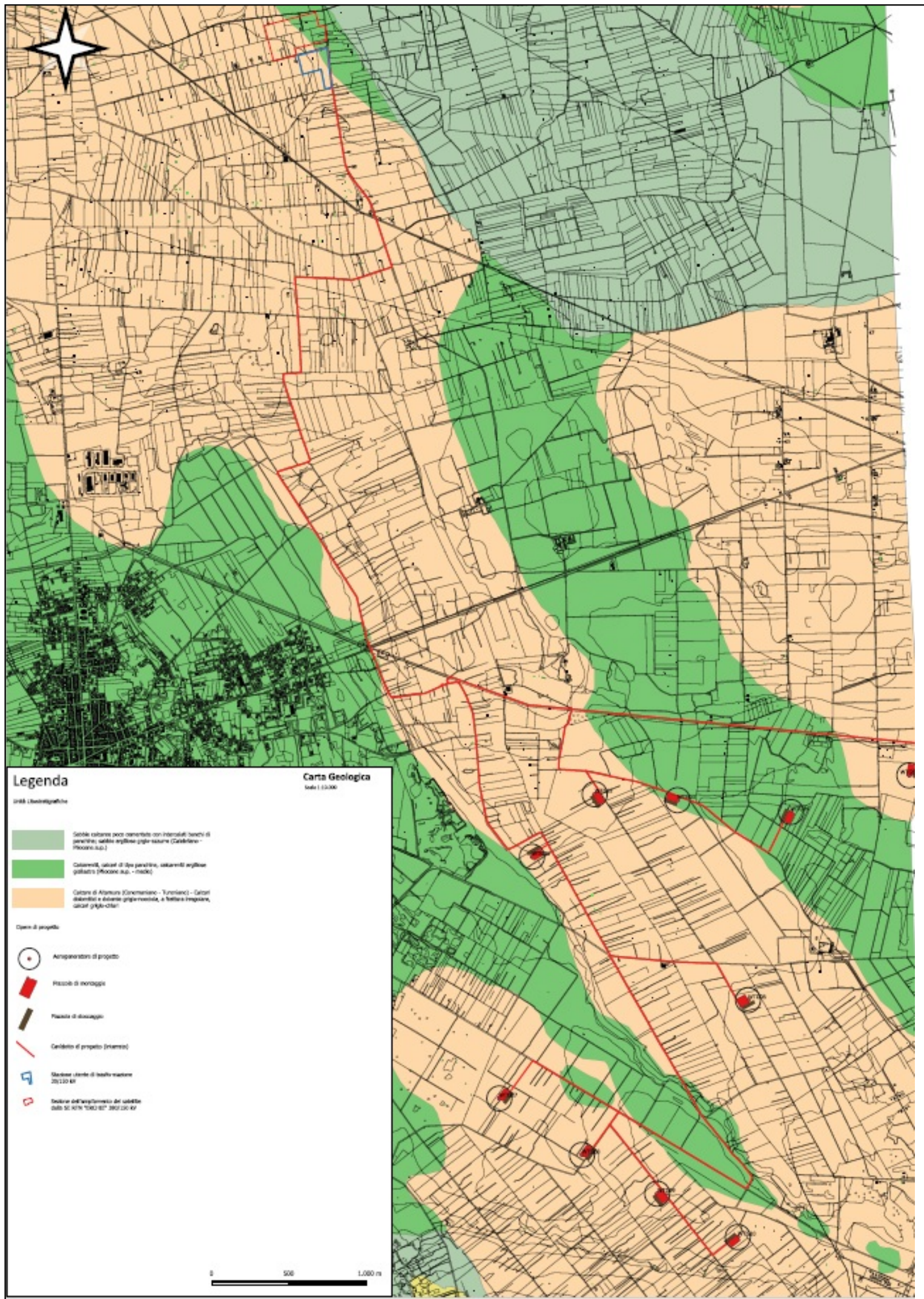




# Carta delle ombreggiature









## CARATTERI AMBIENTALI STORICI

Le opere progettuali ricadono in un comprensorio territoriale caratterizzato da un paesaggio fortemente identitario, prima rurale e successivamente agrario, "antropizzato", come già detto, con le grandi opere di bonifica avviate agli inizi del Novecento e con la Riforma Fondiaria del Secondo Dopoguerra. Nelle cartografie storiche l'area in cui ricade il Parco eolico in progetto, rientrava nelle cd. Folte Macchie d'Arneo mentre il tracciato del cavidotto fino alla Sottostazione rientravano nel cd. Bosco di Mutinato, ben rappresentati nelle cartografie medioevali e del Settecento e di inizi Ottocento. Le Folte Macchie d'Arneo erano caratterizzate da ampi pascoli cespugliosi con vasta e fitta macchia mediterranea, boscaglia e paludi con fauna che gradualmente è andata estinguendosi fino a scomparire. Questo territorio per le peculiari caratteristiche geomorfologiche risulta frequentato a partire dal Paleolitico Medio e nel Neolitico con attestazioni concentrate in corrispondenza di grotte carsiche e di collinette calcarenitiche in posizione dominante e strategica. Per le fasi successive fino all'Età romana nella macroarea esamina non risulta leggibile una occupazione di tipo capillare, stabile e continuativa ad eccezione di insediamenti che ricadono oltre l'area di buffer. In età romana dominava la macchia mediterranea ed il boschivo con le uniche forme di insediamento rappresentate da nuclei sparsi di insediamenti rurali legati allo sfruttamento agricolo concentrati soprattutto nella zona meridionale attraversata dalla via Sallentina. Le successive devastazioni e incursioni nella terra dell'Arneo con Totila nel 538 e nel 547, dei Longobardi nel 662 d.C. e degli Arabi nel IX-X secolo determinarono una progressiva distruzione delle aree boschive e il conseguente abbandono delle campagne e dei villaggi. Durante le persecuzioni iconoclaste monaci Basiliiani fuggiti dall'Oriente trovarono rifugio in questi luoghi impervi e diedero l'avvio ad una prima opera di rimboscimento e bonifica impiantando vigneti e uliveti. Con la vasta opera di bonifica avviata nei territori demaniali da Federico II fu permesso ai privati di appropriarsi delle terre demaniali paludose a patto di bonificarle e metterle a coltura determinando così uno sfruttamento intensivo delle terre con l'aumento del loro valore e di conseguenza un processo di privatizzazione che ne mutò l'assetto territoriale; numerose donazioni di terre furono fatte a Monasteri e alle Università. Il conseguente ripopolamento di questo territorio determinò la nascita di numerosi casali, ancora oggi molti in parte rintracciabili sul terreno e ricordati nella toponomastica. Sui resti degli antichi casali medioevali sorsero poi a partire dal XVI-XVII secolo le masserie con i loro vasti terreni di pertinenza di proprietà di Enti ecclesiastici e di famiglie nobiliari. La politica spagnola favorì lo sviluppo dell'allevamento del bestiame e sulla locazione di Terra d'Otranto (istituita nell'Arneo a Salice Salentino) gravitarono oltre a mandrie locali anche quelle transumanti.



Fig. 5 - Tabula Peutingeriana

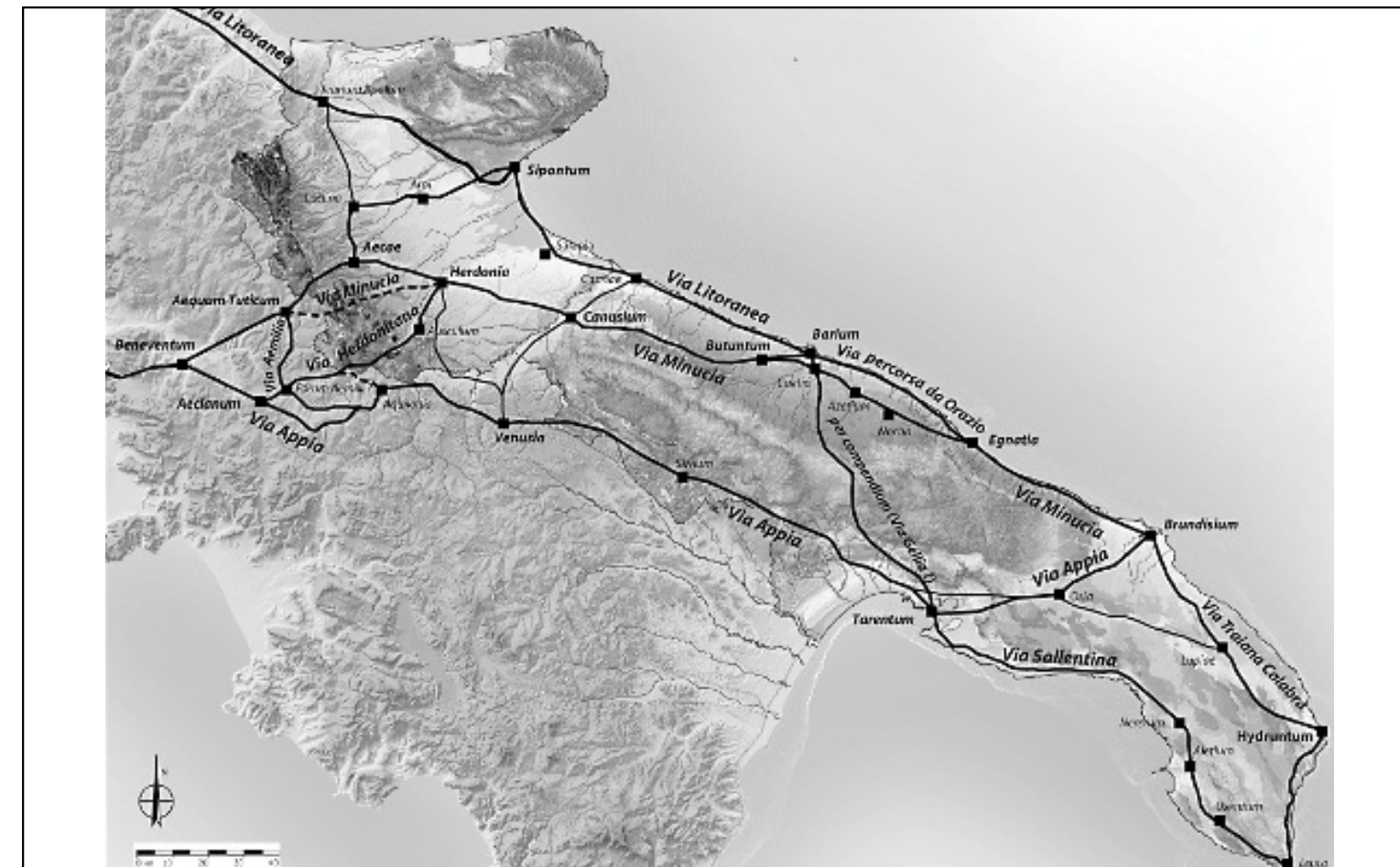


Fig. 6 - Via Appia e il sistema stradale in Puglia tra Pirro e Annibale (G. Ceraudo 2012)



## CARATTERI AMBIENTALI ATTUALI

L'area di progetto è caratterizzata da un paesaggio fortemente identitario e stratificato, in cui le peculiarità geomorfologiche e naturali si intersecano con fenomeni di antropizzazione. Il paesaggio è di tipo agrario con sfruttamento agricolo che consiste nella tipica alternanza delle colture a seminativo, uliveto ed in minore percentuale a vigneto. L'area era un tempo occupata da macchia mediterranea e zone boschive, ma essa ha subito profondi cambiamenti a seguito della bonifica agraria eseguite in epoca fascista, la quale ha in parte cancellato gli ecosistemi. Nonostante l'inserimento nel territorio nel 1970 della pista automobilistica (Nardò Technital Center), l'area ha mantenuto la sua vocazione scandisce la viabilità interpodereale fra i vari fondi. Nel territorio sono leggibili i segni della bonifica agraria, della realizzazioni di sistemi di canalizzazione ed opere idrauliche in generale, talvolta enfatizzate dalla vegetazione ripariale. Gli aerogeneratori di progetto sono tutti ubicati in aree classificate come "E" e quindi agricole ai sensi del PRG vigente, come evidenziato dalla carta dell'uso dei suoli.

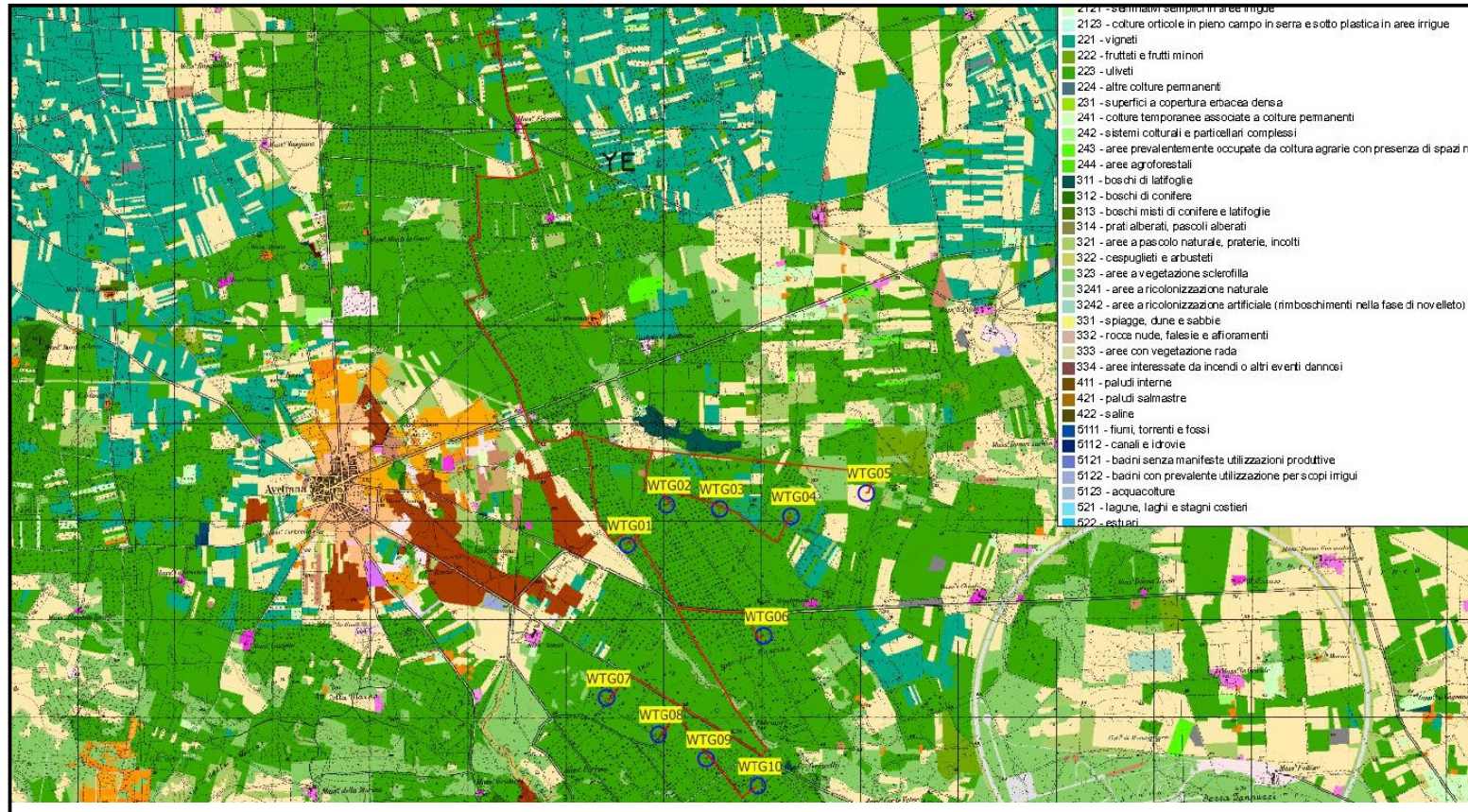


Fig. 7 - Carta Uso dei Suoli

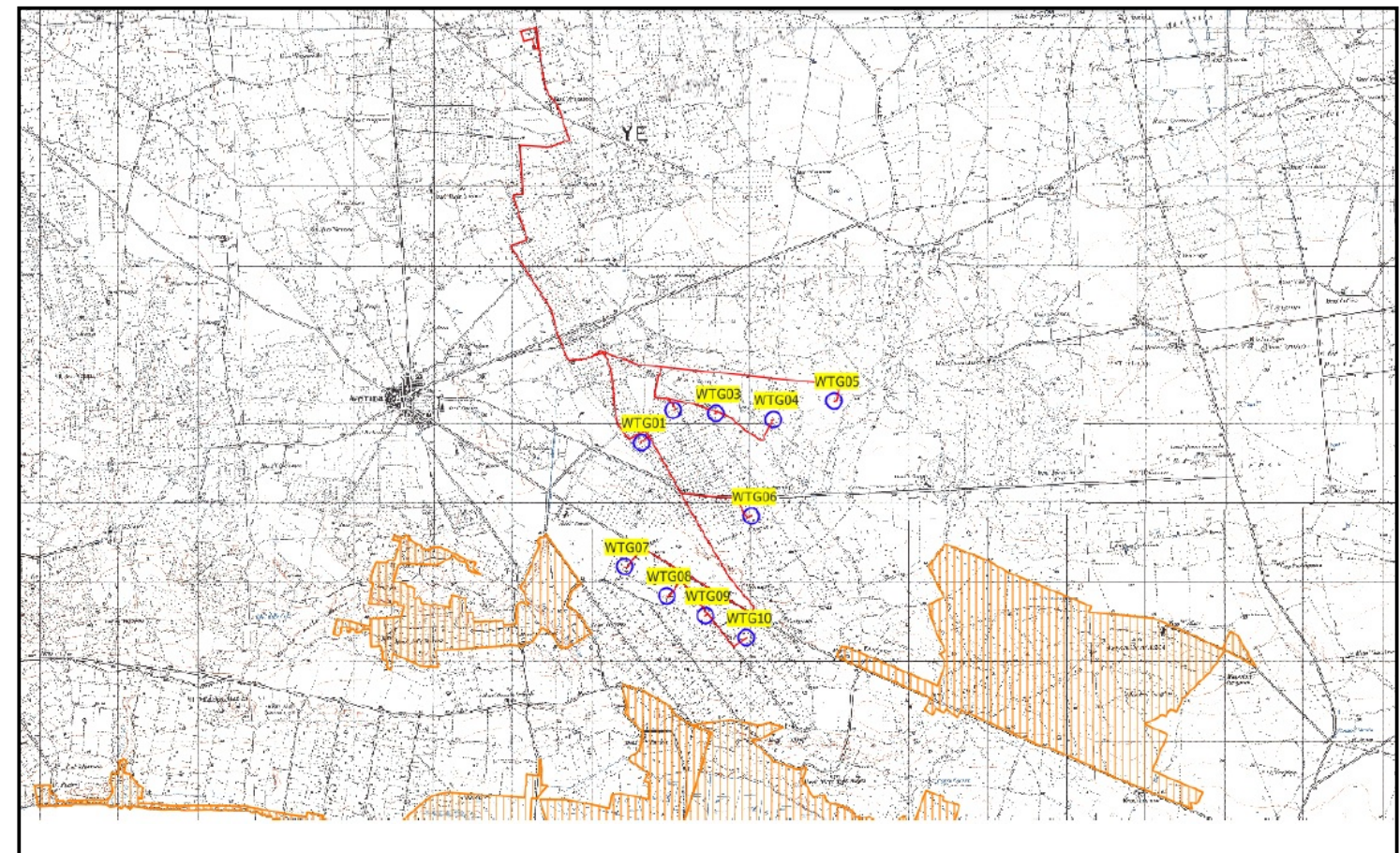


Fig. 8 - Inquadramento rispetto alla Rete Natura 2000



## SINTESI STORICO ARCHEOLOGICA

Le opere progettuali ricadono in un comprensorio territoriale che, come rilevato dall'analisi della cartografica storica, era occupato in antico da superfici boschive, da ampie aree incolte con presenza di macchia mediterranea e con caratteristiche geomorfologiche che lo resero abbastanza favorevole al popolamento. Occorre precisare che per la fase di ricerca bibliografica e archivistica è stato considerato un areale di circa km 1 (MOPR) dal centro dell'area di progetto (Carta delle presenze archeologiche), che corrisponde al buffer indicato nell'allegato 1 della circolare 53.2022 del 22/12/2022 del MIC al comma 2, in cui viene evidenziato "che l'estensione dell'area non sia eccessiva, per non porre in capo al professionista o alla ditta incaricata e/o al committente l'onere, in termini di tempi e costi, di uno studio territoriale non focalizzato sul rischio connesso al progetto dell'opera, fine primario della norma in oggetto". I siti ricadenti nell'area in questione sono stati riportati nelle specifiche schede MOSI. Per la consultazione dei vincoli archeologici ci si è avvalsi degli strumenti forniti dal Piano Paesaggistico della Regione Puglia (sit.puglia.it) e dalsito vincoli in rete (<http://vincolinrete.beniculturali.it/>). Si è consultato il materiale edito in nostro possesso o recuperabile sul web, oppure attraverso lo spoglio bibliografico eseguito nei cataloghi del Servizio Bibliotecario Nazionale (<http://opac.sbn.it/>) o di archivio presso il portale Nazionale <https://va.mite.gov.it/>. A completamento di questa prima raccolta per la consultazione si è fatto riferimento, inoltre, al database fastonline.org e dei principali repository di pubblicazioni scientifiche (<http://academia.edu>, [www.researchgate.net](http://www.researchgate.net)), queste ultime integrate con i risultati scaturiti dall'interrogazione di motori di ricerca specialistici come scholar.google.it, che hanno permesso di ricercare eventuale bibliografia più recente. Complessivamente, sono stati individuati e consultati saggi, atti di convegni nazionali e internazionali, cataloghi di mostre, monografie; i testi utilizzati sono quelli riportati nel paragrafo "Bibliografia essenziale di riferimento" (sotto forma di elenco di abbreviazioni – autore/ anno di edizione – o sigle, con relativo scioglimento). Le notizie edite e d'archivio censite per lo studio dell'area di progetto, inquadrano comunque un'area più ampia rispetto al baricentro dell'areale di progetto prevista km 1 - MOPR, al fine di pervenire ad un quadro storico-archeologico il più possibile esaustivo e d'insieme del comprensorio territoriale di riferimento. L'area delle murge tarantine è sede di insediamenti umani fin dall'età preistorica, riserva evidenze archeologiche peculiari che testimoniano una continuità di vita nel corso del tempo. Siti archeologici sono attestati su tutta l'area, in età preistorica, protostorica, in età messapica e greca, o lungo le valli o pianure, in quest'ultimo caso ne tracciano l'antica viabilità di epoca romana – medievale. In assenza di una ricerca sistematica e su vasta scala, nel comprensorio di nostro interesse si segnalano rinvenimenti archeologici occasionali avvenuti in seguito a lavori agricoli o per la messa in posa dei sottoservizi o di evidenze storico-architettoniche note nelle fonti storiografiche e nelle cartografie storiche, ancora in parte rintracciabili sul terreno. I dati pervenuti, come già detto, si riferiscono a diverse fasi del popolamento antico di questo territorio e risultano collocabili in un orizzonte cronologico molto ampio compreso tra il Paleolitico e l'Età medioevale e postmedioevale considerando i complessi masserizi e le torri di avvistamento presenti nel territorio. Il territorio risulta frequentato fin dal Paleolitico Medio (MOSI 4-5) e nel Neolitico con attestazioni di industria litica concentrate in corrispondenza di collinette calcarenitiche in posizione strategica dominante (MOSI 2) e nella zona sud-occidentale all'interno di grotte carsiche (MOSI 4-5). Nella fase protostorica la necessità di controllo del territorio vede nella Puglia meridionale, soprattutto nel Salento, la costruzione di numerose specchie, dolmen e menhir. Il megalitismo è un fenomeno molto complesso e con caratteri non uniformi che variano geograficamente, rimane ancora oggi un argomento molto dibattuto nella letteratura archeologica. In mancanza di dati stratigrafici risulta infatti molto controversa la datazione e funzione di questi monumenti. Nel territorio esaminato sono segnalate nella zona tra Erchie ed Avetrana a Sud di Masseria La Cicerella la cd. Specchia Crocchie oggi scomparsa ed un'altra in parte distrutta durante i lavori di scavo dell'Ente AQP ha restituito una tomba datata al IX-VIII sec. a. C. (MOSI 1). Per le fasi successive fino all'Età romana, ad eccezione dell'insediamento pluristratificato de Li Castelli (vincolo archeologico L.490/1999 – fuori area di buffer) frequentato dall'VIII a.C. al I d.C.) in questo territorio non risulta leggibile una occupazione di tipo capillare, stabile e continuativa. Il sito de Li Castelli è stato oggetto di indagini sistematiche stratigrafiche negli ultimi decenni da parte della Libera Università di Amsterdam. L'insediamento sorge in un'area già interessata da frequentazioni antropiche a partire dall'Età del Ferro (VIII-VII a.C.); in età ellenistica che assume dimensioni piuttosto estese, con una superficie di circa 45 ha e ad esso è riferibile una estesa area di necropoli in parte intercettata e distrutta durante lavori agricoli datata tra la fine del VI a.C. e gli inizi del V a.C. rinvenuta nel 1967 nei pressi di Masseria Leandro (fuori area di buffer). E' ipotizzato, sulla base di brevi tratti rinvenuti, il tracciato di un asse viario (con andamento verosimilmente parallelo a quello della SS 7) che collegava l'insediamento de Li Castelli alla città messapica di Manduria. Un'area di frammenti fittili che documenta una frequentazione di età messapica è segnalata in località Casa Porcara (fuori area di buffer) e tracce di frequentazione di età ellenistica sono attestate nei pressi di masseria Vocettina (fuori area di buffer) e l'inizio dell'egemonia politica di Roma si registra in generale nel territorio un graduale abbandono degli insediamenti e delle campagne circostanti come testimonia il sito Li Castelli che nel I a.C. - I d.C. diviene una tappa di sosta e riposo per le truppe romane stanziato lungo la costa ionica (fuori area di buffer). Per la fase romana sono documentate forme di insediamento rurale rappresentate da nuclei sparsi di insediamenti rurali legati allo sfruttamento ed alla lavorazione del ferro; ad un nucleo insediativo non identificato è riferibile una necropoli segnalata nella zona sud-orientale dell'Arneo in località Case Arse risalente al I - II sec. d.C. (fuori area di buffer). Isolati rinvenimenti fortuiti di tesoretti monetali di età romana risultano registrati negli anni Trenta del secolo nei pressi di Masseria Palombaro nel territorio di Salice Salentino (fuori area di buffer) e nel territorio di Avetrana in contrada Chiepo Casanova (MOSI 6). Riguardo al centro abitato di Avetrana, le notizie storiche fornite dal catalogo ICCD del Ministero Indicano che il borgo originario di Avetrana sia nato dalla fusione di tre insediamenti vicini, Santa Maria, San Giorgio e Motunato, distrutti ad opera di saraceni nel IX secolo. Secondo l'Arditi il primo appellativo del casale era Vetustus o Veteranus, solo successivamente fu chiamato Vetrana. L'Albanese fa risalire invece l'origine del paese ad uno stanziamento di milizie "veterane" della vicina città di Oria per la difesa del territorio dalle incursioni saracene. Con la dominazione Normanna il feudo passò alla Contea di Lecce; nel XIV secolo, infeudato al Principe di Taranto, fu donato al barone Vallecchio de Iserio e, dopo pochi anni, al cavaliere Santoro di Bitonto. Alla fine del '400 passò ai Pagano che lo vendettero nel 1587 a Giovanni Antonio Albrizzi, che prese il titolo di Principe di Avetrana. Tra il '500 e il '600, il borgo si estese in direzione della chiesa Matrice andando ad occupare le odierne via Faboni, Principe di Napoli e del Campanile. Secondo le recenti ipotesi ricostruttive, il borgo era dotato di una cinta muraria e vi si poteva accedere da tre porte non più esistenti: la cosiddetta Porticella era posta a sud-est tra via Garbaldi e piazza d'Acquisto, ad ovest vi era Porta Parlatano, sulla via omonima mentre la Porta Grande si apriva nei pressi di Palazzo Pignatelli dove oggi sorge la Torre dell'orologio costruita dopo l'abbattimento della porta nel 1867. Con il XVII secolo l'abitato si espanse oltre le mura, con la creazione di nuovi quartieri. Nel 1639 il feudo fu acquistato dagli Imperiali: Michele, quarto marchese di Oria e principe di Francavilla, fu il primo signore di Avetrana. A lui si devono la risistemazione dell'antico castello e la costruzione del nuovo palazzo. Estintisi gli Imperiali, il feudo passò alla corona di Napoli per essere ceduto più tardi ai Romani che lo detennero fino ai primi del XIX secolo. Nel 1804 fu comprato dai Filo, il conte Massenzio risistemò il palazzo apponendovi il proprio stemma. Il nucleo più antico della città si sviluppa intorno al Torrione, racchiuso tra via Preti, via Ferrara, largo Cavallerizza e via Parlatano. I dati della popolazione evidenziano una crescita costante dell'abitato fino al Settecento. Al 1890 risale la configurazione dell'attuale piazza Vittorio Veneto e la sistemazione dello slargo di fronte alla Matrice, entrambi ricavati dalla demolizione di alcune abitazioni e botteghe.

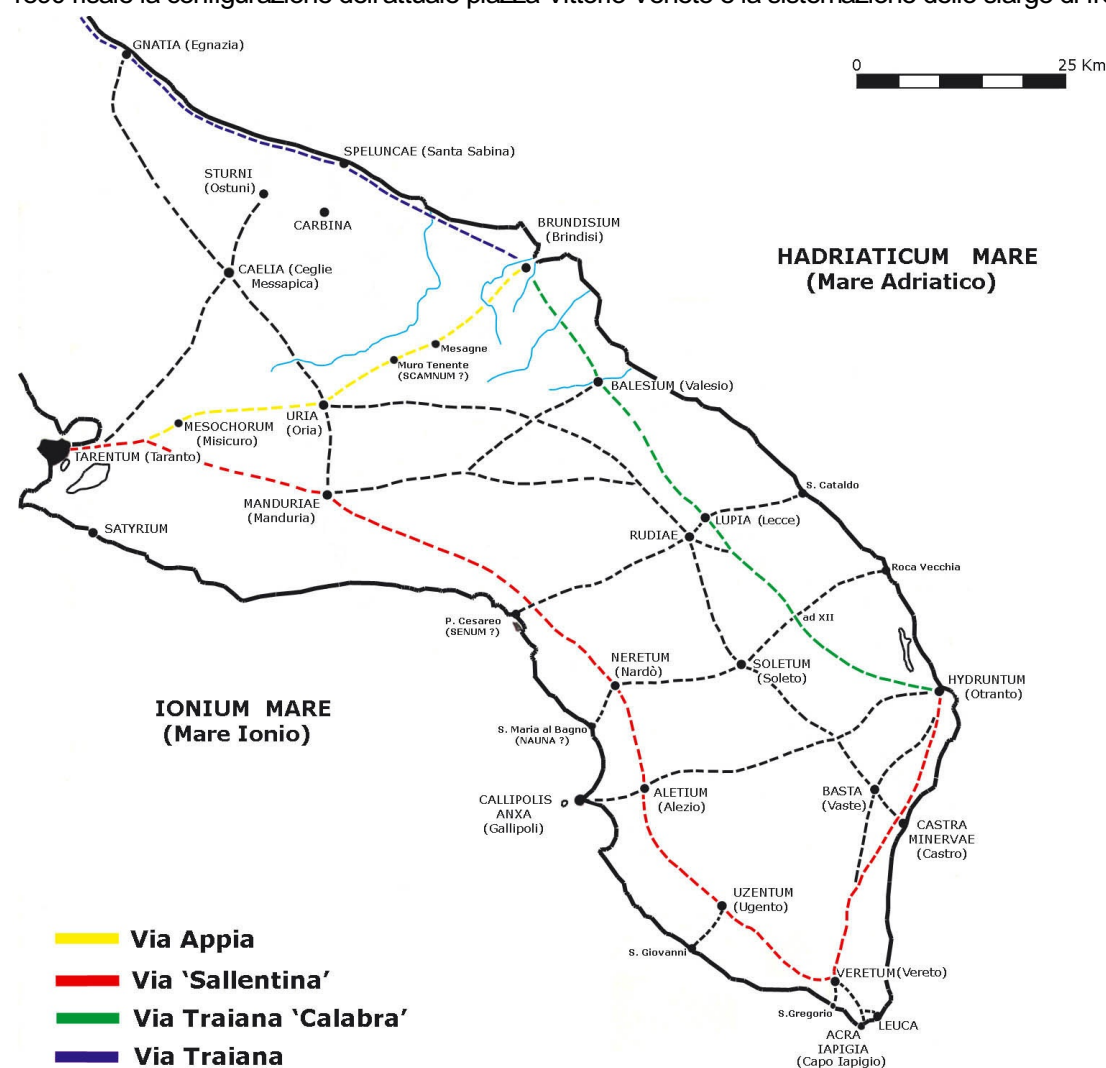


Fig. 9. La viabilità romana secondo Uggeri 91983). Cerchiata in rosso l'area di Porgetto



# Carta delle presenze archeologiche

