



Revisione	Data	Note	Redatto	Controllato	Approvato
1	Dicembre 2017	Prima revisione per richieste ENAC	STEAM	E. Giusto	A. Lisiero
0	Maggio 2017	Prima emissione Studio di Impatto Ambientale	STEAM	E. Giusto	A. Lisiero

Estensore dello studio:

Sistema di gestione di qualità certificato in conformità ad ISO 9001

**STEAM** S.r.l.  
 via Venezia n° 59 int. 15 scala C  
 35131 PADOVA  
 tel. +39 049 8691111 fax +39 049 8691199  
 E-mail: info@steam.it

Consulente:

Committente:

Progetto:

**AEROPORTO "M. ARLOTTA" DI TARANTO-GROTTAGLIE  
 PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE**

**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**

Descrizione elaborato:	Nome elaborato:
<b>RELAZIONE PAESAGGISTICA</b>	<b>G01_0100</b>

Data:	Revisione:	Rif. commessa	Scala:
Dicembre 2017	1	0794	-

## Relazione Paesaggistica

## INDICE

1	PREMESSA .....	4
2	ANALISI DELLO STATO ATTUALE DEL PAESAGGIO .....	5
2.1	DESCRIZIONE DEL CONTESTO PAESAGGISTICO .....	5
2.2	CARATTERI PAESAGGISTICI DEL CONTESTO DI RIFERIMENTO .....	6
2.2.1	ASPETTI GEOMORFOLOGICI.....	6
2.2.2	ASPETTI NATURALISTICI .....	8
2.2.3	SISTEMI INSEDIATIVI STORICI, PAESAGGI AGRARI, TESSITURE TERRITORIALI STORICHE .	10
2.2.4	SISTEMI TIPOLOGICI DI FORTE CARATTERIZZAZIONE LOCALE E SOVRALocale .....	12
2.2.5	PERCORSI PANORAMICI E AMBITI DI PERCEZIONE .....	13
2.2.6	AMBITI A FORTE VALENZA SIMBOLICA – INVARIANTI STRUTTURALI .....	15
2.2.7	SINTESI DELLE PRINCIPALI VICENDE STORICHE.....	16
2.3	CARATTERI PAESAGGISTICI DELL'AREA DI INTERVENTO .....	24
2.3.1	ASPETTI GEOMORFOLOGICI.....	24
2.3.2	ASPETTI NATURALISTICI .....	24
2.3.3	SISTEMI INSEDIATIVI STORICI, PAESAGGI AGRARI, TESSITURE TERRITORIALI STORICHE - ARCHEOLOGIA.....	25
2.3.3.1	INTERPRETAZIONE DELLE FOTO AEREE.....	25
2.3.3.2	LA VIABILITÀ ANTICA .....	28
2.3.4	SISTEMI TIPOLOGICI DI FORTE CARATTERIZZAZIONE LOCALE E SOVRALocale .....	43
2.3.5	PERCORSI PANORAMICI E AMBITI DI PERCEZIONE .....	43
2.3.6	AMBITI A FORTE VALENZA SIMBOLICA .....	43
2.3.7	SINTESI DELLE PRINCIPALI VICENDE STORICHE.....	44
2.3.7.1	GROTTAGLIE .....	44
2.3.7.2	MONTEIASI .....	44
2.3.7.3	CAROSINO.....	45
2.3.7.4	CENNI STORICI SULL' AEROPORTO "M. ARLOTTA" DI TARANTO-GROTTAGLIE .....	46
3	ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA.....	47
3.1	PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE .....	47
3.1.1	LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE .....	47
3.1.2	CONTESTO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO.....	50
3.2	DISPOSIZIONE DALLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE: PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE.....	52

**Relazione Paesaggistica**

3.2.1	OBIETTIVI E STRUTTURA DEL PIANO .....	52
3.2.2	RAPPORTO OPERA-PIANO .....	56
3.3	DISPOSIZIONE DALLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA.....	58
3.3.1	PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI CAROSINO .....	61
3.3.2	PIANO REGOLATORE GENERALE DELLA CITTÀ DI GROTTAGLIE .....	61
3.3.3	PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI MONTEIASI.....	61
3.4	PRESENZA DI BENI CULTURALI VINCOLATI .....	62
4	RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE.....	65
5	PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE.....	67
5.1	GLI INTERVENTI PREVISTI DAL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE .....	67
5.1.1	INFRASTRUTTURE DI VOLO .....	69
5.1.1.1	INTERVENTO A1: VIE DI RULLAGGIO E PIAZZALI AA/MM NORD .....	69
5.1.1.2	INTERVENTO A2: VIE DI RULLAGGIO E PIAZZALI AA/MM SUD .....	71
5.1.1.3	INTERVENTO A3: PIAZZALI AREA MERCI .....	73
5.1.2	EDIFICI SVILUPPO INDUSTRIA AERONAUTICA ED ATTIVITÀ AEROPORTUALI .....	75
5.1.2.1	INTERVENTO B1: EDIFICI LANDSIDE .....	75
5.1.2.2	INTERVENTO B2: EDIFICI AIRSIDE .....	79
5.1.2.3	INTERVENTO B3: EDIFICI INDUSTRIA AERONAUTICA.....	82
5.1.3	VIABILITÀ E PARCHEGGI .....	84
5.1.3.1	INTERVENTO C1: VIABILITÀ .....	84
5.1.3.2	INTERVENTO C2: PARCHEGGI .....	87
5.1.4	IMPIANTI TECNOLOGICI .....	89
5.1.4.1	INTERVENTO D1: IMPIANTI TRATTAMENTO ACQUA.....	89
5.1.5	POLO SPERIMENTALE IN CAMPO AERONAUTICO .....	92
5.1.5.1	INTERVENTO E1: INFRASTRUTTURE PER LA RICERCA .....	92
5.2	LA CONFIGURAZIONE FINALE DELL'AEROPORTO.....	95
5.2.1	L'ASSETTO INFRASTRUTTURALE E FUNZIONALE.....	95
5.2.2	GESTIONE DELLE ACQUE.....	97
6	VERIFICA DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA.....	99
6.1.1	ANALISI DEI PUNTI DI VISTA STATICI .....	100
6.1.2	ANALISI DEI PUNTI DI VISTA DINAMICI .....	110
6.1.3	ANALISI DELLE COMPONENTI CULTURALI INSEDATE.....	130

## Relazione Paesaggistica

6.1.4	ANALISI DEGLI AMBITI A FORTE VALENZA SIMBOLICA.....	142
6.1.5	INTERFERENZA CON LA COMPONENTE ARCHEOLOGICA.....	144
6.1.5.1	REGIO TRATTURELLO TARANTINO.....	144
6.1.5.2	MASSERIA VICENTINO.....	148
6.2	SIMULAZIONE DELLO STATO DI PROGETTO.....	149
6.3	PREVISIONE DEGLI EFFETTI PAESAGGISTICI.....	151
6.4	OPERE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE.....	152
7	CONCLUSIONI.....	153

## Relazione Paesaggistica

### 1 PREMESSA

Il presente documento costituisce la Relazione Paesaggistica redatta ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i, a corredo del "Piano di Sviluppo Aeroportuale" dell'Aeroporto M. Arlotta di Taranto – Grottaglie. Il documento risulta necessario per la presenza all'interno del sedime aeroportuale di un tratto di area, interessato dall'intervento di viabilità C1 previsto dal PSA, appartenente alla rete dei tratturi e relativa area di rispetto, facente parte degli ulteriori contesti paesaggistici così come individuati dal PPTR ai sensi dell'art. 143, comma 1, lett. e) del D.lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.,

Ai sensi dell'art. 91 i progetti sottoposti ad accertamento della compatibilità paesaggistica devono essere corredati dalla Relazione paesaggistica redatta secondo quanto disposto dal D.P.C.M. 12.12.2005 ("individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42").

La presente relazione paesaggistica è impostata pertanto in modo da costituire per l'Amministrazione competente la base di riferimento essenziale per la verifica degli interventi ai sensi dell'art. 146, del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e permette di accertare la conformità dell'intervento con le esigenze di salvaguardia del paesaggio ed in particolare della:

- compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo
- congruità con i criteri di gestione dell'immobile o dell'area
- coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica

La documentazione contenuta nella domanda di autorizzazione paesaggistica indica:

1. lo stato attuale del bene paesaggistico interessato
2. gli elementi di valore paesaggistico in esso presenti
3. gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte
4. gli elementi di mitigazione e compensazione necessari

Come previsto dal DPCM 12 dicembre 2005 il presente documento specifica pertanto:

- Stato Attuale dei luoghi (capitolo contenente la descrizione dei caratteri paesaggistici dell'area di studio, l'indicazione e l'analisi dei livelli di tutela desunti dagli strumenti di pianificazione vigenti, la descrizione dello stato attuale dei luoghi mediante rappresentazione fotografica, lo stato di fatto della preesistenza);
- Caratteristiche progettuali dell'Intervento (capitolo contenente la descrizione delle opere in progetto che deve rendere comprensibile l'adeguatezza dell'inserimento delle nuove opere nel contesto paesaggistico).
- Stato dei luoghi dopo l'intervento (capitolo contenente gli elementi per la Valutazione Paesaggistica, in cui si riporta la previsione degli effetti della trasformazione nel paesaggio circostante).

## 2 ANALISI DELLO STATO ATTUALE DEL PAESAGGIO

### 2.1 DESCRIZIONE DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

L'Aeroporto M. Arlotta di Taranto-Grottaglie è collocato tra i centri urbani di Grottaglie e di Monteiasi in provincia di Taranto, ad una quota sul livello del mare di circa 59 m. Il sedime aeroportuale ricade sul territorio dei Comuni di Grottaglie, Monteiasi e Carosino ed è raggiungibile dalla SP n. 83 che raggiunge i nuclei abitati dai quali esso dista rispettivamente 4, 1,5 e 6 km.

Le coordinate geografiche di riferimento (considerando il centro della pista di atterraggio e decollo nel sistema di riferimento UTM WGS84 fuso 33 Nord) sono 703660 m Est e 4487680 m Nord. Nella cartografia ufficiale d'Italia - IGM serie 50 e 50L – l'aeroporto è collocato al foglio 494.

L'area aeroportuale, all'interno della quale sarà realizzato l'intervento, sorge in una piana agricola fortemente antropizzata dalla presenza dell'aeroporto stesso, da un sistema viabilistico (ferrovia, superstrada E90 e viabilità locale), da insediamenti produttivi (agricoli e artigianali), da centri abitati e case sparse, nonché da estesi impianti fotovoltaici.

Le principali arterie infrastrutturali di collegamento presenti sono:

- via Appia (Strada Statale n. 7 – E90)
- via Partigiani Caduti (Strada Statale n. 7)
- Strada Provinciale n. 83
- Strada Provinciale n. 80
- linea ferroviaria Taranto-Francavilla Fontana)

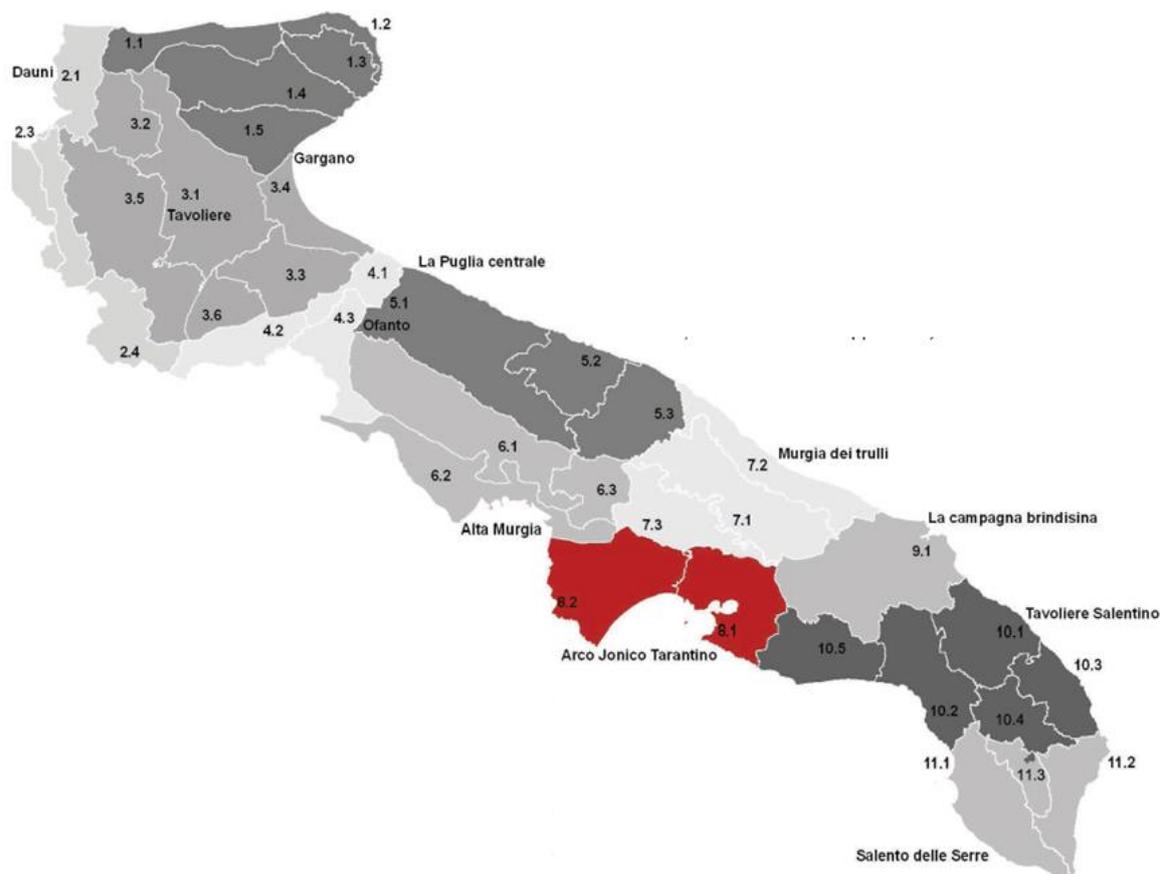
Gli interventi previsti dal PSA oggetto della presente valutazione ricadono interamente all'interno del sedime aeroportuale. L'area risulta già edificata ed è stata oggetto di interventi nel recente passato (in particolare il prolungamento della pista per il quale era stato emesso parere di pronuncia di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni con Decreto DEC/DSA/01104 del 24/10/2005 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali).

Da un punto di vista della configurazione fisica, l'infrastruttura aeroportuale si estende lungo l'asse nord-sud su una superficie complessiva di circa 321 ettari.

Da un punto di vista funzionale, l'aeroporto si distingue in due aree: una, militare, ad est della pista di volo su una superficie complessiva di circa 106 ettari, e una seconda, ad ovest, di circa 215 ettari, dedicata al traffico aereo civile. A queste si aggiunge una terza area, contermina all'aeroporto ma esterna al sedime aeroportuale, a destinazione d'uso industriale, occupata dallo stabilimento dell'Alenia Aeronautica per la realizzazione di alcuni componenti degli aeromobili Boeing. Quest'ultima pertanto non rientra nell'assetto infrastrutturale dell'aeroporto.

## 2.2 CARATTERI PAESAGGISTICI DEL CONTESTO DI RIFERIMENTO

L'area di intervento rientra nell'ambito denominato "Arco ionico tarantino" (n. 8) e in particolare nella figura territoriale paesaggistica (unità minime di paesaggio) "L'anfiteatro e la piana tarantina" (n. 8.1), secondo il Piano Paesaggistico Territoriale approvato (PPTR). Per la trattazione della componente paesaggistica si fa particolarmente riferimento a tale pubblicazione.



**Figura 1 - Suddivisione del territorio comune in ambiti e in figure territoriali paesaggistiche con evidenziato in rosso l'ambito di interesse.**

L'Arco Ionico-Tarantino costituisce una vasta piana a forma di arco che si affaccia sul versante ionico del territorio pugliese e che si estende quasi interamente in provincia di Taranto, fra la Murgia a nord ed il Salento nord-occidentale a est.

### 2.2.1 ASPETTI GEOMORFOLOGICI

La morfologia attuale di questo settore di territorio è il risultato della continua azione di modellamento operata dagli agenti esogeni in relazione alle ripetute oscillazioni del livello marino verificatesi a partire dal Pleistocene medio-superiore, causate dall'interazione tra eventi tettonici e climatici. In particolare, a partire dalle ultime alture delle Murge, si riscontra una continua successione di superfici pianeggianti, variamente estese e digradanti verso il mare, raccordate da gradini con dislivelli diversi, ma con uniforme andamento subparallelo alla linea di costa attuale.

## Relazione Paesaggistica

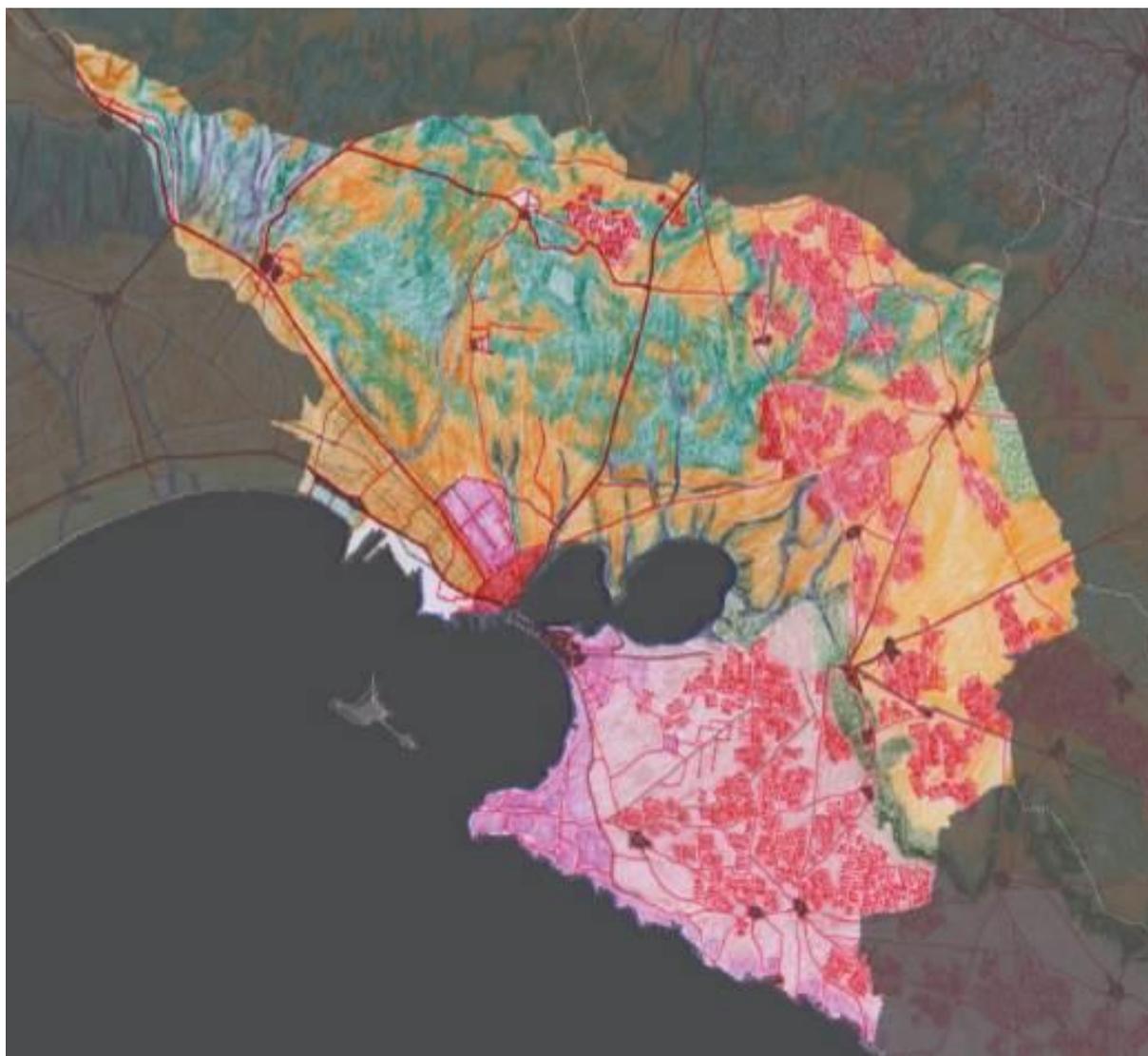


Figura 2 - Figura territoriale 8.1 "L'anfiteatro e la piana tarantina".

L'ambito è costituito da un anfiteatro naturale che si affaccia sul mare ionico al centro del quale, in posizione assolutamente straordinaria, sorge la città portuale di Taranto. Esso è definito a nord dalle ultime propaggini del rilievo murgiano, che degradano dolcemente verso una pianura terrazzata che si estende fino all'importante sistema di cordoni dunali che caratterizzano la fascia costiera occidentale, mentre a sud est la pianura terrazzata incoronata dai bassi rilievi delle Murge tarantine prosegue fino al mare originando una costa rocciosa con sabbie. A questa successione morfologica corrispondono i diversi paesaggi rurali, con la presenza di seminativi che si aprono sulle ampie superfici boscate nei rilievi pedemurgiani, oliveti e frutteti nel livello più alto dei terrazzi pianeggianti del settore occidentale, di agrumeti, oliveti e vigneti nei livelli intermedi e bassi, mentre la coltivazione intensiva a vigneto e seminativo caratterizza il settore orientale. La costa occidentale, meglio preservata dai fenomeni di occupazione antropica è caratterizzata da un'ampia fascia di pineta che copre i cordoni dunali.

La struttura a fasce dell'anfiteatro tarantino è solcato trasversalmente dal sistema dei corsi d'acqua che incidono profondamente i substrati calcarei, dando origine nei tratti più a monte

## Relazione Paesaggistica

al diffuso fenomeno delle gravine che caratterizza questo ambito soprattutto nel versante occidentale. Avvicinandosi alla costa i frequenti corsi d'acqua sono stati oggetto di regimazioni successive, a partire dalle opere di bonifica delle pianure costiere, che ne hanno artificializzato il corso spesso in modo improprio. Un fenomeno particolare è costituito dall'emersione delle acque di falda nei pressi della costa, che danno origine a brevi ma abbondanti corsi d'acqua e in alcuni casi a risorgive sottomarine.

### 2.2.2 ASPETTI NATURALISTICI

L'Ambito strutturalmente si identifica con tre significativi elementi territoriali, l'altopiano carsico che occupa una parte cospicua della Provincia di Taranto, un esteso sistema di canyon e la piana costiera.

L'altopiano è compreso mediamente in un'altitudine intorno ai 400-550 m. (quota massima M. Orimini 519 m.), presentandosi per lo più come una interminabile distesa di piccoli avvallamenti e dolci dossi. È caratterizzato da un sistema a mosaico tra aree agricole, pascoli, boschi di querce. L'altopiano degrada verso la piana costiera del tarantino con una serie di terrazzi morfologici. Lungo questi terrazzi si sono prodotte, circa un milione di anni fa quando la tettonica a zolle ha innalzato il grande zoccolo calcareo delle Murge, una serie di fratture preesistenti delle incisioni nel substrato calcareo, un esteso sistema di canyon con andamento orientativo nord-sud e caratteristica incisione a "V", denominate "Gravine".

A valle del sistema altopiano-Gravine si estende la Piana che degrada sino alla costa sino a comprendere la città di Taranto. Si tratta di un ambiente del tutto diverso sia nella natura geomorfologica che di uso del suolo. Si tratta di suoli profondi che per la loro natura sono stati sottoposti ad una intensa attività di messa a coltura, anche intensiva, agrumeti e più di recente tendoni di uva da tavole con copertura plastificata. La piana è solcata da piccoli corsi d'acqua superficiali che sfociano nel mar Ionio. Sulla costa, a ovest della città di Taranto, si sviluppa uno dei più importanti sistemi di formazioni a Pino d'Aleppo (*Pinus halepensis*) su duna d'Italia e una estesa costa sabbiosa. Mentre sul versante ad est della città si incontrano alcuni rilievi calcarei e coste rocciose alternate a baie sabbiose.

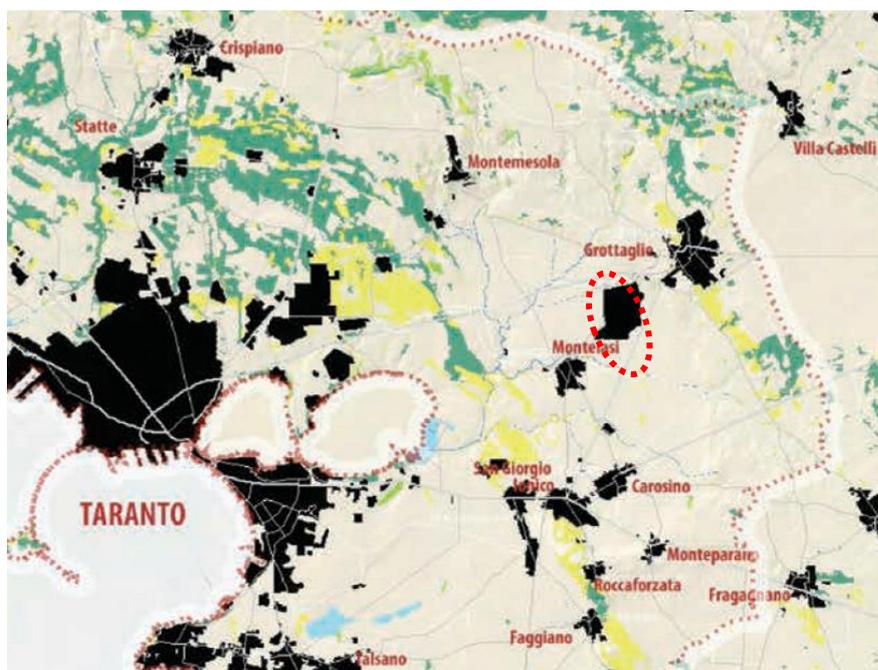
L'insieme dei due sistemi, l'altopiano e il sistema dei canyon, determina le condizioni per l'insediamento di un ecosistema di elevato valore naturalistico e paesaggistico. Specifiche condizioni biogeografiche e climatiche rendono quest'ambito sotto l'aspetto vegetazionale del tutto distinto e caratteristico dal resto della Regione. Le formazioni forestali assumono particolare rilevanza ecologica e paesaggistica, con estensione di circa 16.500 ettari.

Le formazioni a pascolo naturale ascrivibili agli habitat a pseudosteppe mediterranee sono estese con circa 5.700 ettari. La specificità vegetazionale di questo ambito si estrinseca anche con la presenza di numerose specie di interesse biogeografico trans-adriatiche, endemiche e rare.

La presenza delle Gravine e dell'altopiano ricco di pascoli e boschi consente la presenza di una fauna di grande rilevanza con presenza di molte specie rarissime.

Le Pinete Ioniche Costiere si estendono per circa 34 Km, dalla foce del Tara sino alla foce del Bradano. La superficie complessiva, comprendente il bosco il pineto, bosco Romanazzi, bosco Marziotta, Patemisco-Gallio, Tagliacozzo, pineta della Regina, si estende per circa 2600 ettari.

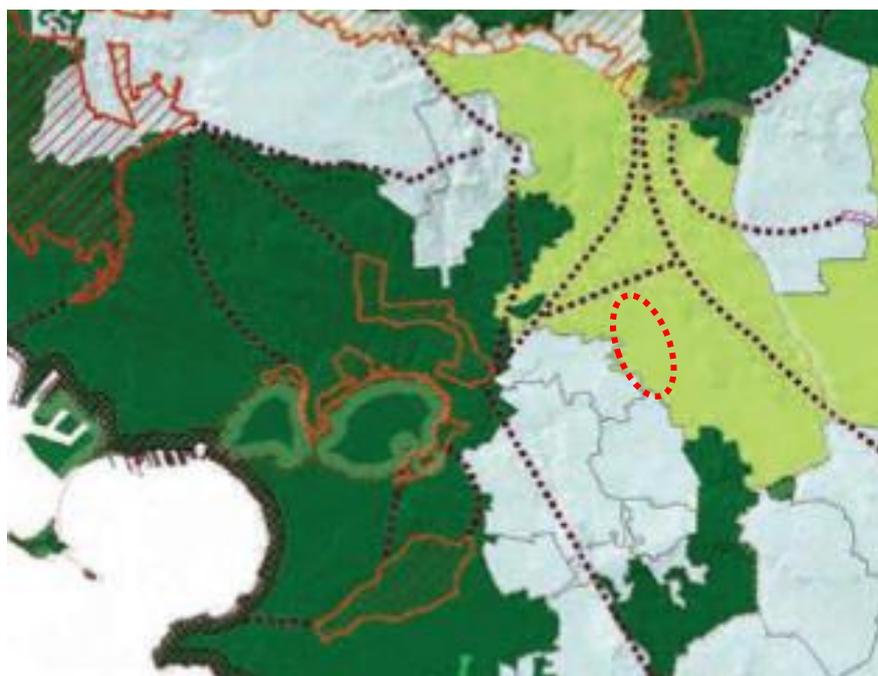
**Relazione Paesaggistica**



Elaborato 3.2.2.1  
 NATURALITÀ

- Naturalità**
- boschi e macchie
  - arbusteti e cespuglieti
  - prati e pascoli naturali
  - aree umide
  - fiumi, torrenti, canali e fossi
  - costa rocciosa
  - costa sabbiosa
- Infrastrutture**
- Autostrade
  - Statali
  - Provinciali
  - Altre strade
  - Edificato

La situazione territoriale relativa all'area Tarantina e al versante est caratterizzato da una dorsale di rilievi calcarei. Questa dorsale è formata da una serie di rilievi quali quelli della Località Serro, Serra Monserrato, Belvedere sulle cui pendici si attestano i centri di San Giorgio Ionico, Roccaforzata, Faggiano e San Crispieri. Sulle pendici e sulle parti sommitali di questi rilievi si ritrovano interessanti lembi di pascoli rocciosi significativi in quanto isolati rispetto ai nuclei principali della parte alta dell'altopiano. Nei pressi della città di Taranto si evidenzia la presenza di piccole zone umide in particolare la Riserva Naturale Orientata Regionale "Palude La Vela" L.R. n. 11/06 e l'area di Salina Grande.



Elaborato 3.2.2.4  
 LA RETE DELLA BIODIVERSITÀ

- N° Specie vegetali in Lista Rossa per comune**
- 0
  - 1
  - 2
  - 3
- Rete ecologica biodiversità**
- principale
  - secondario
  - connessione, fluviali-naturali
  - connessione, fluviali-residuali
  - connessione, corso d'acqua episodico
  - connessione costiera
  - Connessioni terrestri
  - Aree tampone
  - Nuclei naturali isolati
- Infrastrutture**
- Autostrade
  - Statali
  - Provinciali
  - Altre strade
  - Edificato

L'insieme di questi valori ha determinato l'istituzione di numerose forme di tutela relative alla conservazione della biodiversità, in particolare Riserva Biogenetica dello Stato "Murge

## Relazione Paesaggistica

Orientali”, Riserva Biogenetica dello Stato “Stornara”, il parco Naturale regionale “Terra delle Gravine”, la Riserva Naturale Orientata Regionale “Bosco delle Pianelle”, la Riserva Naturale Orientata Regionale “Palude La Vela”, il SIC “Murgia di Sud – Est” cod. IT9130005, il SIC “Pineta dell’arco ionico” cod. IT9130006, il SIC “Area delle Gravine” cod. IT9130007, il SIC “Mar Piccolo” cod. IT9130004, il SIC “Masseria Torre Bianca” cod. IT9130002, la ZPS “Area delle Gravine” cod. IT9130007.

Il sistema altopiano-Gravine presenta criticità legate a fenomeni di messa a coltura, abbandono delle pratiche tradizionali di pascolo con aumento dell’allevamento intensivo in stalla, urbanizzazione diffusa, insediamento di impianti eolici e fotovoltaici.

La piana presenta un problema legato all’aumento delle aree messe a coltura con una intensificazione delle coltivazioni a tendone per uva da tavola.

### 2.2.3 SISTEMI INSEDIATIVI STORICI, PAESAGGI AGRARI, TESSITURE TERRITORIALI STORICHE

La struttura insediativa ha delineato una stratificazione a fasce parallele alla costa. Alle spalle della fascia costiera si individua un sistema insediativo rurale caratterizzato dalla presenza di numerose masserie e da un sistema di case sparse, spesso derivanti dalla progressiva edificazione in aree agricole quotizzate, storiche o recenti, inserite in un paesaggio in cui dominano coltivazioni a seminativo o arboree. I centri urbani più grandi si collocano prevalentemente al di sopra dei 100 metri e si attestano sul ciglio delle gravine.

La rete viaria si articola in una viabilità litoranea, dai caratteri di stabilità solo a partire dalla metà del XX secolo (essendo state le aree costiere caratterizzate da paludi e incolti produttivi e bonificate solo a partire dal Sette-Ottocento) e in una viabilità murgiana composta sia da vie di lunga percorrenza, a valle o a monte delle gravine, sia da vie che corrono sul ciglio delle gravine e ad esse parallele (Brindisi-Taranto, Bari-Taranto, Egnazia-Taranto, Monopoli-Taranto). Su queste vie di medio-lunga percorrenza si intersecavano reti viarie minori che collegavano i casali di campagna ai centri maggiori.

La città-porto di Taranto si colloca a cerniera fra i sistemi dell’arco tarantino a nord-ovest e delle Murge tarantine a sud-est, gode di una favorevolissima posizione data dal suo essere al centro del golfo naturale e di avere allo stesso momento a disposizione un’abbondanza d’acqua dolce derivante innanzitutto dalle numerose sorgenti che sgorgano intorno al Mar Piccolo. La nascita dell’enorme polo industriale che ha occupato le aree a ridosso della città ha definitivamente sovvertito l’equilibrio storicamente costruito tra la città e il suo territorio, del quale permangono solo sporadiche tracce (pascoli e incolto).

La grande varietà geomorfologica dell’ambito si riflette in una complessa articolazione di paesaggi rurali. Un primo paesaggio si può identificare nei rilievi delle propaggini murgiane, ovvero nella parte nord-occidentale dell’ambito che si caratterizza per le forme dei rilievi su cui si presenta un alternarsi di monoculture seminative, caratterizzati da variazioni della trama, che diviene via via più fitta man mano che aumentano le pendenze dei versanti, e da una serie di mosaici agricoli e di mosaici agro-silvo-pastorali in prossimità delle incisioni vallive fluvio-carsiche.

La piana agricola tarantina è invece caratterizzata dalla rete dei canali di bonifica: ad ovest il vigneto a capannone domina il mosaico agricolo, mentre verso il Barento, sul versante

## Relazione Paesaggistica

orientale, fino a Taranto, prevalgono le coltivazioni ad agrumeto. Questa piana agricola è ritmata da una serie di lame e gravine che si dispongono trasversalmente alla linea di costa.

I paesaggi del mosaico perfluviale del fiume Bradano e del mosaico delle lame, sono caratterizzati dalla presenza diffusa di elementi di naturalità nelle aree agricole. Il paesaggio della costa tarantina occidentale si caratterizza per la presenza significativa di pinete e macchia mediterranea che resiste alla pressione turistica insediativa e da un entroterra definito da un mosaico di bonifica ben leggibile, nel quale urbanizzazione da un lato e intensivizzazione agricola dall'altro non sono riusciti a ridimensionarne significativamente la percezione e riconoscibilità.

La costa tarantina orientale si caratterizza per la pervasività dell'insediamento lungo la linea di costa, determinando un mosaico periurbano molto esteso che tende a impedire qualsiasi relazione tra la costa e il territorio rurale dell'entroterra. Il mosaico periurbano intorno a Taranto è particolarmente esteso e sfuma ad ovest secondo le geometrie del mosaico agricolo complesso. A nord il morfotipo rurale prevalente, supportato da un sistema di masserie, è essenzialmente legato ad elementi di naturalità, costruendo combinazioni di seminativo/pascolo e di seminativo/bosco e, soprattutto in corrispondenza dei gradini morfologici, l'oliveto/bosco.

Il territorio sud-orientale, situato al di là della Salina Grande e sconfinante verso Est nei territori dei casali di Leporano e Pulsano, è caratterizzato da un sistema di masserie a maglie molto larghe, immerso all'interno di una matrice agricola a vigneto, associato localmente al seminativo e intervallato unicamente dai centri urbani e dal relativo mosaico periurbano.

Il territorio in continuità con l'Alta Murgia meridionale, dove il rilievo morfologico connota il paesaggio in modo significativo, rende il paesaggio rurale complesso, dalle forme suggestive a causa dell'interazione del sistema agricolo con il sistema rurale.

La costa occidentale tarantina si caratterizza invece per la relativa integrità del sistema costa-pineta-pianura di bonifica ancora leggibile e non alterato significativamente da fenomeni di urbanizzazione. La porzione orientale dell'ambito si caratterizza invece per il paesaggio rurale del vigneto che qualifica l'entroterra costiero di un litorale che ha subito la pervasività della dispersione insediativa costiera.

Le scarpate a contatto con l'Alta Murgia, coltivate a seminativi ma con ampie superfici boschive a conifere e latifoglie presentano un'alta valenza ecologica. La matrice agricola è infatti sempre intervallata (lame e gravine) o prossima a spazi naturali (boschi e macchia), frequenti gli elementi naturali e le aree rifugio (muretti a secco, siepi e filari). Vi è un'elevata contiguità con gli ecotoni e biotopi. L'agroecosistema si presenta diversificato e complesso.

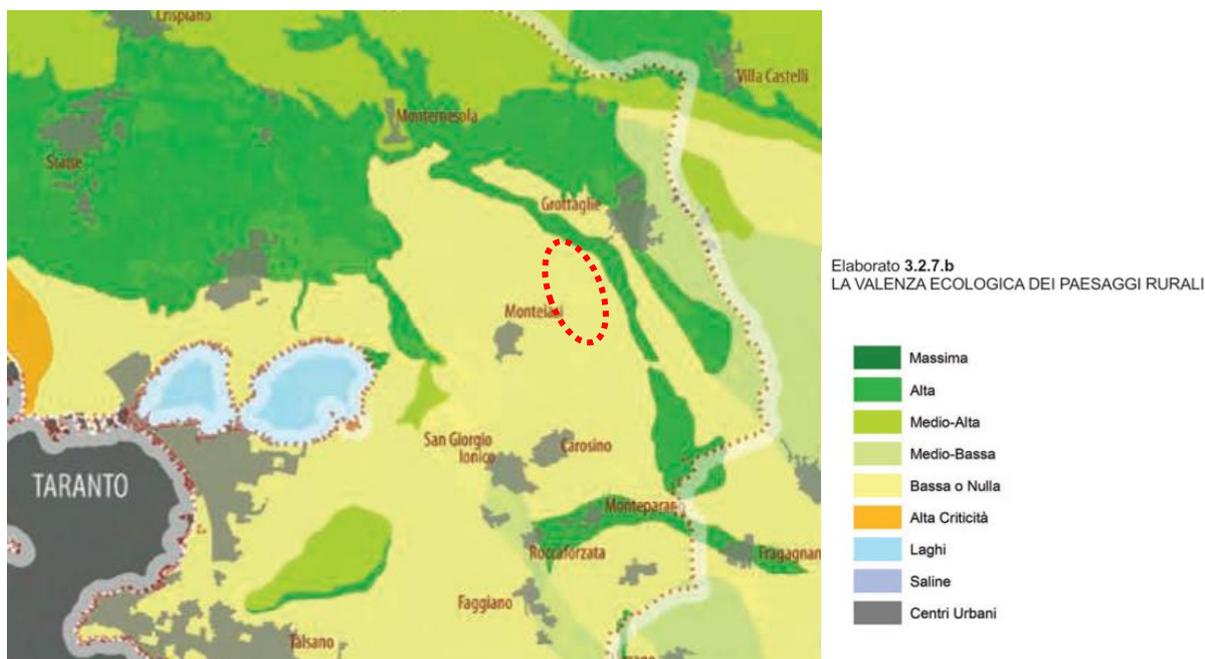
Il livello alto dei terrazzi a morfologia subpianeggiante posti alla base della scarpata dell'arco ionico-tarantino occidentale, da cui si originano le gravine di Ginosa, Castellaneta, Palagianello e Palagiano, con copertura ad oliveti e frutteti, ha una valenza ecologica medio-alta. La matrice agricola infatti è spesso prossima a spazi naturali, frequenti gli elementi naturali e le aree rifugio (muretti, filari ed affioramenti rocciosi). Vi è una discreta contiguità con ecotoni e biotopi. L'agroecosistema si presenta in genere diversificato e complesso.

L'area del livello intermedio e quello più basso dei terrazzi marini dell'arco ionico occidentale coltivato in intensivo a agrumeti, oliveti e vite per uva da tavola vengono considerati ad alta

**Relazione Paesaggistica**

criticità per il forte impatto ambientale e paesaggistico-visivo. Non sono presenti estesi elementi di naturalità tanto nella matrice che in contiguità. L'agroecosistema si presenta con scarsa diversificazione e complessità.

Il livello inferiore e superiore della piattaforma di abrasione marina dell'arco ionico tarantino orientale, benché separati da aree a pascolo e macchia, si presentano coltivati in intensivo a vigneto e seminativi. La Valenza ecologica è pertanto bassa o nulla. La matrice agricola ha, infatti, decisamente pochi e limitati elementi residui di naturalità con una scarsa presenza boschi, siepi, muretti e filari e scarsa contiguità a ecotoni e biotopi. La pressione antropica invece sugli agroecosistemi dell'arco è notevole tanto da presentarsi scarsamente complessi e diversificati.



**2.2.4 SISTEMI TIPOLOGICI DI FORTE CARATTERIZZAZIONE LOCALE E SOVRALocale**

L'Arco Ionico tarantino si estende dalla Murgia al Salento, lungo la fascia costiera del mar Ionico. Questo ambito si può distinguere da nord a sud in tre zone direttamente connesse alla costituzione geologica: a) zona murgiana; b) piana tarantina; c) zona costiera.

L'ambito in sintesi presenta:

- un litorale molto articolato, dalle spiagge di sabbia alle coste rocciose;
- una pianura caratterizzata dalla presenza di coltivazioni di olivi, viti e agrumi
- un sistema collinare non molto elevato punteggiato di antichi insediamenti rupestri e caratterizzato dalla presenza di boschi che si concentrano soprattutto nella zona nord occidentale, al di sopra dei 300 metri, tra i Comuni di Laterza, Castellaneta, Mottola, Massafra e Martina Franca.

La città di Taranto, con il suo territorio di riferimento articolato attorno alle importanti vie di comunicazione che la raggiungono dai lievi pendii a corona, è il fulcro della figura territoriale 8.2 "L'Anfiteatro e la piana tarantina". Essa rappresenta il terminale del morfotipo territoriale n°3 ("I sistemi lineari a corda ionico-adriatici"), articola in parte anche il morfotipo territoriale

## Relazione Paesaggistica

n°22 ("Il sistema a pettine della Murgia tarantina") e la morfotipologia n.23 ("il sistema a pettine dei centri sulle gravine").

La città si sviluppa lungo un tratto di costa che presenta i caratteri di una falesia molto antropizzata, intorno alla quale si elevano concentricamente i versanti terrazzati delle Murge.

Il Mar Piccolo ed il Mar Grande dividono il centro in due parti anche funzionalmente distinte: a ovest l'area produttiva dell'ILVA, ad est la città storica consolidata con le sue marine che inglobano i centri minori di Talsano, Leporano, Pulsano. L'insediamento dell'ILVA determina inoltre un passaggio da un territorio con forte struttura agraria, caratterizzato dalla presenza di masserie e da un sistema di pascoli fortemente legato ai caratteri naturali, ad un sistema industriale ad alto impatto ambientale, in cui le permanenze storico architettoniche sono spesso abbandonate o divengono residuali e segnate dalle attività della città industriale.

Verso sud est le Murge tarantine si allungano da Mottola verso Crispiano e da Crispiano verso Lizzano, riaffiorando in una serie di rilievi discontinui aventi pareti con pendenze molto accentuate che si staccano nettamente dal paesaggio circostante. Posti in posizione cacuminale spiccano i centri di Grottaglie e Montemesola che dominano il panorama del golfo di Taranto, la vallata che si estende tra Grottaglie e San Giorgio Ionico e l'estesa pianura fino a Pulsano e Leporano. Significativo è inoltre l'affioramento calcareo della Serra Belvedere sulle cui pendici si attestano i centri di San Giorgio Ionico, Roccaforzata e Faggiano, a est della città di Taranto.

Il paesaggio della piana tarantina orientale è caratterizzato morfologicamente da orli terrazzati e scarpate debolmente inclinate verso il mare, che si cingono a mo' di anfiteatro la città di Taranto e raccordano l'altopiano murgiano alla costa.

Il territorio a nord del Mar Piccolo è caratterizzato da un vasto pianoro lievemente declinante verso il bacino interno, solcato da dolci lame. Qui la costa si presenta bassa, prevalentemente rocciosa e frastagliata, a profilo sub-orizzontale e con piccole insenature variamente profonde che proteggono spiagge sabbiose.

Il morfotipo rurale prevalente a nord di Taranto è costituito da seminativi, oliveti e pascoli, intervallati da frequenti elementi di naturalità costituiti da boschi e cespuglieti che si sviluppano soprattutto in corrispondenza dei gradini tra un terrazzo e l'altro e lungo le gravine. A sud est del capoluogo invece domina la coltivazione a vigneto, che si sviluppa verso est nei territori dei casali di Leporano e Pulsano, con un notevole sistema di masserie a maglie molto larghe. La pervasività dell'insediamento lungo la linea di costa determina un mosaico periurbano molto esteso che tende a impedire qualsiasi relazione tra la costa e il territorio rurale dell'entroterra.

### 2.2.5 PERCORSI PANORAMICI E AMBITI DI PERCEZIONE

L'arco ionico tarantino, come già detto, è caratterizzato dalla successione di terrazzi pianeggianti che degradano verso il mare con andamento parallelo alla costa, solcato da sistema a pettine di gravine che dalle ultime propaggini delle murge discendono verso il mare, oltrepassando un sistema di dune costiere rivestite di macchia mediterranea e pinete.

Verso nord ovest il paesaggio è caratterizzato dalla presenza di profonde incisioni nella roccia carsica, denominate gravine, disposte ad arco in senso nord-sud e che attraversano

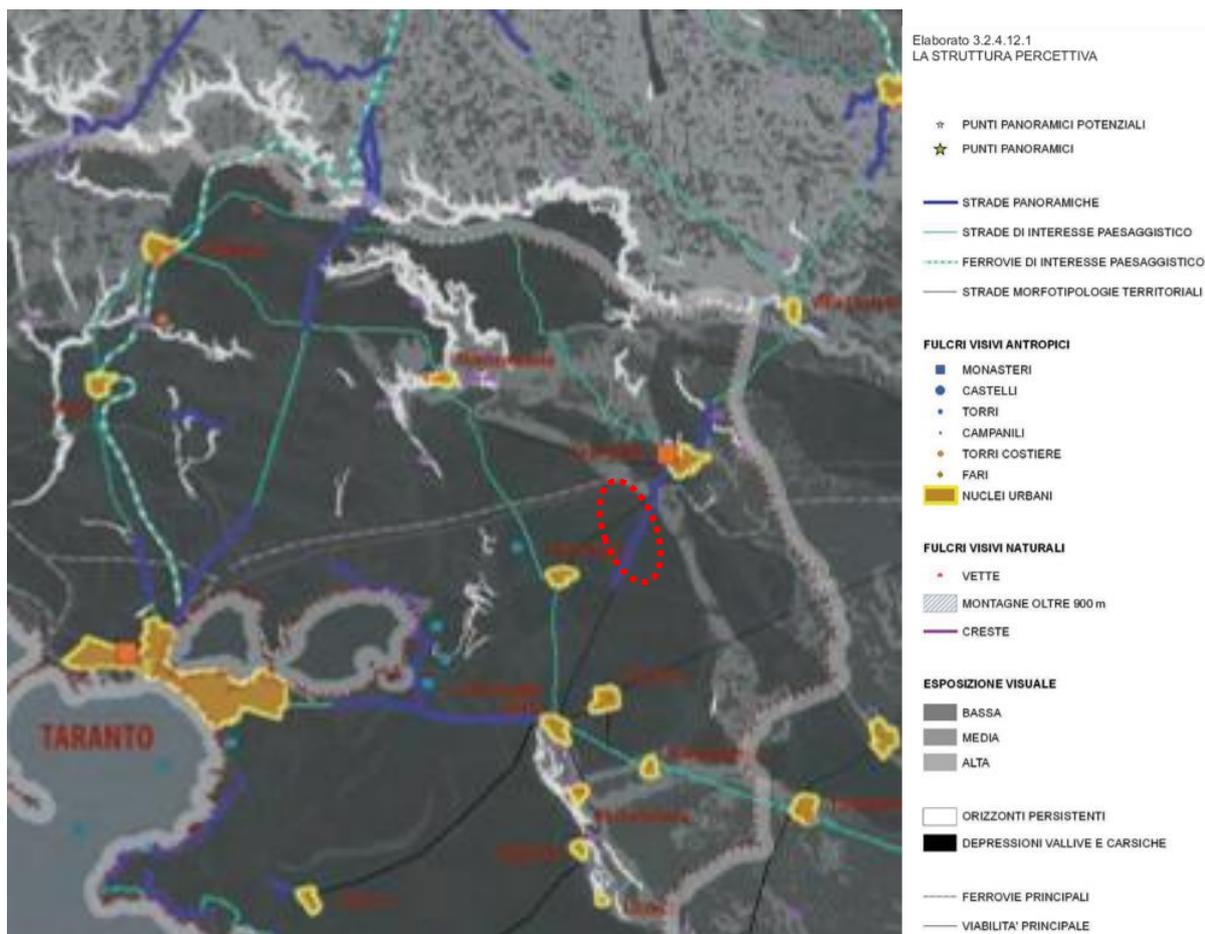
**Relazione Paesaggistica**

trasversalmente tutta l'area, dalla murgia alla pianura. Il maggior numero di gravine sono scavate nella roccia calcarenitica (tufo), tenera e friabile, adatta ad essere lavorata ed utilizzata dall'uomo. I nuclei storici di Ginosa, Laterza, Castellaneta, Palagianello, Mottola, Massafra, Statte e Crispiano, fulcri visivi antropici dell'ambito, si attestano sul ciglio delle gravine.

Verso sud est le Murge Tarantine, che si allungano tra Mottola e Crispiano e tra Crispiano e Lizzano, riaffiorano in una serie di rilievi discontinui aventi pareti con pendenze molto accentuate che si staccano nettamente dal paesaggio circostante. Su questi rilievi spiccano i centri di Mottola, Grottaglie e Montemesola, che, posti in posizione cacuminale, dominano il panorama del golfo di Taranto, la vallata che si estende tra Grottaglie e San Giorgio Ionico e l'estesa pianura fino a Pulsano e Leporano.

Significativo è inoltre l'affioramento calcareo della Serra Belvedere sulle cui pendici si attestano i centri di San Giorgio Ionico, Roccaforzata, Faggiano e San Crispieri, a est della città di Taranto.

Il sistema viario storico si è sviluppato a partire dalla grande arteria romana della via Appia, tuttora riconoscibile e in parte utilizzata come grande viabilità, e dal sistema tratturale, che ha innervato lo spazio rurale.



I valori visivo-percettivi sono rappresentati dai luoghi privilegiati di fruizione del paesaggio (punti e strade panoramiche e paesaggistiche) e dai grandi scenari e dai principali riferimenti

## Relazione Paesaggistica

visuali che lo caratterizzano, così come individuati nella carta de “La struttura percettiva e della visibilità” (si veda lo stralcio dell’elaborato n. 3.2.4.12.1).

Per quanto riguarda i luoghi privilegiati di fruizione del paesaggio, tra i punti panoramici potenziali (ovvero i siti accessibili al pubblico, posti in posizione orografica strategica, dai quali si gode di visuali panoramiche sui paesaggi, i luoghi o gli elementi di pregio) si citano:

- i belvedere dei centri storici sui rilievi (Grottaglie)
- i beni architettonici e culturali posizionati in punti strategici (sistema dei castelli)
- I rilievi delle murge tarantine

Grottaglie rientra inoltre tra i principali fulcri visivi antropici su rilievi (Mottola, Montemesola e Grottaglie), che caratterizzano le Murge tarantine verso sud est e dominano il paesaggio del Golfo di Taranto, la vallata da Grottaglie e San Giorgio e l'estesa pianura fino a Pulsano, Leporano, Talsano. Questi centri sono circondati dall'altopiano ondulato delle ultime propaggini della murgia.

Nella piana nell'area occidentale delle Murge Tarantine sono inoltre presenti gli insediamenti di Carosino, Monteiasi, prossimi all'area aeroportuale di intervento. In questa zona il territorio annovera diverse masserie, in gran parte vecchi casali o resti di centri abitati in un mosaico agricolo di vigneti ed uliveti che si alternano al sistema delle masserie.

Tra le strade che attraversano paesaggi naturali o antropici di alta rilevanza paesaggistica da cui è possibile cogliere la diversità, peculiarità e complessità dei paesaggi dell'ambito o è possibile percepire panorami e scorci ravvicinati si citano le strade provinciali n. 48 e n. 71 Statte-Crispiano-Grottaglie e le strade provinciali n. 45, n. 75, n. 80 e n. 82 Crispiano-Montemesola-Monteiasi-San Giorgio Ionico.

Tra le strade panoramiche si cita la strada (S.S. 7) che da Grottaglie posta su un rilievo scende verso San Giorgio Ionico.

I rilievi delle murge tarantine rientrano tra i principali fulcri visivi naturali. Nonostante la presenza a est dell'area di intervento di un rilievo facente parte del Parco Naturale Regionale “Terra delle Gravine”, il PPTR non evidenzia la presenza di punti panoramici di particolare rilevanza.

### 2.2.6 AMBITI A FORTE VALENZA SIMBOLICA – INVARIANTI STRUTTURALI

L'ambito 8.2 “L'Anfiteatro e la piana tarantina” è caratterizzato dalle seguenti invarianti strutturali:

1. Il sistema dei principali lineamenti morfologici del complesso collinare localmente denominato Murge tarantine, estrema propaggine delle Murge meridionali, che si sviluppa a corona di Taranto e prosegue in direzione NO-SE parallelamente alla linea di costa. Esso è caratterizzato da:
  - i rilievi, più pronunciati a nord (Monte Fellone, 450 m slm) e meno accentuati a ovest (Monte Belvedere, Monte Sant'Elia, le Coste di Sant'Angelo, il Monte Castello);
  - i numerosi orli di terrazzo più o meno ripidi che si dispongono come balconate concentriche a corona di Taranto.

Questi elementi rappresentano i principali riferimenti visivi della figura e i luoghi privilegiati da cui è possibile percepire il paesaggio del golfo.

## Relazione Paesaggistica

2. Il sistema idrografico superficiale costituito da:
  - il reticolo a pettine del sistema delle gravine che taglia trasversalmente l'altopiano calcareo con incisioni molto strette e profonde, anche alcune centinaia di metri, a guida di canyon.
  - il sistema delle lame e dei canali di bonifica a valle;
  - le risorgive superficiali che in prossimità della costa emergono a formare veri e propri corsi d'acqua perenni (Tara, Galeso);
  - le risorgive sottomarine, localmente denominate "citri. Questo sistema rappresenta la principale rete di alimentazione e di deflusso superficiale delle acque e dei sedimenti dell'altopiano e la principale rete di connessione ecologica tra l'ecosistema dell'altopiano e la costa ionica;
3. Il sistema agro-ambientale che, coerentemente con la struttura geomorfologica, risulta costituito da:
  - le colture arborate (frutteti, vigneti e oliveti) che si sviluppano principalmente nelle zone pianeggianti di depositi marini terrazzati e in corrispondenza degli esigui rilievi delle Murge tarantine, occupando interamente il settore orientale dell'agro tarantino;
  - i mosaici di boschi, steppe erbacee e pascoli rocciosi che si sviluppano in corrispondenza dei terrazzi calcarei a nord-ovest di Taranto e si spingono a valle fino ai margini della città e della zona industriale;
4. Il sistema insediativo ha come fulcro la città di Taranto, che assume il ruolo di cerniera tra le strutture insediative delle figure contermini. In essa converge e da essa si diparte una raggiera di importanti direttrici di impianto storico che la collegano agli altri centri regionali ed extraregionali: i due rami della via Appia (SS7) verso Matera e verso Brindisi, la SS100 per Bari (biforcazione della SS7), la SS 106 verso il Metaponto, la SS172 verso la Valle d'Itria, la SS7ter verso Lecce. Su queste direttrici si sviluppano i centri a corona di Taranto in posizione elevata.
5. Il sistema di siti e beni archeologici situati nelle gravine.
6. Il sistema idraulico-rurale-insediativo delle bonifiche caratterizzato dalla fitta rete di canali, dalla maglia agraria regolare della Riforma e dai manufatti idraulici che rappresentano un valore storico-testimoniale dell'economia agricola dell'area.

### 2.2.7 SINTESI DELLE PRINCIPALI VICENDE STORICHE

Dal Paleolitico sino all'età moderna le gravine e le lame ad ovest della provincia sono state interessate dalla presenza di insediamenti rupestri con fasi di frequentazione più intensa durante la fase della civiltà appenninica e in età tardoantica e altomedievale. All'insediamento vero e proprio si accompagnano forme di organizzazione territoriale – tese a irreggimentare le acque defluenti nelle stesse lame e gravine, terrazzamenti, orti e giardini, infrastrutture viarie – e culturale.

La strutturazione della rete viaria si articola in una viabilità litoranea, dai caratteri di stabilità a partire dalla metà del XX secolo, e in una viabilità murgiana composta sia da vie di lunga percorrenza, a valle o a monte delle gravine (la via Appia, il "Tratturo martinese"), sia da vie che corrono sul ciglio delle gravine e ad esse parallele (tracciati Brindisi-Taranto, Bari-Taranto, Egnazia-Taranto, Monopoli-Taranto). Con queste vie di medio-lunga percorrenza si intersecavano reti viarie minori che collegavano i casali di campagna alle città maggiori.

**Relazione Paesaggistica**

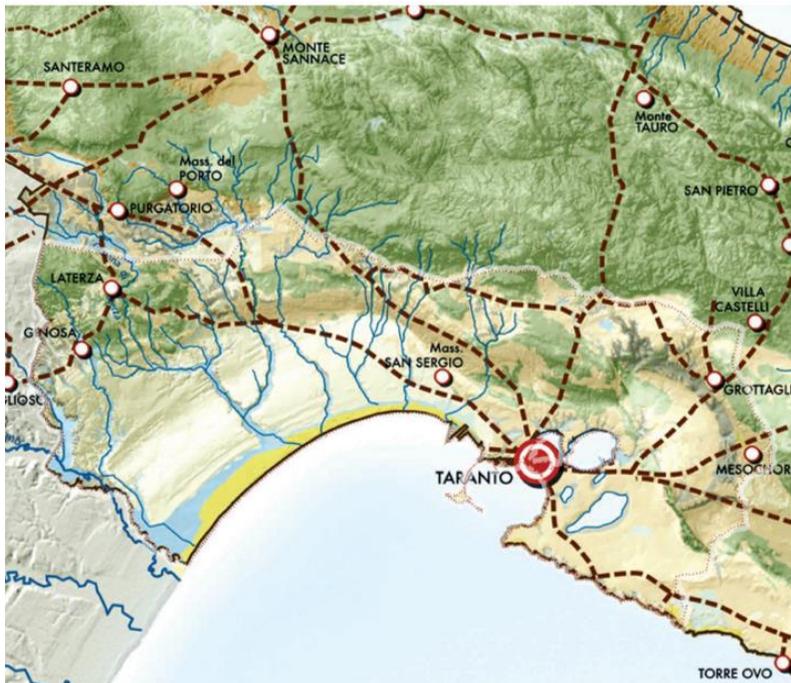
Il paesaggio agrario inizia a strutturarsi in epoca neolitica in particolar modo nell'area dove poi sorgerà Taranto, nelle aree intorno al Mar Piccolo, nel territorio immediatamente a Nord Ovest della città e in tutto il litorale sud-orientale della provincia jonica, luoghi caratterizzati da fertilità dei suoli e facilità di accesso a fonti idriche, mentre le aree interne furono coinvolte da queste trasformazioni solo in un secondo momento, e comunque secondo una trama insediativa più rada, interessando di preferenza i gradoni calcarenitici pianeggianti segnati da solchi di erosione (lame o gravine)

Con la crisi del III e II millennio a. C. il territorio è interessato da forme di sfruttamento del suolo regressive, con il ritorno alla caccia-raccolta e alla pastorizia da parte di popolazioni appenniniche.

Nel corso dell'Età del Ferro (X-VIII secolo a.C.), comparvero nuove relazioni interregionali che, interagendo con le istanze locali, diedero vita alla cultura iapigia. La struttura insediativa era centrata su grossi abitati concentrati di tipo protourbano, situati in punti strategici di controllo delle principali vie di comunicazione. La ripresa di fitti contatti commerciali con il mondo Egeo, sino alla fondazione della colonia spartana di Taranto, determinarono una nuova rivoluzione all'interno della struttura insediata va costituita. Il risultato fu la crescita di quei centri che, per la loro posizione, poterono svolgere il ruolo, ben più complesso, di emporio commerciale. Favoriti risultarono, quindi, i siti posti in corrispondenza della odierna città di Taranto e quelli lungo il litorale orientale; ma pari rilevanza, già prima della colonizzazione greca, avevano assunto anche altri centri abitati, tra i quali Vicentino (Grottaglie).



Relazione Paesaggistica



Elaborato 3.2.4.2  
LA STRUTTURA DI LUNGA DURATA DEI PROCESSI DI  
TERRITORIALIZZAZIONE: LE CITTÀ DAUNE, PEUCETE E  
MESSAPICHE (VIII-V SEC. A.C.)

Il saccheggio di Taranto da parte dei Romani e la deduzione della colonia latina di Neptunia provocò una destrutturazione degli insediamenti produttivi e dei villaggi sparsi nella chora tarantina, a favore della creazione di vastissimi latifundia organizzati attorno a villae rusticae, mentre la deduzione della colonia di Brindisi con la successiva realizzazione del tratto Taranto-Brindisi dell'Appia, e poi, molto più tardi, la costruzione della via Traiana esclude il Tarantino dalle grandi direttrici commerciali con l'Oriente. Le attività agricole furono orientate all'industria armentizia, tanto da rendere Taranto un centro primario di produzione laniera.



Elaborato 3.2.4.3a  
LA STRUTTURA DI LUNGA DURATA DEI PROCESSI DI  
TERRITORIALIZZAZIONE: LA PUGLIA ROMANA (IV-VII SEC. D.C.)

## Relazione Paesaggistica

I mutamenti prodotti in età tardoantica ripropongono un sistema insediativo di carattere vicanico, dapprima in connessione con il sistema delle villae, poi ad esso sovrappontesi, ponendo le basi per la nascita dei casali medievali. La distribuzione di vici e villae era in stretto rapporto con la struttura della rete viaria. Essa rimaneva rappresentata nel Tarantino principalmente dalla via Appia, pure avviata in età tardoantica ad una lenta decadenza. I vici sorgevano in genere lungo direttrici in stretta connessione con i principali assi viari, spesso anche in corrispondenza di stazioni (mutationes e stationes), che divennero punto di raccolta di derrate destinate all'annona romana. La cerealicoltura divenne la coltura principale del Tarantino, a seguito della perdita per l'impero delle tradizionali aree fornitrici di grano, l'Africa del Nord e l'Egitto, ma con la permanenza di forme di pastorizia transumante.

Il crollo dell'Impero Romano d'Occidente e le irruzioni di numerose popolazioni barbariche in Italia (Ostrogoti, Longobardi e Saraceni) determinarono la distruzione delle cittadelle fortificate esistenti. Gli abitanti in fuga diedero vita ai casali rupestri (960 d.C.)

Durante l'Alto Medioevo l'occupazione longobarda destruttura il paesaggio agrario tardoantico, il nuovo modello insediativo è caratterizzato dal popolamento sparso e da abitati rurali organizzati per nuclei familiari e per villaggi. A quest'epoca risalgono le prime attestazioni di chiese e monasteri rurali. Durante la seconda dominazione bizantina (880-1080) i rapporti tra città-territorio sono caratterizzati da una diffusa ristrutturazione insediativa costituita da una rete di abitati fortificati (kastra o kastellia) dotati di funzioni amministrative e giurisdizionali. Questo processo ha interessato principalmente i centri di Taranto, di Mottola, di Massafra e di Palagianello. Fortificazioni vennero erette anche in prossimità di villaggi rurali, ed erano destinati ad accogliere la popolazione in caso di aggressione.

Il popolamento rurale, ma anche il sistema fiscale bizantino, aveva la sua base negli insediamenti rurali (choria), sorti su precedenti insediamenti, spesso intorno a chiese rurali. In questo modello si inserivano anche i molti villaggi rupestri dislocati nel territorio.

**Relazione Paesaggistica**



Elaborato 3.2.4.4  
 LA STRUTTURA DI LUNGA DURATA DEI PROCESSI DI TERRITORIALIZZAZIONE: LA PUGLIA BIZANTINA

**Diocesi e Abbazie in Puglia (secoli X-XII)**

- Vescovati Immediate Subjecti
- Diocesi Di Bari - Canosa
- Diocesi Di Otranto
- Diocesi Di Siponto
- Diocesi Di Benevento
- Diocesi Di Trani
- Diocesi Di Acerenza
- Diocesi Di Brindisi-oria
- Diocesi Di Conza
- Diocesi Di Taranto
- Sede Attestata Solo Nel XII Secolo
- Abbazia

**Insedimenti, Castra, Città (Sec.VIII - XI sec.)**

- Città o Insediamento di Origine Antica
- Città o Castrum Longobardi Fondati O Restaurati Dalla Fine Del IX Secolo
- Città Bizantina Dell'epoca Di Boiohannes (Capitanata)
- Città, insediamento, castrum di fondazione Bizantina
- Capitale Thema di Langobardia, poi Catepanato d'Italia
- Ducato longobardo
- Sede dell'Emirato (847 - 871)

**Comunità ebraiche (Secoli VIII - XI sec.)**

- Limiti Antichi della Grecia Salentina
- Limiti Attuali della Grecia Salentina
- Limiti della zona dei più importanti centri di copia dei manoscritti greci alla fine del medioevo



Elaborato 3.2.4.5  
 LA STRUTTURA DI LUNGA DURATA DEI PROCESSI DI TERRITORIALIZZAZIONE: LA PUGLIA NORMANNA

**Insedimenti, Castra, Abbazie (Secoli X-XII)**

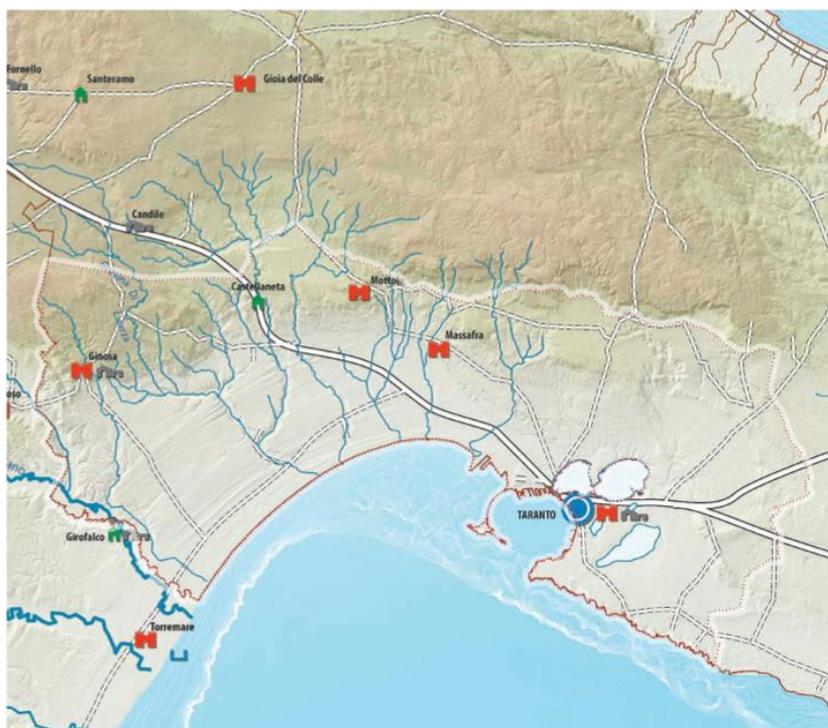
- Castrum o Casale di epoca normanna
- Città di fondazione normanna
- Città Regie
- Sede di Contea
- Centri compresi nelle contee
- Abbazia
- Castello
- Viabilità

**Limiti approssimativi delle Connestablie del Catalogus baronum ( metà XII sec. )**

- 1 Connestabilia di Ruggero Borsello: Guglielmo Scafo
- 2 Connestabilia di Guimondo di Montellari
- 3 Sotto-connestabilia di Riccardo figlio di Riccardo
- 4 Connestabilia di Angot d'Arques
- 5 Connestabilia di Frangalio di Bitritto
- 6 Connestabilia del Conte Ruggero di Tricarico
- 7 Connestabilia di Ruggero il Fiammingo

Nei secoli XI e XIII l'incremento della olivicoltura innescò il decollo economico dei distretti che vi si specializzarono (il Barese, in particolare, in Puglia). Il traffico oleicolo consentì anche alla città jonica di inserirsi nei commerci internazionali, proprio nel momento di massimo sviluppo delle linee mercantili, sulla scia delle imprese militari in Terrasanta.

**Relazione Paesaggistica**



Elaborato 3.2.4.6  
 LA STRUTTURA DI LUNGA DURATA DEI PROCESSI DI  
 TERRITORIALIZZAZIONE: LA PUGLIA SVEVA

-  Città Demaniali
-  Città Demaniali di nuova fondazione
-  Porti di nuova fondazione
-  Castra
-  Masserie Regie Sveve
-  Marestalle Regie
-  Masserie Regie Angloine
-  Domus

La crisi del XIV secolo determina una nuova destrutturazione del paesaggio e della rete dei casali. La conseguenza più sensibile fu lo spopolamento di tutta la fascia pedemurgiana compresa fra i Monti di Martina e la riva Nord del Mar Piccolo. Anche il sistema delle chiese rurali si avviò verso un irreversibile declino e con esse la loro forte capacità di catalizzare e radicare la popolazione rurale, sempre più attratta verso i centri abitati sopravvissuti. Il sistema delle masserie entrò in crisi irreversibile nel corso del Tre-Quattrocento.

La crisi tardomedievale ricondusse sia l'olivicoltura sia la viticoltura specializzate in ristretti ambiti periurbani, a favore dell'avanzata del binomio cereali-pascolo. Solo nel corso del XVI secolo entrambe le colture arboricole ripresero vigore.

Tra Seicento e Settecento la maggior parte del piano pedemurgiano subì una profonda riconversione colturale, con la quale fu ricoperta di vastissimi oliveti, noti come "marine".

Il Settecento, conobbe l'esplosione della coltura e della commercializzazione dell'olio tarantino. Tuttavia, l'incremento della produzione non si accompagnò ad un significativo miglioramento delle tecniche di trasformazione, per cui il Barese, più avanzato in questa ricerca, acquisì (soprattutto a partire dal primo Ottocento) un vantaggio competitivo che resta largamente, tuttora, immutato. La viticoltura invece, nella prima età moderna, prese ad occupare aree solo parzialmente o per nulla coincidenti con le aree viticole medievali anche a relativa distanza dal centro abitato, costituendo di lì in poi un carattere del paesaggio agrario tarantino moderno.

A partire dalla metà del Settecento l'espansione della viticoltura divenne invece un fatto progressivo ed irreversibile. Iniziò così il ridimensionamento del ruolo della masseria all'interno del sistema economico e territoriale del Tarantino, accelerato nel corso dell'Ottocento dalla comparsa di nuovi momenti critici nel mercato cerealicolo, con la concorrenza dei grani provenienti da Ucraina e Stati Uniti. Nacque anche una nuova forma insediativa, che prese le mosse dalla trasformazione delle strutture produttive deputate alla vite (i palmenti, con gli

## Relazione Paesaggistica

ambienti deputati ad ospitare il custode del vigneto) in casini di campagna. Qui le originarie funzioni produttive convivevano con quelle nuove, residenziali e di rappresentanza insieme, ricercate dalla borghesia; vi si coniugavano anche i giardini e le cappelle, attività connesse in ogni caso con la prolungata presenza della famiglia del padrone, coincidente in genere con lo svolgimento della vendemmia.

La corsa alla vite, innescata a fine Ottocento sulla scia della distruzione dei vigneti francesi ad opera della fillossera, si accompagnò alla dismissione di numerose masserie dei territori litoranei e paralitoranei dei comuni di Lizzano, Torricella, Monacizzo, Maruggio, Manduria ed Avetrana, sino ad allora flagellati dalla malaria e abbandonati ad un destino di emarginazione. Sorse così una miriade di microaziende viticole che giunsero a colonizzare finanche la duna costiera, mentre i moltissimi trulli eretti nelle campagne divennero un inequivocabile segno di un nuovo, seppure stagionale, modello di popolamento rurale.

I coloni greci introdussero per primi nel Tarantino una cultura agronomica molto avanzata, che sopravvisse sino ai primi secoli dell'Impero. Presso gli autori latini molte sono le citazioni di ottime qualità di castagne, pere, mandorle, fichi, noci, capperi, cipolle e pinoli, indicate come tarentinae. Anche la floricoltura era molto avanzata, ed annoverava, fra l'altro, anche una particolare varietà di Mirto, all'origine forse, della particolare sottospecie ("Myrtus communis" subsp. "tarentina") diffusa nel Tarantino, caratterizzata da foglie più grandi e bacche sferiche rispetto alla specie tipica. Bizantini ed arabi contribuirono decisamente allo sviluppo successivo del giardino, introducendo sia tecniche, sia nuove specie, come gli agrumi, gli albicocchi, le palme da dattero, i gelsi, gli giuggioli, i meloni irrigui e lo zafferano, che divennero in breve elemento caratterizzante dell'habitat mediterraneo, soprattutto a partire dall'età angioino-aragonese. Orti e frutteti si ampliarono, occupando non solo le aree immediatamente a ridosso della cinta muraria e degli abitati (spesso in scenografici terrazzamenti), ma si diffuse in territori anche relativamente distanti, ma che per loro natura si mostravano particolarmente idonei al loro impianto. In questa maniera essi occuparono la vasta area delle Paludi del Tara (gli Orti di Basso) e le forre lungo il litorale tarantino sud-orientale (Gandoli, Tramontone, Saturo, San Tomai).

Anche lame e gravine, diffusamente interessati da insediamenti umani, non solo rupestri, divennero sede elettiva di orti e di giardini, disposti su terrazzamenti lungo i suoi fianchi o sul fondo delle medesime. Queste formazioni rappresentano, laddove sopravvissute agli ampliamenti urbanistici ottocenteschi e successivi, i colpi d'occhio più suggestivi del paesaggio antropizzato del Tarantino.

Con la nascita e lo sviluppo della masseria il giardino entrò a far parte integrante della sua struttura produttiva, ora limitandosi a fornire un'integrazione per l'alimentazione dei coloni stanziali, ora invece costituendone un autonomo e distinto capitolo gestionale, in grado di contribuire ai bilanci aziendali in maniera cospicua. Con la monumentalizzazione della masseria il giardino divenne anche da un punto di vista culturale un corpo distinto rispetto al resto dell'azienda, assumendo una facies che doveva esprimere la naturale gentilezza signorile. Gli agrumi, particolarmente pregiati, occupavano per lo più aree riservate all'interno dei giardini (le "orangerie"), le più protette dai venti freddi di Tramontana. Anche di questi si coltivavano cultivar di aranci e di limoni di cui si è oggi perduta praticamente traccia. Talvolta vi si coltivavano varietà particolari di olivi e di vite.

## Relazione Paesaggistica

Esigenze coincidenti favorirono la diffusione all'interno dei giardini dell'allevamento delle api e la coltura del cotone. All'interno delle nuove strutture il giardino rappresentava un elemento di distinzione, sia per le sue stranezze botaniche importate dai quattro cantoni del mondo, sia perché presentava angoli destinati alla conversazione, al ristoro, eleganti per golati sorretti su colonne riccamente istoriate.

Anche da questo punto di vista la nascita di giardini residenziali, curati da un punto di vista formale oltre che funzionale, costituisce un importante segnale del processo di sprovincializzazione della locale élite sociale.

La contemporanea nascita dell'industria militare di Taranto e lo sviluppo urbanistico oltre la Porta di Lecce (il moderno Borgo) svincolarono, per la prima volta, il sistema socio-economico urbano dal mondo rurale, svegliando nuove opportunità speculative, in chi ne aveva la possibilità, e fornendo una importante risposta alle ansie di un ambiente in cerca di nuovi stimoli.

Il Novecento è segnato, dopo il fallito tentativo, costituito dalla Riforma Fondiaria degli anni Cinquanta, di confermare l'agricoltura tradizionale (centrata sul potere contadino) come elemento trainante dello sviluppo territoriale, dalla crescente dipendenza dell'agricoltura dai destini dell'industria, e dal massiccio impiego di capitali e di tecnologia, che nel giro di pochi decenni hanno condotto a mutamenti senza precedenti, soprattutto grazie alla diffusione dell'irrigazione. Tutto ciò ha comunque imposto una grossa ipoteca sui destini dell'agricoltura mediterranea, alle prese con i grossi problemi di reperimento dei capitali necessari per intraprendere e mantenere il necessario aggiornamento delle tecnologie, dei crescenti costi di produzione e di un mercato ormai diffusamente mondializzato e globalizzato.

L'industrializzazione dell'area jonica (a partire dagli anni Cinquanta) ha inferto il colpo mortale al sistema delle masserie, laddove era sopravvissuto alla crisi ottocentesca. Lo scenario più preoccupante offerto dalla moderna agricoltura è costituita dai timori per la sostenibilità del sistema, intesa sia in senso ecologico (inquinamento ambientale, spreco di risorse non rinnovabili, deterioramento dell'assetto idrogeologico del territorio) sia paesaggistico, che inserisce nel dibattito politico amministrativo un elemento potenzialmente conflittuale fra operatori economici e società.

Fortunatamente esiste anche un'altra forma di modernità, che vede, al contrario, nella conferma del valore culturale delle produzioni agro-zootecniche e nella riscoperta delle tipicità come gli strumenti strategici più idonei per superare la presente crisi. Uno dei segnali più indicativi di tale linea di tendenza è certamente la reintroduzione delle mucche podoliche nel territorio della Murgia.

Anche la zootecnia moderna ha acquisito una propria fisionomia aziendale, sganciata dall'agricoltura. Con questa condivide molte esigenze e problemi, come la necessità di grandi investimenti, la pesante dipendenza dall'industria (per la fornitura di mangimi e di energia) e l'urgenza di innovazione tecnologica permanente. L'ambiente, ed i vecchi condizionamenti ecologici, rientrano in questo inedito quadro di industria globalizzata, solo sotto forma di diseconomia esterna.

## 2.3 CARATTERI PAESAGGISTICI DELL'AREA DI INTERVENTO

### 2.3.1 ASPETTI GEOMORFOLOGICI

La morfologia dell'area in esame è il risultato della modesta fattività geodinamica dell'areale tarantino associata ai processi esogeni quaternari. Il territorio dell'intorno aeroportuale appare per lo più pianeggiante, leggermente degradante come orografia da nord-est a sud-ovest con quote che vanno dai circa 140 m s.l.m. per l'abitato di Grottaglie sino ai circa 50 m Per l'abitato di Monteiasi. Tra i due abitati è frapposta l'infrastruttura aeroportuale che si trova tra quote di 67 e 60 m s.l.m. circa. Analizzando le forme legate ai processi geodinamici si può rintracciare un unico lineamento tettonico di tipo distensivo che borda una leggerissima propaggine carbonatica in località Grottaglie. Il reticolo idrografico, in generale, vede un deflusso preferenziale da nord-est a sud-ovest, è poco sviluppato e caratterizzato da regime stagionale e/o episodico.

Molto evidenti sono le forme associate al modellamento dei corsi d'acqua che si possono rintracciare soprattutto sul reticolo principale sotto forma di ripe di erosione. Tali ripe appaiono a volta formare un primo ordine di terrazzi fluviali, a testimonianza che la zona in esame è stata anche plasmata da fenomeni endogeni di innalzamento e abbassamento locale associati a ingressioni e regressioni marine che hanno quindi condizionato fenomeni di erosione fluviale e scavo dell'alveo. Per quel che riguarda fenomeni e forme di versante va segnalata la presenza di piccoli accenni di assi di displuvio nella zona est e nord dell'area di studio. Non si segnalano fenomeni gravitativi di rilievo, né da osservazione di foto aeree recenti, né da pianificazione territoriale associata al PAI, né dall'Inventario Fenomeni Franosi (IFFI). Ciò permette di affermare che l'areale non è assolutamente interessato né da rischio, né da pericolosità geomorfologica associata a fenomeni gravitativi. In ultimo vanno segnalate forme legate al carsismo, che in zona appare in ogni caso effimero. Se tale è l'assetto geomorfologico legato ai processi naturali, non da meno è quello legato ai processi antropici. L'antropizzazione dell'areale appare di modesta entità e rappresentata soprattutto dagli abitati di Grottaglie e Monteiasi nonché da zone ove è stata effettuata attività di cavazione, che nella maggior parte dei casi è terminata e soggetta a ripristino ambientale e rinaturalizzazione.

### 2.3.2 ASPETTI NATURALISTICI

L'aeroporto di Taranto – Grottaglie è inserito in un contesto agricolo caratterizzato perlopiù da vigneti di uva da tavola, intensivi ed altamente specializzati, da colture cerealicole e da oliveti. L'area risulta essere inserita in un agroecosistema e conserva pochi ed esigui spazi di seminaturalità dove, alle piante coltivate, si associano elementi della flora spontanea.

La vegetazione spontanea si caratterizza quindi per essere ruderale con specie poco esigenti dal punto di vista ambientale ed ecologico o, ancora meglio, selezionate dall'attività agricola intensiva. Si tratta in particolare di piante a ciclo annuale (terofite), in gran parte graminacee ed altre specie erbacee infestanti nitrofile, anche pioniere di origine alloctona, ben adattate a colonizzare terreni periodicamente disturbati (*Conyza* spp.).

L'area di indagine è caratterizzata da pochi elementi di naturalità pertanto la fauna selvatica è poco consistente e certamente non rilevante dal punto di vista conservazionistico sia ai sensi della Direttiva Habitat 92/43/CE che della Direttiva Uccelli 2009/147/CE.

## Relazione Paesaggistica

L'unica indagine nota per l'area aeroportuale di Taranto – Grottaglie è stata condotta da febbraio 2009 a gennaio 2010 dal Dipartimento di Biologia animale ed Ambientale dall'Università degli Studi di Bari per rilevare l'ornitofauna che frequenta il sedime aeroportuale e le aree immediatamente limitrofe al fine di valutare gli impatti dei voli sulla fauna selvatica (Corriero *et al.*, 2010). Nell'ambito della ricerca sono state riscontrate 36 specie di **uccelli**.

### 2.3.3 SISTEMI INSEDIATIVI STORICI, PAESAGGI AGRARI, TESSITURE TERRITORIALI STORICHE - ARCHEOLOGIA

Il territorio del comunale di Grottaglie si presenta come uno dei più noti dal punto di vista storico-archeologico non solo della Provincia ma dell'intera Regione, principalmente grazie alla pluriennale attività della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia e di varie *équipe* di ricercatori dell'Università degli Studi di Bari.

E' stata condotta una attività di ricerca specifica, sul territorio comunali di Grottaglie, Monteiasi e Carosino, che ha evidenziato come quest'area, al centro della quale è ubicato l'aeroporto di Grottaglie, sia stata interessata dalla presenza di un considerevole numero di insediamenti rupestri, la cui frequentazione in molti casi è riconducibile ad un ampio arco cronologico compreso tra le età pre e protostorica ed il Medioevo, determinata dalle specifiche caratteristiche geomorfologiche di parte di questo comparto.

L'ampia area definita dai tre territori comunali succitati è stata inoltre interessata in particolare dall'età romana al Medioevo, dal passaggio di importanti arterie stradali, quali la via Appia e i tratturi Martinese e Tarantino.

L'indagine è stata eseguita realizzando una foto-interpretazione delle immagini aeree della serie Ortofoto B/N 1988-1989 e Ortofoto Colore 2006, Geoportale Cartografico Nazionale e una raccolta ed analisi della documentazione edita dell'area.

#### 2.3.3.1 INTERPRETAZIONE DELLE FOTO AEREE

Il confronto delle diverse ortofoto della stessa zona in epoche diverse ha fornito un quadro sintetico delle diverse modificazioni intervenute sul territorio dell'area aeroportuale.

Una prima modifica riscontrabile tramite l'analisi delle fotografie aeree realizzate tra il 2006 e l'anno corrente (si veda figura 111), periodo durante il quale si sono verificati importanti lavori di potenziamento infrastrutturale, è il conseguente riassetto stradale delle principali direttrici di collegamento tra i comuni jonici ricadenti in questo comprensorio: la S.C. Misicuro-Monache, la S.S.7 Taranto-Brindisi, la S.P. Grottaglie-San Giorgio Jonico e la S.P. Grottaglie-Monteiasi. È visibile infatti il precedente assetto viario che si manifesta in larghe bande (m 5-20) di terreno sterile e di differente colorazione che attraversa le aree non in connessione alle attività aeroportuali. Altrettanto evidenti, per quanto riguarda le aree interne allo scalo aeroportuale, tra cui parte di quelle interessate dai lavori in questione, sono diverse anomalie identificabili come generici soilmarks, ovvero variazioni di colore riscontrabili sul suolo nudo, dovute alla diversa composizione del terreno che influisce sulla tessitura e sulla capacità di trattenere e rilasciare l'umidità o sulla riflessione della luce<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> CERAUDO-BOSCHI 2009, p. 184.

**Relazione Paesaggistica**

Tali anomalie sono riconducibili a due tipologie differenti: quelle determinate da contesti agrari preesistenti l'impianto aeroportuale e quelle relative a strutture ad esso collegate. Nel primo caso si tratta di tracce di precedenti suddivisioni poderali, piccoli viottoli d'accesso interpoderali o alle singole proprietà, canalizzazioni per il riuso delle acque reflue antecedenti gli anni 1915-1916, in cui sono stati costruiti i primi hangar.



**Figura 3 - Area dell'aeroporto di Grottaglie. Stralcio cartografico Ortofoto colore 2013 (Bing Maps). Miglioramento delle immagini tramite filtri di desaturazione e restituzione grafica delle anomalie in relazione alla viabilità obliterata: S.S. 7 Taranto-Brindisi (rosso), S.P. Grottaglie-S. Giorgio Ionico (giallo), S.C. Misicuro-Monache (arancione), Strada Vicinale Scasserba (azzurro).**

Relazione Paesaggistica

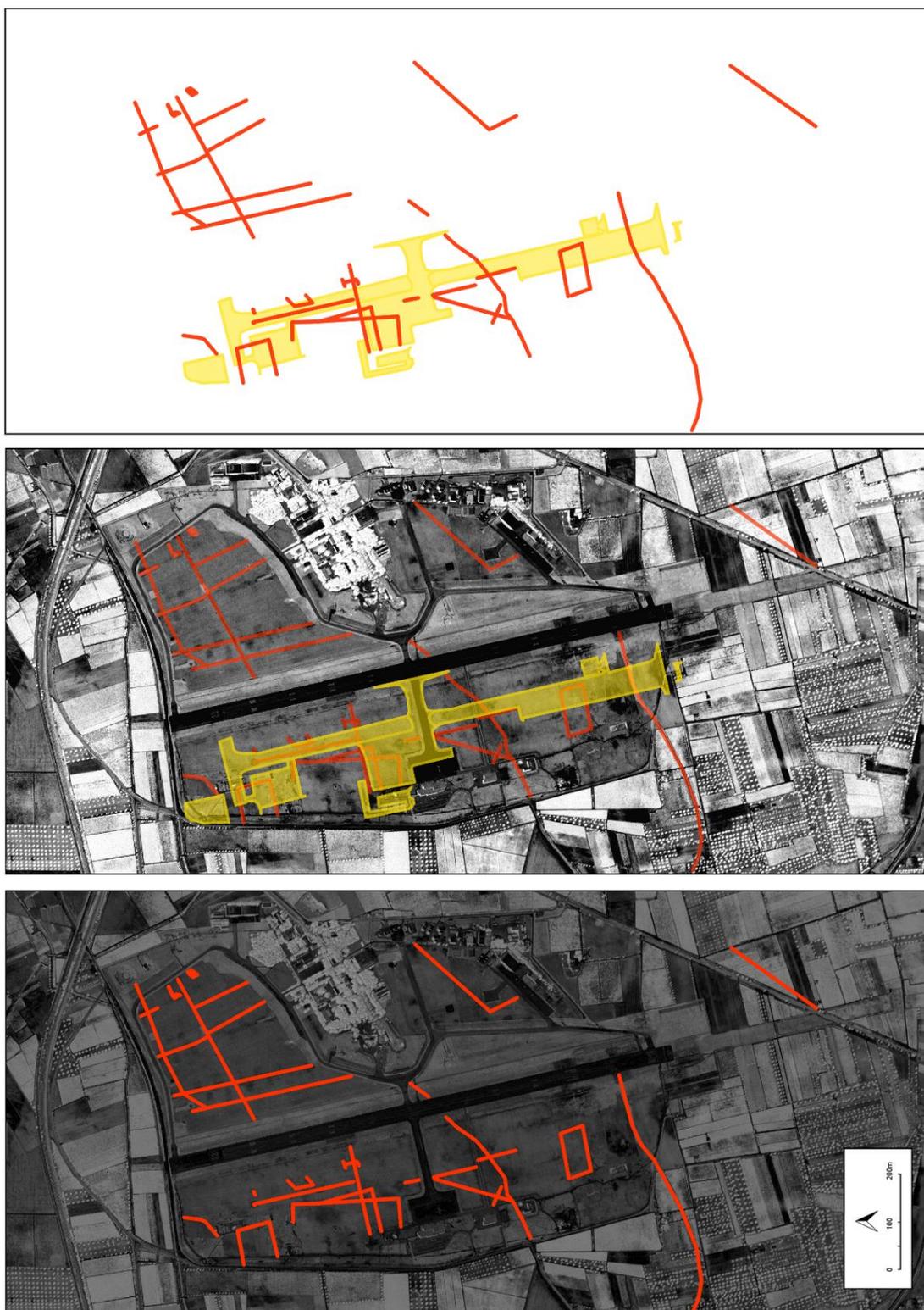


Figura 4 - Area dell'aeroporto di Grottaglie. Stralcio cartografico Ortofoto B/N 1988-1989. Restituzione grafica delle anomalie riscontrate in relazione agli ambiti di intervento

Nel secondo caso si tratta invece di tracce relative ad aree dell'aeroporto dismesse o defunzionalizzate, aree di controllo successivamente sostituite, aree di transito veicoli, aree riedificate ed ampliate.

## Relazione Paesaggistica

Concludendo, l'analisi integrata di più levate aeree ha permesso di rilevare un cospicuo numero di tracce che, restituite su un supporto cartografico, consentono di delineare il panorama complessivo della parcellizzazione agraria antecedente alla costruzione dell'impianto aeroportuale, e delle infrastrutture ad esso collegate ora non più visibili.

In nessun caso tali tracce sono riconducibili ad evidenze archeologiche sepolte presenti nell'area.

### 2.3.3.2 LA VIABILITÀ ANTICA

Come già evidenziato, l'ampia area determinata dagli attuali territori comunali di Grottaglie, Monteiasi e Carosino, è stata interessata a partire dall'età romana dal passaggio di importanti assi stradali.

Il più rilevante di questi è indubbiamente la via Appia che attraversava questo comprensorio nel suo percorso tra Taranto e Brindisi, sedi dei due principali porti della regione<sup>2</sup>. La letteratura scientifica che negli ultimi decenni si è occupata dell'analisi dei vari aspetti inerenti la strada consolare, è ormai concorde sul fatto che il percorso della via Appia si biforcasse poco prima di entrare a Taranto<sup>3</sup>. Una carraia passava a nord del Mar Piccolo mentre un diverticolo entrava a Taranto, attraversava la città e, dopo essersi congiunto con il tratto settentrionale, si dirigeva verso Brindisi. I vari studiosi tuttavia non concordano sulla località nella quale confluirebbero i due rami della strada consolare.

L'ipotesi più recente è quella elaborata negli anni '80 del secolo scorso da M. Miroslav Marin la quale sostiene che il segmento settentrionale dell'Appia si congiungerebbe a quello meridionale nei pressi di Casino Pignatelli, nell'attuale territorio comunale di Grottaglie. Quest'ultimo segmento, dopo aver attraversato il centro urbano di Taranto, avrebbe proceduto in questa direzione passando a nord della Salina Grande e dopo aver costeggiato gli attuali centri urbani di S. Giorgio Jonico e Carosino<sup>4</sup>. Il ramo settentrionale invece, si sarebbe sviluppato a nord del Mar Piccolo, e avrebbe raggiunto località Pignatelli dopo aver attraversato l'abitato di Monteiasi.

Sulla base di questa ipotesi che, è bene specificarlo, non è mai stata riscontrata a livello archeologico, il punto di confluenza dei due rami della via Appia sarebbe ubicato a ca. km 1,7 rispetto all'area attualmente occupata dall'aeroporto di Grottaglie e a ca. km 2,2 dalla porzione di esso interessata dai lavori in questione. Inoltre, se questa ipotesi dovesse corrispondere alla realtà, una porzione del tratto settentrionale della strada consolare ricadrebbe in parte del settore meridionale dell'area aeroportuale, senza tuttavia intercettare le aree interessate dai lavori, da cui disterebbe ca. km 1,3.

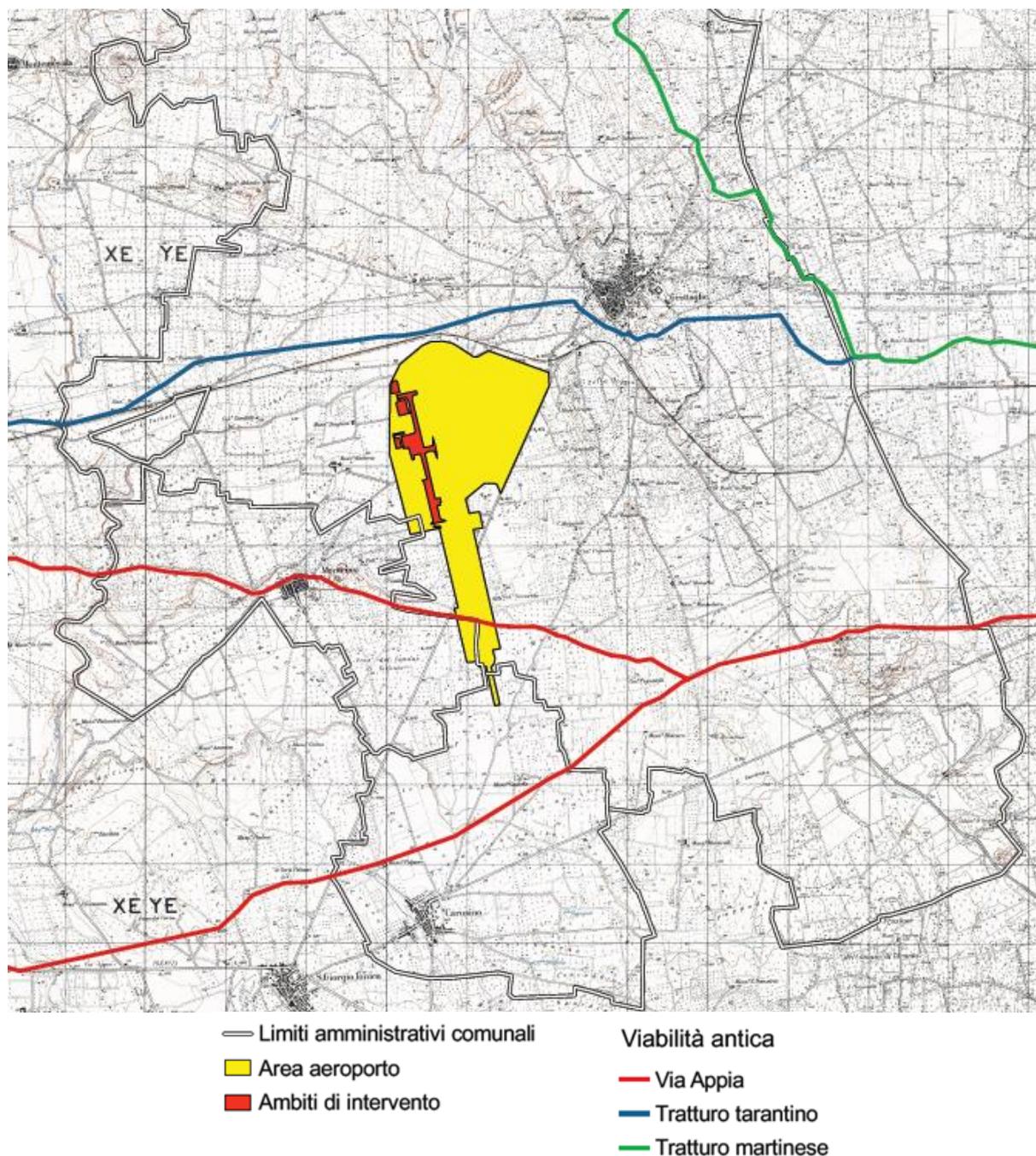
---

<sup>2</sup> La via Appia, realizzata a partire dal 312 a.C. per volere del console Appio Claudio Cieco, collegava inizialmente Roma con Capua. Successivamente, contestualmente al processo di romanizzazione delle regioni dell'Italia meridionale, la strada è stata prolungata fino a Benevento e quindi fino a Brindisi, dopo aver toccato Venosa (PZ), Gravina in Puglia (BA) e Taranto.

<sup>3</sup> LUGLI 1952, pp. 291-292; FORNARO 1973; UGGERI 1983, p. 212; MIROSLAV MARIN 1986, p. 29.

<sup>4</sup> MIROSLAV MARIN 1986, p. 29.

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 5 – Viabilità antica**

A breve distanza dall'aeroporto di Grottaglie (ca. km 0,2) e in particolare dalle aree dove sono previsti gli interventi per la realizzazione delle nuove strutture (ca. km 0,5), passa anche il cd. "Tratturo Tarantino" (Tav. I). Questa arteria, che da Gravina in Puglia fino a Taranto riprende in gran parte il percorso della via Appia, si sviluppava nell'attuale territorio comunale di Grottaglie, per poi congiungersi, alla periferia orientale della città con il cd. "Tratturo Martinese" (Tav. I). Quest'ultimo asse stradale è invece situato ad una distanza maggiore dall'area occupata attualmente dall'aeroporto di Grottaglie, (ca. km 3,3), dal momento che, provenendo da nordovest, sviluppa il suo tracciato esclusivamente a est del centro abitato di Grottaglie da dove prosegue il suo percorso in direzione di Avetrana (TA).

## Relazione Paesaggistica

Questi tracciati, attivi probabilmente già a partire dall'età altomedievale, erano utilizzati principalmente per consentire l'allevamento transumante, pratica che conobbe un notevole impulso a partire dall'età Aragonese, durante la quale fu istituita, nel 1447 per volere di re Alfonso I d'Aragona, la Regia Dogana della Mena delle Pecore di Foggia, istituzione che, rimasta operativa fino al 1806, aveva la funzione di gestire e regolamentare le questioni relative all'allevamento, alla transumanza e al diritto di pascolo<sup>5</sup>.

Dall'analisi del percorso della romana via Appia e dei successivi tratturi "Tarantino" e "Martinese" in questo territorio si evince come questi assi stradali, sebbene con ogni probabilità<sup>6</sup> passassero a breve distanza dall'area attualmente occupata dallo scalo aeroportuale di Grottaglie, in nessun caso intercettino le zone che saranno interessate dai lavori in questione.

### 2.3.3.3 Dati edifi

Dalla ricerca dei dati edifi relativi ai comuni di Grottaglie, Monteiasi e Carosino sono state individuate 52 evidenze archeologiche elencate nella tabella seguente e individuate nell'immagine successiva.

Id sito	Comune	Località/toponimo
1	Grottaglie	LAGO DI LUPOLI
2	Grottaglie	MASSERIA MELIO
3	Grottaglie	MASSERIE CARMINE
4	Grottaglie	MASSERIE PADULE MONACHE
5	Grottaglie	MASSERIA SANT'ANGELO
6	Grottaglie	COLATORI
7	Grottaglie	CONTRADA COLUCCIO
8	Grottaglie	RIGGIO
9	Grottaglie	FANTIANO
10	Grottaglie	FONTANELLE
11	Grottaglie	IMPALATA
12	Grottaglie	MASSERIA OLIOVITOLO
13	Grottaglie	CONTRADA FRANTELLA
14	Grottaglie	FONTIGNANO
15	Grottaglie	MADONNA DEL PRATO
16	Grottaglie	MASSERIA ABATE GRAZIANO

<sup>5</sup> PELLICANO 2007, pp. 20-30.

<sup>6</sup> È importante sottolineare come le ricostruzioni del percorso di questi tracciati antichi effettuate dai vari studiosi che si sono occupati di queste tematiche siano basati su considerazioni teoriche che, per quanto verosimili, non hanno mai avuto un riscontro su base archeologica.

**Relazione Paesaggistica**

<b>Id sito</b>	<b>Comune</b>	<b>Località/toponimo</b>
17	Grottaglie	MASSERIA GIULIANELLO
18	Grottaglie	VICENTINO
19	Grottaglie	MASSERIA ANGIULLI
20	Grottaglie	MASSERIA LE GROTTI
21	Grottaglie	MONTE SALETE
22	Grottaglie	SPARTIVENTO
23	Grottaglie	GALEASI
24	Grottaglie	LONOCE
25	Grottaglie	MONTE DELLA FOGGIA
26	Grottaglie	PAPARAZIO
27	Grottaglie	MONTEDORO
28	Grottaglie	LA TORRE
29	Grottaglie	CAPRARICA
30	Grottaglie	MONTE DEGLI AMICI
31	Grottaglie	MISICURO
32	Grottaglie	MONTE SCIANNA
33	Grottaglie	CASINO PIGNATELLI
34	Grottaglie	BUCCITO
35	Grottaglie	FULLONESE
36	Grottaglie	CASALPICCOLO - LAMA DI PENZIERO
37	Grottaglie	CAPITOLO
38	Grottaglie	GROTTAGLIE - VIA DON STURZO
39	Grottaglie	MUTATA
40	Grottaglie	MESOLA DEI TRE ALBERI
41	Grottaglie	MONTE SOLAZZO
42	Grottaglie	SESSOLO
43	Monteiasi	PALOMBARA
44	Monteiasi	LE LAMIE
45	Monteiasi	PALOMBARELLA
46	Monteiasi	MASTORNA
47	Monteiasi	S. NICOLA
48	Monteiasi	LE GROTTELLE

**Relazione Paesaggistica**

Id sito	Comune	Località/toponimo
49	Monteiasi	AIELLA
50	Carosino	S. ANDREA
51	Carosino	S. GIORGIO
52	Carosino	LE CISTERNE

Tabella 1 – Quadro riassuntiva delle evidenze archeologiche.

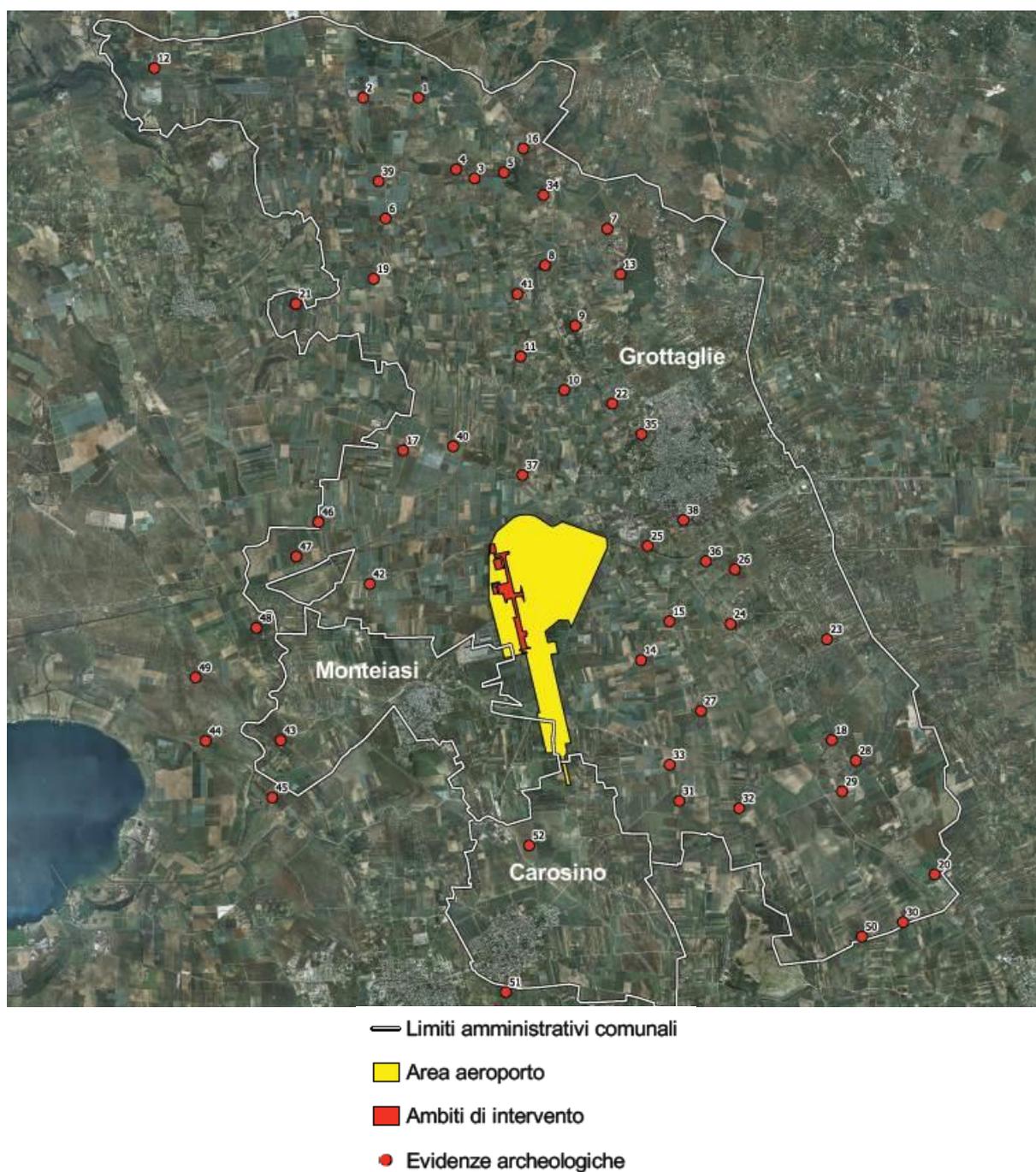


Figura 6 – Localizzazione evidenze archeologiche.

## Relazione Paesaggistica

Il territorio comunale di Grottaglie, presenta allo stato attuale delle ricerche ben quarantadue evidenze archeologiche sparse in maniera grossomodo omogenea.

In seguito a ricerche condotte sul territorio comunale, negli ambienti di gravina, si sono potuti individuare alcuni siti che presentano diverse fasi di frequentazione e sviluppo, come quello localizzato in località Coluccio nell'omonima gravina in aggiunta a quelli presenti nelle gravine ubicate nelle località Riggio, Fantiano, Frantella, Le Grotte, Lonoce, Galeasi, Papparazio, La Torre, Caprarica, Buccito, Fullonese, Penziero.

La gravina di Coluccio (Sito 7) ubicata nell'omonima contrada posta a nord dell'attuale centro urbano, ad una distanza di 3,35 km ca., è caratterizzata da una serie di ambienti rupestri, di cui uno ricavato ai piedi dello sperone tufaceo posto alla confluenza secondaria nella gravina. Il ritrovamento in passato di materiale litico sopra la grotta e sul fondo della gravina, ha permesso di datare la frequentazione a partire dal Paleolitico medio sino all'età dei metalli. Sullo spalto orientale della gravina è stata individuata un'abitazione rupestre con la parte anteriore completamente crollata, e che si può inquadrare ad età medievale. In questo stesso sito sono state individuate due tombe a grotticella dalla planimetria semiellittica e riferibili all'età del Bronzo, mentre ad età post-medievale si possono far ricondurre tre carrarecce che si snodano a partire dal fondo della stessa gravina<sup>7</sup>.

Nell'area della gravina di Riggio (Sito 8), situata nella parte nord-occidentale del territorio di Grottaglie a 3,24 km c.ca dalla stessa città, presenta un'estensione di circa 1300 metri, con profondità media di circa 30 metri, e può essere identificato come un ampio complesso rupestre databile ad età medievale, il quale conserva altresì delle tracce risalenti ad una frequentazione precedente (Eneolitico, età arcaica e classica) come appare dal ritrovamento di una serie di fori per la realizzazione di capanne, situati sulla sommità dello spalto occidentale della gravina, quattro tombe a grotticella dell'età del Bronzo e collocate sullo spalto orientale della gravina, in aggiunta ad una serie di frammenti di ceramica di impasto databili tra il VI-IV secolo a.C.<sup>8</sup>.

Per quanto riguarda il complesso rupestre, sullo spalto orientale della gravina sono presenti tre ordini di cavità, poco a sud del cosiddetto "caggione" (ampio fossato adibito alla raccolta delle acque). In quest'area alcuni saggi di scavo condotti nel 1968 hanno consentito di appurare una frequentazione dell'area già a partire dall'Eneolitico, anche se la sua conformazione attuale la si fa risalire ad una fase prettamente medievale. Parimenti disposti sul fronte orientale del banco tufaceo, si collocano altre aree abitative su due livelli: quello inferiore contiene solo due ambienti indipendenti, uno rettangolare, l'altro con la parete di destra absidata, mentre su quello superiore si trovano allineate cinque unità abitative costituite, ognuna, da due o più ambienti. In base ad alcuni studi precedenti, questa parte era stata interpretata come "Cenobio", ma in realtà non sono state identificate strutture riconducibili ad un qualche impianto monastico<sup>9</sup>. Sempre sul fianco orientale è ubicata la Chiesa del Salvatore, contraddistinta da una pianta a base quadrata, con due piccoli absidi sulla parete di fondo ed un sedile perimetrale ricavato "nel banco roccioso. In questo

<sup>7</sup> FORNARO 1976-1977, pp. 24-25.

<sup>8</sup> FORNARO 1976-1977, p. 28.

<sup>9</sup> PIERRI 1992, 53-54, tav. XXVIII, 1.

## Relazione Paesaggistica

complesso ipogeo sono presenti degli affreschi inquadrabili cronologicamente intorno al X-XI sec. d.C.<sup>10</sup>.

Il fianco orientale conserva altre testimonianze di unità abitative rupestri, come la cd. "grotta del pipistrello", posto a poco più di un centinaio di metri dal limite sud della gravina, e che si sviluppa in due ambienti adiacenti tra loro. L'area, identificabile con la grande ansa con la quale la gravina svolta decisamente in direzione sud, è caratterizzata dalla presenza della nota grotta cd. "farmacia", a cui si accede tramite una imponente scalinata ricavata nel banco roccioso, ed è caratterizzata dalla presenza di circa 100 cellette rettangolari disposte su tre file parallele lungo le pareti, probabilmente adibite alla conservazione di erbe officinali, e si tratta di un'abitazione rupestre medievale adattata, in tempi recenti, a colombaia<sup>11</sup>.

Anche sul fianco occidentale sono state individuate ulteriori otto unità rupestri, contraddistinte da uno sviluppo su più livelli, con piante quadrate e ovali, nicchie ricavate nelle pareti rocciose, cisterne per il recupero dell'acqua piovane, ed ambienti connessi tra loro da cunicoli e da scale di accesso anch'esse scavate nel banco roccioso. In località Fantiano (Sito 9), posta nella zona nord-occidentale a 1,73 km ca. da Grottaglie, sono presente quattro unità abitative in rupe databili ad età medievale e collocate sullo spalto occidentale della gravina, mentre altre due sono disposte lungo il lato orientale, ed appaiono grossomodo caratterizzate da un impianto quadrangolare, nonostante il loro precario stato di conservazione. La zona occidentale appare anche interessata da due tombe a grotticella dell'età del Bronzo, e da sei tombe a fossa ubicate sulla sommità dello spalto occidentale della gravina<sup>12</sup>.

Sullo spalto sud-orientale della gravina di Frantella (Sito 13), localizzata nella porzione nord-occidentale del territorio di Grottaglie ad una distanza di 2,19 km ca. dalla città, sono state rinvenute due probabili tombe a grotti cella, entrambe contraddistinte da un dromos di accesso, ma caratterizzate da planimetrie differenti, una trapezoidale e l'altra semiellittica. In ragione del ritrovamento di frammenti di ceramica d'impasto, è stato possibile circoscrivere tali evidenze all'età del Bronzo<sup>13</sup>.

Nella zona di Contrada Le Grotte (Sito 20), a 7 km ca. a sud-est del centro abitato di Grottaglie, sulla parete settentrionale della gravina vicina all'omonima masseria, sono state identificate quattro sepolture del tipo a grotticella, in aggiunta ad una presente lungo il lato meridionale del sito. Le tombe, contraddistinte da pianta semiellittica e da copertura a calotta, presentano la parte anteriore completamente crollata, e sono riferibili cronologicamente all'età del Bronzo. Sulla parete nord della gravina principale è situata anche un'abitazione rupestre di pianta rettangolare e copertura piana, riconducibile ad una fase di frequentazione medievale. Infine sullo sperone tufaceo delimitato dalla gravina principale, sono stati ritrovati dei frammenti di ceramica d'impasto e strumenti in selce ed ossidiana<sup>14</sup>.

---

<sup>10</sup> ATTOLICO 2009, pp. 390-395, con bibliografia precedente.

<sup>11</sup> PARENZAN 1995, pp. 101-103.

<sup>12</sup> FORNARO 1976-1977, pp. 29-30.

<sup>13</sup> FORNARO 1976-1977, p. 25.

<sup>14</sup> FORNARO 1976-1977, pp. 48-49.

## Relazione Paesaggistica

In contrada Lonoce (Sito 24), ubicata a 1,72 km c.ca dalla città, nella gravina che costeggia l'omonima masseria, sono state ritrovate una serie di unità abitative rupestri di età medievale, assieme a tracce che denotano una frequentazione dell'età del Bronzo, classico-ellenistica e romana. Sullo spalto settentrionale della gravina, ed immediatamente a nord-est della masseria, sono stati rinvenuti numerosi frammenti di ceramica d'impasto e buche di palo scavate nella roccia, riconducibili ad un qualche abitato dell'età del Bronzo. Nelle immediate vicinanze si trovano altresì delle tombe a grotticella, come pure a sud-ovest e sullo spalto nord della gravina, dove si sono rinvenuti spargimenti di frammenti di ceramica d'impasto e di vernice nera.

Sul ciglio meridionale della gravina che costeggiava la masseria Lo Noce, si è rinvenuta in stato compromesso per via della vegetazione e per azione dei mezzi meccanici, un'area con tombe di tipo a fossa, riconducibile ad una necropoli di età classico-ellenistica<sup>15</sup>.

Nella zona più settentrionale della gravina, quasi al limite con quella di contrada Papparazio, sono stati ritrovati spargimenti di materiali ceramici in terra sigillata africana, probabilmente riconducibili ad una frequentazione di epoca romana nella zona. Le diverse unità abitative rupestri collocabili nella fase medievale di frequentazione dell'area, sono contraddistinte da piante rettangolari o ovali, con soffitto piano, e risultano disposte sullo spalto settentrionale e meridionale della gravina. Sempre ascrivibili a questa fase, sono da ricollegare alcune tombe a fossa situate a nord e sud della gravina<sup>16</sup>.

Tracce di una viabilità minore, caratterizzata da alcune carrarecce, si ritrovano sul promontorio compreso tra la più settentrionale delle gravine di contrada Lonoce e quella meridionale di contrada Papparazio.

La gravina di contrada Galeasi (Sito 23), ubicata a 3,80 km ca. a sud-est del centro abitato di Grottaglie, presenta una testimonianza di abitazione rupestre di epoca medievale collocata sullo spalto sud della stessa gravina, mentre sul pianoro prospiciente si rinvengono frammenti di ceramica d'impasto in associazione a scarti di lavorazione della selce, che denotano una frequentazione di età del Bronzo, testimonianza tra le altre cose dal rinvenimento di una tomba a grotticella sullo spalto ovest della gravina<sup>17</sup>. A circa 1,90 km a sud del centro abitato di Grottaglie, in prossimità di lama Papparazio (Sito 26), e nello specifico sugli spalti nord e sud della stessa, si rinvengono abitazioni rupestri di epoca medievale, alle quali si possono riferire anche talune tracce di viabilità (carrarecce) che corrono in senso est-ovest<sup>18</sup>. In prossimità della gravina La Torre (Sito 28), a 5,6 km ca. a sud-est del centro di Grottaglie, sono state ritrovate delle tracce di viabilità di età antica. Nello specifico si tratta di carrarecce scavate nel banco roccioso sul versante nord della gravina, le quali corrono in senso nord-ovest/sud-est<sup>19</sup>. Ad

---

<sup>15</sup> FORNARO 1976-1977, p. 42.

<sup>16</sup> FORNARO 1976-1977, pp. 43-44.

<sup>17</sup> FORNARO 1976-1977, pp. 44-45.

<sup>18</sup> Fonte: Piano Urbanistico Territoriale Tematico – Beni Archeologici – Città di Grottaglie 2007 (d'ora in poi PUTT – Città di Grottaglie 2007).

<sup>19</sup> FORNARO 1973, p. 210; FORNARO 2003, pp. 20-27.

## Relazione Paesaggistica

ovest dell'omonima masseria La Torre, sono stati altresì rinvenuti dei frammenti di ceramica di impasto (età del Bronzo)<sup>20</sup>.

Ubicata a circa 6 km a sud-est della città, la gravina di Caprarica (Sito 29), presenta, sullo spalto settentrionale, una probabile abitazione rupestre di epoca medievale, mentre sul versante meridionale sono emersi degli spargimenti di materiali fittili (ceramica d'impasto) ricollegabili ad una forma insediativa dell'età del Bronzo<sup>21</sup>.

Sul pianoro occidentale della gravina di Buccito (Sito 34), a 5 km ca. a nord-ovest di Grottaglie, sono emerse una serie di materiali riferibili ad un probabile insediamento dell'età del Bronzo (ceramiche impresse, incise e graffite)<sup>22</sup>.

A sud di Masseria Melia (Sito 2), ubicata a 8 km circa a nord-ovest da Grottaglie, nel corso di alcuni lavori condotti per il passaggio del metanodotto, è stata individuata nel 2000 da parte della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, una zona contraddistinta dallo spargimento di materiale fittile (ceramica a vernice nera) riconducibile ad una frequentazione in età classica. Inoltre sono state individuate anche alcune strutture abitative e rituali databili ad età Neolitica<sup>23</sup>.

Nella zona di Masseria Carmine (Sito 3) a 6 km ca. a nord-ovest della città, è stata individuata una zona di spargimento di materiali fittili (ceramica d'impasto, vernice nera, terra sigillata africana e tegole) da porre in riferimento ad una frequentazione dell'età del Bronzo, di età classica e romana imperiale<sup>24</sup>.

A ridosso di Masseria Padula Monache (Sito 4), collocata a circa 6,20 km a nord-ovest del centro urbano, si è potuta individuare una zona caratterizzata dalla presenza di frammenti ceramici d'impasto inerenti una frequentazione durante l'età del Bronzo, mentre leggermente a nord-ovest rispetto alla masseria, sono emersi frammenti ceramici (vernice nera) e materiali per l'edilizia (tegole) di età classica. Poco più a sud invece si è trovato altro materiale d'impasto, e materiale fittile (vernice nera, terra sigillata italica e africana), verosimilmente da ricondurre, in base alle notizie ricavate, ad una fattoria di età classica e romana<sup>25</sup>.

A breve distanza dal precedente sito, nelle vicinanze di Masseria Sant'Angelo (Sito 5), in una zona delimitata a nord ed est dal fosso S. Angelo e ad ovest dalla strada S. Angelo, sono emersi frammenti ceramici d'impasto (età del Bronzo) e tegole (probabile insediamento di età classica)<sup>26</sup>.

In contrada Colatori (Sito 6), ad est della strada Grottaglie-Mutata, sono stati ritrovati spargimenti di materiali ceramici d'impasto, tegole, ceramica a vernice nera e sigillata africana, da ricollegare con buona evidenza ad una frequentazione dell'età del Bronzo, e ad

---

<sup>20</sup> COPPOLA 2003, pp. 111-135.

<sup>21</sup> FORNARO 1976-1977, p. 47.

<sup>22</sup> FORNARO 1976-1977, pp. 23-24.

<sup>23</sup> GORGOLIONE 2001, pp. 29-30.

<sup>24</sup> PUTT – Città di Grottaglie 2007.

<sup>25</sup> PUTT – Città di Grottaglie 2007.

<sup>26</sup> PUTT – Città di Grottaglie 2007.

## Relazione Paesaggistica

una probabile fattoria di età classica, e romana imperiale. Degna di nota è la notizia di un ritrovamento nel 1953 di una tomba con corredo tardo-arcaico costituito da vasi attici e messapici<sup>27</sup>.

Vicino a contrada Fontanelle (Sito 10), a poco più di 2 km c.ca a nord-ovest di Grottaglie, in base alle fonti archeologiche, si è potuta individuare una fase di frequentazione di età classica, testimoniata dal rinvenimento numerosi frammenti di tegole e ceramica a vernice nera (probabile fattoria)<sup>28</sup>.

Ad una distanza di circa 3,3 km leggermente a nord-ovest rispetto la città, in contrada Impalata (Sito 11), sono stati rinvenuti una serie di materiali riferibili ad una fase di frequentazione del sito durante il Neolitico medio (frammenti di ceramiche impresse, graffite, incise e strumenti in selce).

Inoltre nei pressi di questa zona sono emersi materiali ceramici (vernice nera e terra sigillata africana) riferibili probabilmente ad una fattoria di età classica e romana imperiale, ed un capitello, attualmente conservato presso i depositi della Soprintendenza, simile a quelli rinvenuti in località Masseria Angiulli<sup>29</sup>.

A nord-ovest della Masseria OlioVitolo (Sito 12) ubicata nell'omonima contrada, a circa 11 km da Grottaglie, nel 2000 è stato condotto uno scavo da parte della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, in seguito a lavori per la realizzazione di un metanodotto. In tale occasione sono state rinvenute delle strutture di una fattoria di età classica, la cui frequentazione si è potuta circoscrivere tra il V secolo a.C. e il I secolo a.C., in base al rinvenimento di due tesoretti monetali durante le operazioni di scavo<sup>30</sup>.

Nei pressi della vecchia strada Grottaglie–Carosino, in contrada Fontignano (Sito 14), sono emersi frammenti fittili (tegole, ceramica a vernice nera e terra sigillata africana), interpretati come segno di una frequentazione (fattoria) in età classica e romana imperiale<sup>31</sup>.

In una zona posta sul pendio di Monte della Foggia, e precisamente a sud-est della chiesetta della Madonna del Prato (Sito 15) a poco più di 2 km a sud-ovest della città di Grottaglie, sono stati rinvenuti alcuni frammenti di tegole, e da quanto citato nelle fonti, nel 1968 durante uno scasso è stato riportato in luce una vasca lustrale in carparo assieme a ceramica ellenistica e medievale<sup>32</sup>.

In contrada Abate Graziano (Sito 16), su un promontorio che si affaccia sul Fosso Sant'Angelo, sono stati ritrovati dei frammenti fittili (ceramica d'impasto, terra sigillata africana e tegole), da collegare con buona probabilità ad un qualche tipo di insediamento dell'età del Bronzo, e di età romana imperiale<sup>33</sup>.

---

<sup>27</sup> STAZIO 1967, p. 272; ALESSIO 1992, pp. 224-228.

<sup>28</sup> FORNARO 1981, n. 118.

<sup>29</sup> FORNARO 1981a, n. 66; FORNARO 1981b, n. 116.

<sup>30</sup> ALESSIO 2001, pp. 102-103.

<sup>31</sup> FORNARO 1981a, n. 123.

<sup>32</sup> FORNARO 1981a, n. 122.

<sup>33</sup> PUTT – Città di Grottaglie 2007.

## Relazione Paesaggistica

Su un pianoro a nord della masseria Giulianello (Sito 17), nell'omonima contrada a circa 17 km a nord-ovest dal centro di Grottaglie, è stato possibile individuare uno spargimento di materiali ceramici d'impasto, riferibili ad un qualche insediamento dell'età del Bronzo ubicato in questa posizione dominante<sup>34</sup>.

Il sito di Vicentino (Sito 18), che sorge a ridosso della sponda meridionale del livello inferiore della gravina e di fronte alla masseria omonima, a poco più di 5 km a sud-est del centro abitato, è stato individuato già a partire degli anni sessanta del secolo scorso, per poi divenire oggetto di indagine sistematica (scavi archeologici) da parte dell'Università degli Studi di Bari tra il 1995 e il 2004. L'insediamento di età messapica presenta tre circuiti murari a difesa dell'acropoli e dei settori dell'abitato, il quale si estende per circa 13 ettari. A partire dall'VIII secolo a.C. viene fatta risalire una prima fase di frequentazione dell'acropoli, mentre tra VIII–VII secolo a.C. si possono datare alcune fornaci adibite alla produzione di ceramiche d'impasto, tardo-geometriche ed acrome, rinvenute nel sito. Il rinvenimento di cospicui materiali ceramici, tra i quali alcuni contenitori interrati, consente di meglio delineare lo sviluppo cronologico dell'abitato tra il VII-inizi VI secolo a.C., momento al quale si datano anche un gruppo di manufatti rinvenuti all'interno di una struttura abitativa di particolare rilievo. Maggiormente conservati sono i resti dell'abitato di età tardo-arcaica e classica racchiuso entro la seconda cerchia muraria, e databile sulla base anche dei materiali ceramici ivi rinvenuti, tra il V-IV secolo a.C. In età romana si viene denotando un cambiamento dell'abitato, connesso con un fenomeno insediativo di tipo sparso nel territorio circostante<sup>35</sup>.

Sul pendio tra le due varianti della Via Appia e nelle vicinanze della Masseria Vicentino Grande, si trovano labili tracce di una necropoli (le fosse non sono più visibili in quanto distrutte da lavori agricoli) che doveva essere connessa alla fase messapica dell'abitato, ipotesi supportata dal ritrovamento di frammenti di iscrizioni in greco e in caratteri messapici, avvenuto nel 1970 all'interno di un cumulo di materiale lapideo decontestualizzato. Anche nelle vicinanze della strada Grottaglie-San Marzano, sempre in contrada Vicentino, sono emerse altre testimonianze di una necropoli di età classica e protoellenistica (tombe a fossa semplice o controfossa)<sup>36</sup>. Inoltre ad ovest della medesima arteria stradale, nel 2003 in occasione di lavori per il passaggio del metanodotto, sono stati condotti dalla Soprintendenza Archeologica degli scavi che hanno evidenziato i resti di un insediamento rurale databile dal I secolo a.C. al III d.C. A sud invece di Masseria Vicentino Piccolo, sono state ritrovate delle carrarecce scavate nella roccia con andamento NO-SE; inoltre sono state individuate dei percorsi viari (carrarecce) che corrono in direzione E-O e SO-NE a partire dalla gravina di Vicentino, oggetto di indagini archeologiche da parte della Soprintendenza Archeologica nel 2002, e datati ad età post-medievale<sup>37</sup>.

In località Angiulli (Sito 19), ad ovest della Masseria Angiulli Grande, ubicata a circa 5,8 km a nord-ovest da Grottaglie, sono stati individuati a seguito di scavi condotti nel 1979, i resti di alcuni ambienti pertinenti alla pars rustica di una villa di età romana. In tale occasione sono

---

<sup>34</sup> PUTT – Città di Grottaglie 2007.

<sup>35</sup> FORNARO-ALESSIO 2000, con bibliografia precedente.

<sup>36</sup> PUTT – Città di Grottaglie 2007.

<sup>37</sup> FORNARO 1973, pp. 207, 211.

## Relazione Paesaggistica

stati recuperati anche ingenti quantitativi di materiali ceramici (frammenti di terra sigillata italica e africana, ceramica d'uso comune, anfore, grandi contenitori e tegole) e frammenti di intonaco dipinto da ricollegare alla decorazione della pars dominica della medesima villa. L'area risulta essere stata frequentata anche in età protostorica, come dimostrato dal ritrovamento di frammenti di ceramica d'impasto e due lame in selce<sup>38</sup>.

Sul pianoro orientale e meridionale del colle Saletto (Sito 21), posto circa 6,8 km a nord-ovest da Grottaglie, si conservano delle tracce di un insediamento databile a partire dal Bronzo Recente fino all'età romana imperiale. Sui versanti occidentali e meridionali del colle, sono stati ritrovati invece i resti di una necropoli che ha raggiunto la sua massima espansione nel corso del IV-III secolo a.C. Il ritrovamento inoltre di alcune monete bizantine nelle vicinanze del precedente insediamento, ha fatto intuire che si fosse sviluppata una comunità anche durante l'alto-medioevo. Difatti il casale ivi presente, fu dapprima abbandonato per poi essere riedificato nell'ultimo decennio del XII secolo, per poi scomparire definitivamente nel 1297, quando gli abitanti si trasferirono all'interno della città di Grottaglie. Alla fase basso-medievale si ricollegano alcune strutture visibili sulla vetta del colle (fortificazioni in opera a sacco, e tombe a fossa e "chiesa" ipogea sul lato occidentale)<sup>39</sup>.

Nelle vicinanze della zona estrattiva di contrada Spartivento (Sito 22), nella periferia nord-ovest del centro abitato, tra il 1990-1991 la Soprintendenza Archeologica ha condotta una serie di indagini che hanno consentito di mettere in luce i resti di una necropoli ellenistica. Sono state rinvenute nello specifico, 22 tombe, i cui corredi sono stati purtroppo oggetto di scavi clandestini. Nelle vicinanze dell'area, sono emersi numerosi frammenti di ceramica d'impasto, vernice nera mista a tegole, riferibile verosimilmente ad un insediamento (fattoria) di età classico-ellenistica<sup>40</sup>.

Sulla sommità del piano argilloso di Monte della Foggia (Sito 25), nella periferia sud-est di Grottaglie, è stata rinvenuta un'area caratterizzata da frammenti di ceramiche impresse, incise, e graffite del Neolitico Medio<sup>41</sup>.

In località Montedoro (Sito 27) in area delimitata dalla strada provinciale delle Monache ad est e dalla strada esterna Montedoro a nord, sono stati ritrovati frammenti di tegole, ceramica d'impasto impressa e graffita, d'uso comune, vernice nera, a pasta grigia e terra sigillata africana. L'insediamento del Neolitico Antico, sul quale si è sovrapposta in seguito una fattoria di età classico-ellenistica e romana imperiale, è stato dunque oggetto di scavi condotti da B. Fedele<sup>42</sup>.

Presso contrada Monte degli Amici (Sito 30), situata ad ovest della strada Grottaglie-San Marzano e a nord della strada Monte degli Amici, è stata localizzata un'area caratterizzata dallo spargimento di frammenti fittili (ceramica a vernice nera, sigillata africana, comune

<sup>38</sup> DE JULIIS 1981, pp. 365-367.

<sup>39</sup> FORNARO 1974, pp. 26-28; ALESSIO 1992, fig. 58.

<sup>40</sup> ALESSIO 1991, pp. 311-312.

<sup>41</sup> FORNARO 1981b, n. 68; FORNARO 2006, pp. 3-14, tavv. II 6, 12.

<sup>42</sup> FEDELE 1992, pp. 20-45; 85-94.

## Relazione Paesaggistica

acroma e da fuoco), probabilmente da riferire ad una fattoria di età classico-ellenistica e romana-imperiale<sup>43</sup>.

In prossimità di Masseria Misicuro (Sito 31), a circa 4 km a sud di Grottaglie, sono stati rinvenuti frammenti di tegole, ceramica d'uso comune, vernice nera, a pasta grigia e terra sigillata africana, da ricollegare ad una frequentazione di età classico-ellenistica, e alla presenza di una stazione viaria collocata lungo questo tratto della Via Appia<sup>44</sup>.

Nei pressi del Monte Scianna (Sito 32), ubicato a quasi 5 km a sud rispetto il centro abitato, e nel caso specifico sulla sommità dell'area, sono emersi sporadici frammenti di ceramica incisa, collegati ad un probabile insediamento neolitico<sup>45</sup>. In un'area collocata tra la strada comunale esterna Francavilla – Taranto e il Casino Pignatelli (Sito 33) a 5 km ca. da Grottaglie, sono stati ritrovati alcuni frammenti ceramici (impasto, vernice nera, terra sigillata africana), riferibili ad un tipo di insediamento di età classico-ellenistica e romana-imperiale (fattoria)<sup>46</sup>.

A nord-ovest della batteria Capitolo (Sito 37) e grossomodo a 3 km ad ovest dello stesso centro urbano, si è potuto individuare uno spargimento di manufatti silicei, frammenti di ceramiche impresse, incise e graffite del Neolitico Medio, assieme a frammenti di tegole, e ceramica a vernice nera. In tal caso si può pensare ad un qualche tipo di insediamento sia neolitico che di età classico-ellenistica<sup>47</sup>.

In contrada Mutata (Sito 39), a nord del Santuario omonimo e a circa 7 km da Grottaglie, nel 1994 è stata indagata dalla Soprintendenza Archeologica, una necropoli costituita da 49 tombe monosome del tipo a fossa ricavate nel banco argilloso e coperte prevalentemente con grandi tegole. La necropoli è stata datata al IV-III secolo a.C., nonostante il ritrovamento di industria litica possa rimandare ad una frequentazione precedente (età preistorica-protostorica)<sup>48</sup>.

Su una piccola collina in contrada Mesola dei tre alberi (Sito 40) a 3,8 km ca. ad ovest del centro abitato, si è potuto individuare un'area connessa, secondo le fonti d'archivio, ad un insediamento dell'età del Ferro e classica<sup>49</sup>.

Sull'altura di Monte Solazzo (Sito 41), a 3,9 km c.ca a nord-ovest da Grottaglie, è stata riscontrata una concentrazione di frammenti di tegole e ceramica a vernice nera, identificabile con una zona dove deve essersi sviluppato un qualche tipo di insediamento di età classica<sup>50</sup>.

---

<sup>43</sup> PUTT – Città di Grottaglie 2007.

<sup>44</sup> FORNARO 1973, pp. 173-178, fig. 2.

<sup>45</sup> FORNARO 1981b, n. 70.

<sup>46</sup> PUTT – Città di Grottaglie 2007.

<sup>47</sup> FEDELE 2006, pp. 13-14, tavv. II 1-5, 7-9, 11, 13-14; FORNARO 2006, pp. 13-14, tavv. II 1-5, 7-9, 11, 13-14.

<sup>48</sup> ALESSIO 1996, pp. 64-65, tav. XX.

<sup>49</sup> FORNARO 1981a, n. 117.

<sup>50</sup> FORNARO 1981a, n. 74.

## Relazione Paesaggistica

Presso contrada Sessolo (Sito 42) a ca. 5,7 km a sud-ovest dall'abitato sono stati condotti nel 1998 da parte della Soprintendenza Archeologica una serie di indagini che hanno consentito di individuare un'unità abitativa databile al VI secolo a.C.<sup>51</sup>.

Nel territorio comunale di Monteiasi sono noti allo stato attuale delle ricerche sette siti archeologici. Nella maggior parte dei casi si tratta di evidenze individuate fortuitamente diversi decenni fa (Siti 44-45, 47-49), mentre solo in due casi si è proceduto, in tempi recenti, ad indagini sistematiche ed estensive (Siti 43, 46).

Tre di queste aree archeologiche sono situate a breve distanza tra loro, nel raggio di poco più di 1,5 km, nella porzione sudorientale del territorio comunale di Monteiasi, ad una distanza minima di 2,2 km ca. e ad una massima di 3,3 km ca. rispetto all'attuale centro abitato.

Si tratta delle evidenze individuate in località Le Lamie (Sito 44) e presso le masserie Palombara (Sito 43) e Palombarella (Sito 45).

Nel primo caso le fonti bibliografiche parlano del rinvenimento sporadico nel 1938 di una metopa raffigurante un personaggio maschile e, successivamente, di una concentrazione in superficie di materiale archeologico ascrivibile cronologicamente ad un ampio arco cronologico compreso tra l'età arcaica e l'età romana<sup>52</sup>. Nell'area circostante la masseria Palombara sono state portate alla luce numerose tracce relative ad una prolungata frequentazione dell'area<sup>53</sup>. Su tutto il pianoro è stata individuata in superficie un'estesa concentrazione di materiale archeologico costituita prevalentemente da ceramica d'impasto databile tra l'età del Bronzo e l'età del Ferro. Sempre sul pianoro è stata portata alla luce a seguito di alcune campagne di scavo archeologico una piccola necropoli costituita da un numero imprecisato di tombe a fossa rettangolare scavate nel banco roccioso naturale e chiuse da lastroni in carparo. Probabilmente coevi di quest'area funeraria sono un grande edificio, indagato parzialmente, situato a sud del pianoro della masseria e un'estesa concentrazione in superficie di materiale ceramico di età ellenistica localizzato a sud della masseria. A breve distanza da masseria Palombarella è stata individuata un'altra area funeraria le cui caratteristiche cronologiche e tipologiche non sono esplicitate in bibliografia<sup>54</sup>.

In Contrada Aiella (Sito 49), 3,3 km ca. a est di Monteiasi, si ha notizia del rinvenimento di "alcune tombe"<sup>55</sup>. Anche in questo caso non è possibile risalire alle peculiarità cronologiche e tipologiche dell'area funeraria.

Rispettivamente a 2,6 e 2,9 km a nordest rispetto al centro abitato di Monteiasi si trovano, nelle località Grottele (Sito 48) e S. Nicola (Sito 47), altre due aree archeologiche sulle quali le notizie bibliografiche sono poco esaurienti. Nella prima località, è stata individuata nel 1900 una sepoltura della quale non sono noti né la datazione né le caratteristiche tipologiche<sup>56</sup>, mentre nella seconda, ubicata nei pressi della stazione ferroviaria di Monteiasi, sono state portate alla

---

<sup>51</sup> ALESSIO 1999, pp. 93-94, tav. LVIII.

<sup>52</sup> MIROSLAV MARIN 1986, p. 36, con bibliografia precedente.

<sup>53</sup> MARUGGI 2000.

<sup>54</sup> CIPPONE 1993, p. 132.

<sup>55</sup> MARUGGI 1996, p. 88, con bibliografia precedente.

<sup>56</sup> MARUGGI 1996, p. 88, con bibliografia precedente.

## Relazione Paesaggistica

luce negli ultimi anni del XIX secolo circa 80 strutture funerarie che hanno restituito materiale di corredo definito in bibliografia genericamente “greco”<sup>57</sup>.

In località Mastorna (Sito 46), 3 km ca. a nord di Monteiasi, è stata individuata recentemente a seguito di indagini archeologiche sistematiche un'area funeraria, della quale sono state portate alla luce complessivamente 24 tombe, databile sulla base dei corredi al IV secolo a.C.<sup>58</sup>.

Le evidenze archeologiche note in relazione al territorio comunale di Carosino sono alquanto limitate e consistono in ritrovamenti casuali verificatisi a partire dalla metà del secolo scorso, per i quali la bibliografia riporta scarse informazioni.

Circa 1,3 km a nord rispetto al centro abitato, in località Cisterne (Sito 52), è stata individuata in superficie una concentrazione di reperti archeologici costituita prevalentemente da frammenti di laterizi e ceramica a vernice nera. Questo sito, interpretato come una fattoria riferibile genericamente all'età ellenistica-romana<sup>59</sup>, è ubicato a 1,2 km ca. dalla porzione meridionale dell'area aeroportuale di Grottaglie, e a 3 km ca. dalle aree in cui sono previsti i lavori. Ad una distanza maggiore rispetto all'Aeroporto di Grottaglie sono invece situate le altre due località che hanno restituito evidenze archeologiche.

Tra gli anni '50 e '70 del secolo scorso sono stati individuati fortuitamente in contrada S. Andrea (Sito 50), nei pressi dell'omonima masseria, prima i resti di un monumento funerario a pilastro sormontato da una cista litica e, successivamente, altri elementi lapidei lavorati tra cui in particolare è stata segnalata la presenza di una zampa leonina, per la quale è stata ipotizzata una originaria appartenenza ad una tomba a camera<sup>60</sup>.

In contrada S. Giorgio (Sito 51), ubicata 0,5 km ca. a sud di Carosino, a ovest della strada che collega quest'ultimo centro con il comune San Giorgio Jonico, è nota la presenza di una tomba sulle cui caratteristiche tipologiche e cronologiche la bibliografia non fornisce alcun tipo di informazione<sup>61</sup>.

Tutte le evidenze archeologiche individuate nei suddetti territori comunali tramite indagine bibliografica risultano essere ad una distanza tale da non interferire in alcun modo con i lavori previsti. I siti più a ridosso dell'aeroporto distano ca. 650 m da esso. Si tratta delle evidenze individuate nelle località Monte della Foggia (Sito 25) e Capitolo (Sito 37), entrambi ricadenti nel territorio comunale di Grottaglie. Nove siti sono posizionati ad una distanza dall'aeroporto compresa tra 1 e 2 km<sup>62</sup>, mentre tutti gli altri sono ubicati ad una distanza maggiore.

---

<sup>57</sup> MARUGGI 1996, p. 88, con bibliografia precedente.

<sup>58</sup> MARUGGI 1996; MARUGGI 1999.

<sup>59</sup> AA.VV. 1981, p. 4.

<sup>60</sup> AA.VV. 1981, p. 4.

<sup>61</sup> AA.VV. 1981, p. 4.

<sup>62</sup> Si tratta dei siti localizzati nelle località Fontignano (Sito 14), Madonna del Prato (Sito 15), Casino Pignatelli (Sito 33), Fullonese (Sito 35), Casalpiscio/Lama di Penziero (Sito n. 36), Via don Sturzo (Sito 38), Mesola dei tre (Sito 40), Sessolo (Sito 42), Le Cisterne (Sito 53). Tranne quest'ultimo sito, ubicato nel territorio comunale di Carosino, tutti gli altri ricadono nel territorio di Grottaglie.

## Relazione Paesaggistica

### 2.3.4 SISTEMI TIPOLOGICI DI FORTE CARATTERIZZAZIONE LOCALE E SOVRALocale

È possibile individuare i seguenti sistemi tipologici che caratterizzano l'intorno dell'area di intervento:

1. Il sistema dei principali lineamenti morfologici del complesso collinare localmente denominato Murge tarantine, estrema propaggine delle Murge meridionali, catena di tre colline con sviluppo nord-sud denominate rispettivamente: Monte della Foggia, Santa Elisabetta e Monte Carosino che fungono da barriera visiva naturale
2. Il sistema agro-ambientale che, coerentemente con la struttura geomorfologica, risulta principalmente costituito dalle colture arborate (frutteti, vigneti e oliveti)
3. Il sistema insediativo: i centri urbani principali (Grottaglie, Monteiasi e Carosino) e il sistema delle masserie presenti nel territorio nell'intorno dell'area di progetto.
4. Il sistema di siti e beni archeologici.
5. Il sistema viario è costituito da una fitta rete di strade secondarie di accesso ai fondi agricoli di scarsa percorrenza, connesse alla viabilità principale.

### 2.3.5 PERCORSI PANORAMICI E AMBITI DI PERCEZIONE

Si individuano i seguenti percorsi panoramici ed ambiti di percezione, presso i quali sono state realizzate le campagne di rilievo fotografico di tipo "statico" e "dinamico" riportate di seguito (si veda il capitolo 0):

- i belvedere dei centri storici sui rilievi (Grottaglie)
- i beni architettonici e culturali vincolati nell'intorno dell'area di progetto (masserie)
- I rilievi delle murge tarantine a est dell'area aeroportuale
- Le strade principali di connessione territoriale (le strade provinciali n. 80 e n. 82 e la strada statale S.S. 7 che da Grottaglie posta su un rilievo scende verso San Giorgio Ionico) e strade secondarie di accesso ai fondi agricoli di scarsa percorrenza connesse alla viabilità principale

### 2.3.6 AMBITI A FORTE VALENZA SIMBOLICA

Dall'analisi delle tutele paesaggistiche si osserva che dall'estratto della tavola 6.3.1 "Componenti culturali-insediative", allegata al PPTR della Regione Puglia, nell'intorno dell'area di intervento sono presenti delle Masserie e la Chiesa Rupestre in Lama del Pensiero classificati come "siti interessati da beni storici-culturali" e loro area di rispetto. Dalla stessa tavola si osserva che la via Oberdan è classificata come "area appartenente alla rete dei tratturi" denominato "Regio Tratturello Tarantino". Questa arteria, che da Gravina in Puglia fino a Taranto riprende in gran parte il percorso della via Appia, si sviluppava nell'attuale territorio comunale di Grottaglie, per poi congiungersi, alla periferia orientale della città con il "Tratturo Martinese". Il tracciato di quest'ultimo asse stradale si sviluppa ad est del centro abitato di Grottaglie, sulle Murge Tarantine, e prosegue verso Avetrana (TA).

Dalla stessa Tavola si osserva che l'area di intervento e il sedime aeroportuale non sono interessati da zone di interesse archeologico. In particolare nello spigolo sud-est del bacino di

## Relazione Paesaggistica

intervisibilità è presente la Masseria Vicentino classificata come "zona di interesse archeologico" (D.M. 02/02/1990, ai sensi della legge 1089/1939).

In particolare dalla stessa tavola si osserva che la Gravina Lama del Pensiero è classificata come "area di notevole interesse pubblico" storico e culturale per la presenza di un insediamento rupestre che conserva uno fra i più interessanti episodi di architettura religiosa altomedioevale.

### 2.3.7 SINTESI DELLE PRINCIPALI VICENDE STORICHE

#### 2.3.7.1 GROTTAGLIE

Grottaglie (32.234 abitanti) sorge nell'entroterra Tarantino sul pendio di una collina, chiamata Monte Samuele Pezzuto, all'estremità meridionale della Murgia dei trulli che comprende il vasto territorio che si estende da Matera fino alla stessa Grottaglie, passando da Martina Franca in Valle d'Itria e Villa Castelli delle Murge. Il suo territorio si caratterizza per la presenza di numerose gravine in cui hanno trovato dimora l'uomo e il bestiame sin dal paleolitico.

Il crollo dell'Impero Romano d'Occidente e le irruzioni di numerose popolazioni barbariche in Italia (Ostrogoti, Longobardi e Saraceni) determinarono la distruzione delle cittadelle fortificate esistenti. Gli abitanti in fuga diedero vita ai casali rupestri (960 d.C.) tra cui Casale San Salvatore e Monti Cryptalis nucleo primigenio dell'attuale centro storico di Grottaglie.

Nel IX secolo un gruppo di ebrei fuggitivi da Oria, e tra i pochi superstiti della grande comunità ebraica di Oria, si aggrega all'insediamento sorto intorno al casale San Salvatore nella Lama del Fullonese, territorio di Monte Fellone dove, difatti, sorgeva la chiesa di San Pietro dei Giudei.

I resti storici più cospicui sono riconducibili al Medioevo, quando nelle profonde gravine prese maggior consistenza l'abitudine di vivere nelle grotte. Risalgono a questo periodo infatti non solo le abitazioni, ma anche le scale, i sentieri, le opere di canalizzazione e di deflusso delle acque.

I Normanni nel corso del XI secolo dettero in dono il «Casale Cryptaleorum», con tutti i beni accessori, alla Mensa arcivescovile di Taranto. A partire dal 1292 la Mensa ottenne la giurisdizione sul paese, che comportò una fortissima relazione tra la vita economica, sociale, politica e religiosa del centro abitato con gli arcivescovi tarantini.

Nel XV sec. Il centro fu dotato di mura di fortificazione, assieme al Castello e alla Chiesa Matrice. Difficoltà e crisi politiche portarono (dal XV al XVII secolo) ad una "coabitazione" di due giurisdizioni feudali differenti: una vescovile ed una laica. Il XVII secolo fu caratterizzato dalla dominazione spagnola e il secolo successivo dalle lotte di giurisdizione tra Arcivescovi di Taranto e feudatari laici e da ripetute sollevazioni popolari, caratterizzarono il secolo successivo fino all'abolizione della feudalità. In un clima di disorientamento politico generale si fa strada il nascente fenomeno del brigantaggio. Queste vicende accompagnarono la prima espansione urbana "fuori le mura", fino al periodo unitario.

#### 2.3.7.2 MONTEIASI

Monteiasi è un comune di 5.623 abitanti dell'entroterra tarantino, situato a circa 47 m s.l.m e caratterizzato da un paesaggio di macchia mediterranea, con ulivi e vigneti.

## Relazione Paesaggistica

Il popolamento del casale denominato "Montijasum" ha luogo nel XVI secolo, su disposizione della nobile famiglia degli Antoglietta, originariamente Natoli o de Nanteuil. La famiglia, di origine Normanna, nel corso del tempo modificherà il proprio cognome da de Nanteuil (di Natoli) a Landoglia fino a dell'Antoglietta.

La cittadina di Monteiasi, insieme a Roccaforzata e Villa Castelli, fu dunque feudo degli Ungaro, prima baroni e poi duchi, con Carlo Crocifisso Ungaro, nato nel 1786 dal barone Gioacchino Ungaro e dalla nobile napoletana Teresa Borgia, per titolo concesso dal re Ferdinando IV, per gli alti servizi prestati alla corona.

A seguito dell'Unità d'Italia Monteiasi viene inserita nel circondario di Taranto della provincia della Terra d'Otranto e, con la legge del 1865 che cancella la forma amministrativa del decurionato, elegge per la prima volta il consiglio comunale. Con decreto del Regno d'Italia 2 settembre 1923 n. 1911 è istituita la provincia di Taranto cui vengono annessi tutti i comuni fino ad allora inclusi nell'omonimo circondario, tra i quali quello di Monteiasi.

In occasione dell'ultimo conflitto mondiale (1939-1945), il paese fu soggetto a diverse evacuazioni per prevenire danni mortali provocati da bombardamenti aerei. Di notevole importanza è stata la figura del sacerdote monteiasino don Antonio Nigro (1919-2011) che fece da anello congiunzione tra le milizie italiane e quelle angloamericane, queste ultime risiedevano appena 2 km dal paese. Le campagne erano circondate da tende, ove stazionavano militari ed era pericoloso avventurarsi. In tale circostanza, per rafforzare e misure di sicurezza, si decise di realizzare opere difensive sul perimetro urbano nelle vicinanze, costruendo una muraglia, bunker e casematte (vicino la Masseria Taverna) in conglomerato cementizio, posizionate in luoghi strategici di accesso al paese, tuttora in parte presenti.

A fine anni '50 si aprono via Verdi, via Rinascita, via Mascagni e si prolungano via Roma e via Marconi. Gli anni '60 furono dedicati all'edilizia attorno alla nuova artiglieria Circonvallazione denominata "Viale Alcide De Gasperi", che collega via Roma alla SP per Montemesola, attraversando la zona di un vecchio canale.

Negli anni '60 viene dato inizio all'espansione nella parte ovest del paese, in zona Fattizzone e Benefici, aree del comune di San Giorgio Jonico, poi permutate, il cui limite era segnato da un canale naturale, attuale via De Gasperi.

### 2.3.7.3 CAROSINO

Carosino (provincia di Taranto, 7.010 abitanti) è situato a circa 70-75 metri sul livello del mare, e dista da Taranto 13 km. L'abitato si trova a sud delle Murge tarantine orientali, in una zona pianeggiante.

Presumibilmente il sito ebbe una frequentazione messapica, e certamente, in epoche successive, fu un importante centro sul fiorente asse commerciale Taranto – Grecia. In conseguenza del saccheggio di Taranto ad opera dei saraceni nel 927 d.C. è probabile che il sito sia stato ri-colonizzato (I. Chirulli) dopo un lungo periodo di abbandono.

Le prime fonti storiche certi derivano dai registri Angioini e risalgono al 1348, data in cui il feudo di Carosino fu venduto dai Capitignano ai Palmerio di Capua.

Decaduta durante la guerra greco-gotica, si frazionò in casali e casegrotte; l'agricoltura e la pastorizia restano le uniche attività economiche. E' noto che nel XV sec. le armate Albanesi al

## Relazione Paesaggistica

seguito di Skanderberg, rasero al suolo il piccolo ed antico casale il cui feudatario Raimondo De Noha fu alleato dell'Orsini di Taranto nella sua rivolta contro il Re di Napoli (1462). Il casale restò pressoché disabitato per quasi mezzo secolo, come feudo delle famiglie nobili della zona.

Nel 1471 fu acquistato dagli Antoglietta e da questa famiglia ri-colonizzato. Nel 1517 il feudo divenuto Baronia passò alla famiglia dei Simonetta e poi ancora ai Muscettola (1524).

La baronia passò ancora di mano agli Albertini e poi agli Imperiali.

Nel 1806, abolita la feudalità nel Regno di Napoli, il Ducato di Carosino fu proprietà della famiglia Berio – Marulli, ed infine nel 1875, Carosino già Comune (con plebiscito) del Regno d'Italia, i Marulli vendettero le loro proprietà terriere a Roberto d'Áyala Valva, insieme al Palazzo Ducale.

### 2.3.7.4 CENNI STORICI SULL'AEROPORTO "M. ARLOTTA" DI TARANTO-GROTTAGLIE

L'aeroporto di Grottaglie nacque principalmente dall'esigenza di difendere il porto di Taranto. Tra il 1910 e il 1920 furono costruiti i primi hangar per dirigibili e piccoli aerei nella piana della masseria di Scasserba di Grottaglie. Durante il ventennio fascista l'aeroporto divenne Scuola Centrale di Pilotaggio. Negli anni successivi l'aeroporto è stato utilizzato solo per scopi militari e fu anche distrutto sotto vari bombardamenti. Dal 1945 quel che era rimasto dell'aeroporto fu restituito all'Aeronautica Militare Italiana, pur restando un presidio degli Alleati sino al 1950.

Nel dicembre 1950 iniziò la ricostruzione dell'aeroporto e si insediò una nuova scuola di pilotaggio. Nel 1964 divenne aeroporto civile, ospitando principalmente i voli di collegamento di Taranto con Roma e con alcune città del Friuli-Venezia Giulia.

Nel 1969, a seguito delle risultanze del Rapporto Lino sulla sicurezza negli scali italiani, lo scalo venne chiuso per essere riaperto nel 1985 con l'aggiunta del distaccamento dei Vigili del fuoco di Grottaglie e di una nuova struttura adibita a terminal passeggeri. Nel frattempo venne anche adibito ad uso militare per conto della Marina Militare Italiana, che lo acquisì in concessione d'uso dal 1982, in seguito al riordino dell'Aeronautica Militare. Rimase attivo fino al 2003 per via della presenza di alcune compagnie aeree che si interessarono allo scalo ionico.

Nel 2006 il gruppo Alenia Aeronautica diventa partner della Boeing per la realizzazione delle fusoliere e del piano di coda del nuovo Boeing 787. L'insediamento di Grottaglie si presta benissimo per la realizzazione delle fusoliere in fibra di carbonio, ma per il trasporto delle stesse occorre che possano atterrare nel vicino aeroporto i pesanti Boeing 747-400 LCF cargo appositamente modificati. Viene pertanto indetto un bando per l'allungamento della pista dagli originari 1.860 m agli attuali 3.200 m, per la modifica della strada provinciale San Giorgio Jonico-Grottaglie, per la realizzazione di un nuovo piazzale, di nuove bretelle di collegamento e di una nuova caserma dei Vigili del fuoco. Il 15 dicembre 2006, viene inaugurata la nuova pista che risulta una della più lunghe d'Italia, unitamente al nuovo piazzale Alenia e il 21 marzo 2007 atterra il primo Boeing 747-400 LCF cargo.

Dal 2010 è aeroporto doganale e nel 2013 è stato inserito nella lista degli aeroporti di rilevanza nazionale del ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

### 3 ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA

#### 3.1 PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE

##### 3.1.1 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE

La disamina degli strumenti pianificatori e programmatici vigenti nell'ambito territoriale di studio è stata effettuata con riferimento alle indicazioni fornite dalla disciplina urbanistica e territoriale della regione Puglia, la quale è coordinata secondo tre leggi:

- la LR n. 56 del 31 maggio 1980 "Tutela ed uso del territorio"<sup>63</sup> e smi;
- la LR n. 20 del 27 luglio 2001 "Norme generali di governo e uso del Territorio"<sup>64</sup> e smi;
- la LR n. 20 del 7 ottobre 2009 "Norme per la pianificazione paesaggistica"<sup>65</sup> e smi.

Di seguito una breve disamina dei suddetti atti normativi della Regione Puglia in materia disciplinare urbanistica e territoriale.

#### **Legge regionale n. 56 del 31 maggio 1980 "Tutela ed uso del territorio" e smi**

Secondo quanto riportato all'art. 1 della LR n. 56/1980 «*La legge sulla tutela ed uso del territorio della Regione Puglia individua e disciplina, in riferimento ai livelli di governo del territorio, gli strumenti della pianificazione urbanistica, le forme del controllo sostitutivo, nonché l'esercizio delle relative funzioni amministrative*».

La LR n. 56/1980 individua come strumenti di pianificazione territoriale:

- Regionale: il piano urbanistico territoriale regionale e sue articolazioni (PUT);
- Comunale: piano regolatore comunale e/o intercomunale (PRG).

Il PUT secondo l'art. 4:

- a) recepisce gli indirizzi economici e sociali della programmazione nazionale e regionale ed indica il modo e le procedure per la loro coordinata realizzazione sul territorio regionale;
- b) individua le zone da destinare alla allocazione dei servizi pubblici di interesse nazionale e regionale;
- c) indica le aree e/o gli ambienti da sottoporre a specifica disciplina di tutela, e al riguardo, può anche disporre, in particolari casi, prescrizioni immediatamente operative;
- d) stabilisce, articolandoli per ambiti territoriali omogenei, i principali parametri da osservare nella formazione degli strumenti urbanistici di livello inferiore.

Secondo la LR n. 56/1980 «*Fino all'entrata in vigore del primo PUT la Regione può individuare ed organizzare il territorio mediante PUT per temi PUTT, in funzione degli interessi regionali singolarmente considerati. Successivamente il PUT può essere variato anche mediante l'adozione del PUTT per specifici temi*».

---

<sup>63</sup> Pubblicata sul BUR Puglia n. 44 del 26 giugno 1980

<sup>64</sup> Pubblicata sul BUR Puglia n. 128 del 24 agosto 2001

<sup>65</sup> Pubblicata sul BUR Puglia n. 162 del 15 ottobre 2009

## Relazione Paesaggistica

Il PUTT ha lo stesso contenuto, segue lo stesso procedimento di formazione ed approvazione ed ha gli stessi effetti del PUT (art. 7).

Per quanto concerne la pianificazione comunale la LR n. 56/1980 definisce il PRG comunale come lo strumento che «organizza e disciplina l'intero territorio comunale. Il Piano:

- 1) prevede le esigenze dei settori produttivi, del settore abitativo e di quello infrastrutturale a scala urbana;
- 2) individua e regola le aree destinate a soddisfare le esigenze di ciascun settore;
- 3) individua e sottopone a norme specifiche, nell'ambito delle zone produttive, primarie, i suoli utilizzati o da utilizzare per colture specializzate e/o irrigue;
- 4) recepisce, quali indicazioni vincolanti ai sensi dell'art. 4 della legge regionale 28 ottobre 1977, n. 32, le previsioni contenute nei piani agricoli di zona approvati a norma della legislazione regionale vigente;
- 5) prescrive norme per la difesa del suolo, per la tutela di ambienti e/o di edifici di valore storicoartistico;
- 6) perimetra e sottopone a norme specifiche le parti urbanizzate del territorio;
- 7) delimita le aree destinate ad edifici o impianti pubblici e/o di uso pubblico ed individua gli edifici, gli impianti e le aree sottoposte a vincoli di interesse pubblico;
- 8) perimetra le zone nelle quali operare, per le condizioni di degrado, il recupero del patrimonio urbanistico ed edilizio esistente ed individua gli immobili, i complessi edilizi, gli isolati e le aree da sottoporre a piani di recupero;
- 9) prevede le norme del regolamento edilizio» (art.14).

A livello comunale, la LR n. 56/1980 che costituisce ancora oggi la legge generale urbanistica della Regione Puglia, continua a disciplinare i procedimenti di formazione ed approvazione degli strumenti urbanistici, generali ed attuativi, non ancora adeguati alle nuove norme dettate dalla LR n. 20/2001.

In particolare all'art. 20 della LR n. 20/2001 "Norme di prima attuazione" si legge che: «Gli strumenti comunali di pianificazione urbanistica già adottati alla data di entrata in vigore della presente legge sono approvati secondo le disposizioni stabilite dalla L.R. n. 56/1980» (comma 1); e al comma 2: «Le varianti agli strumenti comunali di pianificazione urbanistica già adottate alla data di entrata in vigore della presente legge, fino all'approvazione delle stesse, seguono le disposizioni stabilite dalla L.R. n. 56/1980».

### **Legge regionale n. 20 del 27 luglio 2001 "Norme generali di governo e uso del Territorio e smi**

Come indicato all'articolo 1, «la Regione Puglia [...] regola e controlla gli assetti, le trasformazioni e gli usi del territorio» (comma 1); inoltre «[...] persegue gli obiettivi della tutela dei valori ambientali, storici e culturali espressi dal territorio, nonché della sua riqualificazione, finalizzati allo sviluppo sostenibile della comunità regionale» (comma 2).

La LR n. 20/2001 e smi prevede la stesura del Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG), che ha lo scopo di definire le linee generali dell'assetto del territorio, nonché gli obiettivi da perseguire mediante i livelli di pianificazione provinciale e comunale. In particolare il DRAG determina:

- il quadro degli ambiti territoriali rilevanti al fine della tutela e conservazione dei valori ambientali e dell'identità sociale e culturale della Regione;

## Relazione Paesaggistica

- gli indirizzi, i criteri e gli orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto degli strumenti di pianificazione provinciale e comunale, nonché i criteri per la formazione e la localizzazione dei Piani urbanistici esecutivi (PUE);
- lo schema dei servizi infrastrutturali di interesse regionale.

Per quanto concerne la pianificazione provinciale, la LR n. 20/2001 e s.m.i. prevede l'adozione da parte del Consiglio provinciale del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) in conformità e in attuazione del DRAG del territorio. Il PTCP assume l'efficacia di piano di settore nell'ambito delle materie inerenti la protezione della natura, la tutela dell'ambiente, delle acque, della difesa del suolo, delle bellezze naturali, a condizione che la definizione delle relative disposizioni avvenga nella forma di intese fra la Provincia e le Amministrazioni, anche statali, competenti.

Infine la LR n. 20/2001 e s.m.i. indica come elaborati a livello di pianificazione urbanistica comunale il Piano Urbanistico Generale (PUG) e i Piani Urbanistici Esecutivi (PUE).

In particolare il Piano urbanistico generale si articola in previsioni strutturali e previsioni programmatiche:

- le previsioni strutturali:
  - identificano le linee fondamentali dell'assetto dell'intero territorio comunale, derivanti dalla ricognizione della realtà socio-economica, dell'identità ambientale, storica e culturale dell'insediamento, anche con riguardo alle aree da valorizzare e da tutelare per i loro particolari aspetti ecologici, paesaggistici e produttivi;
  - determinano le direttrici di sviluppo dell'insediamento nel territorio comunale, del sistema delle reti infrastrutturali e delle connessioni con i sistemi urbani contermini;
- le previsioni programmatiche:
  - definiscono, in coerenza con il dimensionamento dei fabbisogni nei settori residenziale, produttivo e infrastrutturale, le localizzazioni delle aree da ricomprendere in PUE, stabilendo quali siano le trasformazioni fisiche e funzionali ammissibili;
  - disciplinano le trasformazioni fisiche e funzionali consentite nelle aree non sottoposte alla previa redazione di PUE.

Ai fini della redazione del PUG il Consiglio comunale adotta, su proposta della Giunta, un Documento Programmatico Preliminare (DPP) contenente gli obiettivi e i criteri di impostazione del PUG.

Al PUG viene data esecuzione mediante PUE di iniziativa pubblica o di iniziativa privata o di iniziativa mista; in relazione agli interventi in esso previsti, il PUE può assumere le finalità e gli effetti di uno o più piani o programmi, anche settoriali o tematici, attuativi dello strumento urbanistico generale, oppure previsti dalla vigente normativa statale o regionale, ivi compresi i programmi integrati di cui all'articolo 16 della legge 17 febbraio 1992, n. 179, i programmi di recupero urbano, di cui all'articolo 11 del decreto legge 5 ottobre 1993, n. 398, convertito dalla legge 4 dicembre 1993, n. 493 e i programmi di riqualificazione urbana ex articolo 2 del D.M. 21 dicembre 1994, del Ministro dei lavori pubblici, che per la loro realizzazione necessitano di piano esecutivo.

**Relazione Paesaggistica**

Relativamente alla formazione del PUG, la LR n. 20/2001 afferma che, qualora DRAG e/o il PTCP non siano stati ancora approvati, la Regione effettua il controllo di compatibilità rispetto ad altro strumento regionale di pianificazione territoriale ove esistente, ivi inclusi i piani già approvati ai sensi degli articoli da 4 a 8 della legge regionale 31 maggio 1980, n. 56.

La LR n. 20/2001 e smi riporta all'articolo 18 i rapporti tra PUG e PUE, ed in particolare:

- il PUE può apportare variazioni al PUG qualora non incida nelle previsioni strutturali del PUG;
- ai fini della formazione del PUE, non costituiscono in ogni caso variazione del PUG:
  - la modificazione delle perimetrazioni contenute nel PUG conseguente alla trasposizione del PUE sul terreno;
  - la modificazione delle localizzazioni degli insediamenti e dei relativi servizi che non comporti aumento delle quantità e del carico urbanistico superiore al 5%.

Tale Legge è stata oggetto di successive modifiche e integrazioni introdotte con le LLRR n. 24 del 13 dicembre 2004, n. 22 del 19 luglio 2006 e n. 20 del 7 ottobre 2009.

**Legge regionale n. 20 del 7 ottobre 2009 “Norme per la pianificazione paesaggistica” e smi**

La Regione Puglia disponeva già di un Piano per il paesaggio, il PUTT/p (Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio) entrato in vigore nel 2000, redatto ai sensi della L.431/85 e riferito soltanto ad alcune aree del territorio regionale. I limiti concettuali operativi di questo piano hanno indotto la giunta regionale a produrre un nuovo Piano, anziché correggere e integrare quello precedente, per adeguarlo al nuovo sistema di governo del territorio regionale e al nuovo Codice dei beni culturali e paesaggistici.

In particolare, la LR n. 20/2009 e smi ha previsto che la Regione «*approva il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137), conformemente ai principi espressi nell'articolo 9 della Costituzione, nella Convenzione europea relativa al paesaggio, firmata a Firenze il 20 ottobre 2000, ratificata ai sensi della legge 9 gennaio 2006, n. 14, e nell'articolo 2 dello Statuto regionale*».

**3.1.2 CONTESTO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO**

Stante il descritto impianto pianificatorio previsto dalle norme indicate al paragrafo precedente, al fine di individuare il contesto pianificatorio di riferimento è necessario considerarne l'attuazione datane nella prassi dai diversi Enti territoriali e locali. Di seguito una tabella riassuntiva degli strumenti individuati dalle normative.

		Strumenti pianificatori		
		Livello Regionale	Livello Provinciale	Livello Comunale
Norme di riferimento	LR n. 56/1980	PUT	-	PRG
		PUTT		
	LR n. 20/2001	DRAG	PTCP	PUG/PUE
	LR n. 20/2009	PPTR	-	-

**Tabella 2 – Strumenti pianificatori territoriali previsti dalle Leggi della Regione Puglia**

## Relazione Paesaggistica

Per quanto concerne il livello regionale, secondo quanto indicato dalla LR n. 56/1980 è presente nello scenario pianificatorio regionale il PUTT/p. Tale strumento è stato approvato con DGR n. 1748 del 15 dicembre 2000 ma, come evidenziato nel PPTR approvato con DGR n. 176/2015, presentando dei sostanziali limiti maturati nella sua attuazione, è stato da quest'ultimo sostituito.

Sempre a livello regionale è inoltre presente il DRAG, così come previsto dalla LR n. 20/2001, il quale rappresenta un insieme di atti amministrativi e di pianificazione, da assumere da parte della Regione, inteso a definire un assetto ottimale del territorio regionale, da prefigurare e disciplinare attraverso gli strumenti della pianificazione territoriale regionale, nonché attraverso indirizzi alla pianificazione provinciale e comunale, che con tali strumenti devono risultare compatibili.

In particolare il DRAG determina:

- a) il quadro degli ambiti territoriali rilevanti al fine della tutela e conservazione dei valori ambientali e dell'identità sociale e culturale della Regione;
- b) gli indirizzi, i criteri e gli orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto degli strumenti di pianificazione provinciale e comunale, nonché i criteri per la formazione e la localizzazione dei Piani Urbanistici Esecutivi (PUE) di cui all'art. 15;
- c) lo schema dei servizi infrastrutturali di interesse regionale.

In tal senso si evidenzia:

- l'approvazione del DRAG - Indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione dei piani urbanistici generali (PUG) con DGR n. 1328 del 3 agosto 2007;
- l'approvazione del DRAG - Piano paesaggistico territoriale della Regione Puglia (PPTR) - Approvazione del "Documento programmatico" con DGR n. 1842 del 13 novembre 2007;
- l'approvazione del DRAG - indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione, dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP) con DGR n. 1759 del 29 settembre 2009;
- l'approvazione dello "Schema di DRAG - Schema dei servizi infrastrutturali di interesse regionale" con DGR n. 2271 del 24 novembre 2009;
- l'approvazione del DRAG - Criteri per la formazione e la localizzazione dei Piani Urbanistici Esecutivi (PUE) con DGR n. 2753 del 14 dicembre 2010.

Per quanto riguarda il livello provinciale lo strumento pianificatorio di riferimento è il PTCP di Taranto che allo stato attuale è in fase di predisposizione.

Per quanto concerne la pianificazione comunale dei comuni interessati dall'ambito di studio, sono attualmente vigenti i seguenti Piani:

- PRG del Comune di Carosino,
- PRG della Città di Grottaglie,
- PRG del Comune di Monteiasi.

Stante il descritto impianto pianificatorio previsto dalle norme e le relative attuazioni da parte degli Enti, di seguito si riportano gli strumenti pianificatori vigenti che concorrono al contesto pianificatorio di riferimento del presente Quadro programmatico.

**Relazione Paesaggistica**

Ambito	Strumento	Estremi
Regionale	PPTR	Approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015 e successivi aggiornamenti e rettifiche approvate con DGR n. 240 del 8 marzo 2016 e DGR n. 1162 del 26 luglio 2016
Provinciale	-	-
Comunale	PRG Carosino	Approvato con DGR n. 848 del 2 luglio 2002
	PRG Grottaglie	Approvato con DGR n. 1629 del 14 novembre 2003
	PRG Monteiasi	Approvato con DGR n. 2249 del 1 luglio 1993

**Tabella 3 – Pianificazione ordinaria generale di riferimento**

In riferimento alla pianificazione urbanistica comunale e, nello specifico, per quanto attiene al Comune di Monteiasi, si specifica che il PUG, adottato con DCC n. 6 del 13 febbraio 2016 e in via di approvazione, non è stato considerato nell'ambito delle presenti analisi in ragione della mancata pubblicazione della delibera di approvazione nel corso della stesura della presente relazione; pertanto per il Comune di Monteiasi è stato preso a riferimento il PRG ad oggi vigente.

### **3.2 DISPOSIZIONE DALLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE: PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE**

#### 3.2.1 OBIETTIVI E STRUTTURA DEL PIANO

Il Piano paesaggistico territoriale regionale (PPTR) è stato approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015, con successiva approvazione di alcuni aggiornamenti e rettifiche degli elaborati del PPTR con DGR n. 240 del 8 marzo 2016 e DGR n. 1162 del 26 luglio 2016.

Il PPTR è finalizzato ad assicurare la tutela e la valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi di Puglia; in particolare persegue la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socio-economico autosostenibile e durevole e di un uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione ed il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari dell'identità sociale, culturale e ambientale, la tutela della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati, coerenti e rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità.

Il PPTR si articola nelle seguenti principali quattro parti:

1. Quadro conoscitivo e Atlante del Patrimonio,
2. Scenario strategico,
3. Ambiti paesaggistici e relativi obiettivi di qualità e normative d'uso,
4. Disciplina dei beni paesaggistici e degli ulteriori contesti.

#### **Quadro conoscitivo e Atlante del Patrimonio**

Per atlante del patrimonio si intende una struttura organizzativa del quadro conoscitivo del PPTR indirizzata a finalizzare il quadro stesso alla descrizione, interpretazione e rappresentazione identitaria dei molteplici e fortemente differenziati paesaggi della Puglia, e a stabilirne le regole statutarie di tutela e valorizzazione. L'Atlante è realizzato attraverso un impianto metodologico del quadro conoscitivo che consente di evidenziare, per l'intero

## Relazione Paesaggistica

territorio regionale, gli elementi patrimoniali che costituiscono l'identità paesaggistica della regione, interpretandoli come potenziali risorse per il futuro sviluppo del territorio.

L'Atlante del Patrimonio costituisce riferimento obbligato ed imprescindibile per l'elaborazione dei piani territoriali, urbanistici e settoriali della Regione e degli Enti locali, nonché per tutti gli atti di programmazione afferenti al territorio. Esso oltre ad assolvere alla funzione interpretativa del patrimonio ambientale, territoriale e paesaggistico, definisce le regole statutarie, ossia le regole fondamentali di riproducibilità per le trasformazioni future, socioeconomiche e territoriali e concorrenti alla valorizzazione durevole dei paesaggi pugliesi.

### Scenario strategico

Lo scenario strategico del PPTR non ha valore normativo, ma indica, con diversi strumenti di rappresentazione e documenti, le grandi strategie del piano, che saranno da guida ai progetti sperimentali, agli obiettivi di qualità paesaggistica, alle norme tecniche. Esso assume i valori patrimoniali del paesaggio pugliese e li traduce in obiettivi di trasformazione per contrastare le tendenze in atto al degrado paesaggistico e costruire la precondizione di un diverso sviluppo socioeconomico. Lo Scenario strategico del PPTR si articola nelle seguenti parti:

- la descrizione degli *obiettivi generali e specifici* del PPTR a livello regionale e relative politiche (azioni, progetti), soggetti e riferimenti normativi che ne sostanziano il percorso di realizzazione;
- la descrizione e rappresentazione cartografica dei *progetti di territorio per il paesaggio regionale*: cinque progetti che disegnano, nel loro insieme una visione del territorio e dei paesaggi della regione Puglia al futuro coerente con gli obiettivi generali enunciati;
- i *progetti integrati di paesaggio sperimentali a livello locale*, che hanno avuto la funzione di testare gli obiettivi generali del piano su diversi tematismi, in diversi ambiti territoriali e con diversi attori;
- le *linee guida* (in forma di manuali, abachi, regolamenti, indirizzi e regole progettuali) come strumenti per buone pratiche progettuali in una serie di tematiche rilevanti per la realizzazione del PPTR;
- la specificazione degli *obiettivi di qualità paesaggistica a livello degli ambiti*.

I progetti territoriali per il paesaggio regionale riguardano l'intero territorio regionale, interessando tutti gli ambiti paesaggistici e sono così denominati:

a) La Rete Ecologica regionale

Tale progetto persegue l'obiettivo di migliorare la connettività complessiva del sistema regionale di invarianti ambientali cui commisurare la sostenibilità degli insediamenti attraverso la valorizzazione dei gangli principali e secondari, gli stepping stones, la riqualificazione multifunzionale dei corridoi, l'attribuzione agli spazi rurali di valenze di rete ecologica minore a vari gradi di "funzionalità ecologica", nonché riducendo i processi di frammentazione del territorio e aumentando i livelli di biodiversità del mosaico paesaggistico regionale.

La rete ecologica è attuata a due livelli:

## Relazione Paesaggistica

1. il primo, sintetizzato nella Rete ecologica della biodiversità, che mette in valore tutti gli elementi di naturalità della fauna, della flora, delle aree protette, che costituiscono il patrimonio ecologico della regione;
  2. il secondo, sintetizzato nello Schema direttore della rete ecologica polivalente che, prendendo le mosse dalla Rete ecologica della biodiversità, assume nel progetto di rete in chiave ecologica i progetti del patto città campagna, i progetti della mobilità dolce, la riqualificazione e la valorizzazione integrata dei paesaggi costieri.
- b) Il Patto città-campagna  
Tale progetto risponde all'esigenza di elevare la qualità dell'abitare, sia urbana che rurale, attraverso l'integrazione fra politiche insediative urbane e politiche agro-silvo-pastorali ridefinite nella loro valenza multifunzionale. Tale progetto ha ad oggetto la riqualificazione dei paesaggi degradati delle periferie e delle urbanizzazioni diffuse, la ricostruzione dei margini urbani, la realizzazione di cinture verdi periurbane e di parchi agricoli multifunzionali, nonché la riforestazione urbana anche al fine di ridefinire con chiarezza il reticolo urbano, i suoi confini "verdi" e le sue relazioni di reciprocità con il territorio rurale.
- c) Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce  
Tale progetto ha lo scopo di rendere fruibili i paesaggi regionali attraverso una rete integrata di mobilità ciclopedonale, in treno e in battello, che recuperi strade panoramiche, sentieri, ferrovie minori, stazioni, attracchi portuali, creando punti di raccordo con la grande viabilità stradale, ferroviaria, aerea e navale. Il Piano Regionale dei Trasporti costituisce uno strumento per l'attuazione di tale progetto.
- d) La valorizzazione integrata dei paesaggi costieri  
Il progetto ha il duplice scopo di arrestare i processi di degrado dovuti alla pressione insediativa e di valorizzare l'immenso patrimonio identitario (urbano, naturalistico, rurale, culturale) ancora presente nel sistema costiero e nei suoi entroterra. 2. Il progetto interessa, in particolare, i waterfront urbani, i sistemi dunali, le zone umide, le zone agricole, le urbanizzazioni periferiche, i collegamenti infrastrutturali con gli entroterra costieri, la navigabilità dolce.
- e) I sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici  
Il progetto è finalizzato alla fruizione dei beni del patrimonio culturale ed alla valorizzazione dei beni culturali (puntuali e areali) quali sistemi territoriali integrati nelle figure territoriali e paesaggistiche di appartenenza.

### Ambiti paesaggistici

Tra gli elaborati di cui si compone l'Atlante del Patrimonio rientrano quelli volti a rappresentare l'articolazione del territorio regionale in 11 ambiti paesaggistici, in coerenza con il Codice dei beni culturali e del paesaggio (comma 2 art. 135), ed a indicarne la perimetrazione riveniente dalla individuazione, per ciascun ambito, della dominanza di fattori che caratterizzano fortemente l'identità territoriale e paesaggistica.

Ogni ambito di paesaggio è articolato in figure territoriali e paesaggistiche che rappresentano le unità minime in cui si scompone a livello analitico e progettuale la regione ai fini del PPTR.

## Relazione Paesaggistica

L'insieme delle figure territoriali definisce l'identità territoriale e paesaggistica dell'ambito dal punto di vista dell'interpretazione strutturale.

A ciascun ambito corrisponde la relativa scheda nella quale sono individuate le caratteristiche paesaggistiche, gli obiettivi di qualità paesaggistica e le specifiche normative d'uso.

I piani territoriali ed urbanistici locali, nonché quelli di settore approfondiscono le analisi contenute nelle schede di ambito relativamente al territorio di riferimento e specificano, in coerenza con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso, le azioni e i progetti necessari alla attuazione del PPTR.

In riferimento all'Aeroporto di Taranto – Grottaglie oggetto delle iniziative previste dal PSA, esso si inserisce all'interno dell'Ambito n. 8 "Arco ionico tarantino", in particolare nella figura territoriale e paesaggistica n. 8.1 "L'anfiteatro e la piana tarantina".

### Disciplina dei beni paesaggistici e degli ulteriori contesti

Il PPTR individua e delimita i beni paesaggistici di cui all'art. 134 del Codice, nonché ulteriori contesti a norma dell'art. 143 co. 1 lett. e) del Codice e ne detta rispettivamente le specifiche prescrizioni d'uso e le misure di salvaguardia e utilizzazione.

I beni paesaggistici nella regione Puglia comprendono:

- i beni tutelati ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. 42/2004 e smi;
- i beni tutelati ai sensi dell'art. 142 del medesimo Decreto.

Gli ulteriori contesti sono individuati e disciplinati dal PPTR ai sensi dell'art. 143, comma 1, lett. e), del Codice e sottoposti a specifiche misure di salvaguardia e di utilizzazione necessarie per assicurarne la conservazione, la riqualificazione e la valorizzazione.

Per la descrizione dei caratteri del paesaggio, il PPTR definisce tre strutture, a loro volta articolate in componenti, comprendenti i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, ciascuna delle quali soggetta a specifica disciplina:

- a) Struttura idrogeomorfologica
  - Componenti geomorfologiche,
  - Componenti idrologiche,
- b) Struttura ecosistemica e ambientale
  - Componenti botanico-vegetazionali,
  - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici,
- c) Struttura antropica e storico-culturale
  - Componenti culturali e insediative,
  - Componenti dei valori percettivi.

Per tali componenti le disposizioni normative del PPTR definiscono:

- gli indirizzi, che indicano ai soggetti attuatori gli obiettivi generali e specifici del PPTR da conseguire;
- le direttive, che definiscono modi e condizioni idonee a garantire la realizzazione degli obiettivi generali e specifici del PPTR negli strumenti di pianificazione, programmazione e/o progettazione;

## Relazione Paesaggistica

- le prescrizioni che sono le disposizioni conformative del regime giuridico dei beni paesaggistici volte a regolare gli usi ammissibili e le trasformazioni consentite. Esse contengono norme vincolanti, immediatamente cogenti, e prevalenti sulle disposizioni incompatibili di ogni strumento vigente di pianificazione o di programmazione regionale, provinciale e locale;
- le misure di salvaguardia e utilizzazione, relative agli ulteriori contesti che sono volte ad assicurare la conformità di piani, progetti e interventi con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso e ad individuare gli usi ammissibili e le trasformazioni consentite per ciascun contesto;
- le linee guida finalizzate ad orientare la redazione di strumenti di pianificazione, di programmazione, nonché la previsione di interventi in settori che richiedono un quadro di riferimento unitario di indirizzi e criteri metodologici, il cui recepimento costituisce parametro di riferimento ai fini della valutazione di coerenza di detti strumenti e interventi con le disposizioni di cui alle presenti norme.

Il PPTR è costituito dai seguenti elaborati:

1. Relazione generale,
2. Norme Tecniche di Attuazione,
3. Atlante del patrimonio ambientale, territoriale e paesaggistico che si compone di:
  - 3.1 Descrizioni analitiche,
  - 3.2 Descrizioni strutturali di sintesi, costituite da testi, materiali iconografici, fotografici, e cartografici,
  - 3.3 Interpretazioni identitarie e statutarie, costituite da testi, materiali iconografici, fotografici e cartografici,
4. Lo Scenario strategico che si compone di:
  - 4.1 Obiettivi generali e specifici dello scenario,
  - 4.2 Cinque Progetti Territoriali per il paesaggio regionale costituiti da testi, materiali iconografici, fotografici e cartografici,
  - 4.3 Progetti Integrati di Paesaggio sperimentali, costituiti da schede illustrative dei progetti,
  - 4.4 Linee guida regionali,
5. Schede degli Ambiti Paesaggistici costituite da testi, materiali iconografici, fotografici, e cartografici per ciascuno degli 11 ambiti,
6. Il sistema delle tutele: beni paesaggistici e ulteriori contesti, costituito da Relazione e Tavole,
7. Il rapporto ambientale.

### 3.2.2 RAPPORTO OPERA-PIANO

Ai fini del presente Studio, le previsioni del PSA sono state analizzate in rapporto al Sistema delle tutele del Piano Paesaggistico della Regione Puglia costituito da:

## Relazione Paesaggistica

- Beni paesaggistici, ai sensi dell'art. 134 del D.lgs. 42/2004 e smi, rappresentati nell'elaborato cartografico "Piano Paesaggistico Territoriale Regionale - Sistema delle tutele: i beni paesaggistici" allegato al presente Studio;
- Ulteriori contesti paesaggistici, ai sensi dell'art. 143 co. 1 lett. 2 del medesimo Decreto, rappresentati nell'elaborato cartografico "Piano Paesaggistico Territoriale Regionale - Sistema delle tutele: gli ulteriori contesti paesaggistici" allegato al presente Studio.

Osservando l'elaborato cartografico relativo ai beni paesaggistici, si evince chiaramente come in prossimità dell'Aeroporto di Taranto - Grottaglie non sia presente tale tipologia di beni e, pertanto, questi non interessati dalle iniziative del PSA oggetto di Studio.

Rispetto agli ulteriori contesti paesaggistici il sedime aeroportuale risulta caratterizzato dalla presenza di alcuni beni così come individuati dal PPTR e rappresentati in particolare da:

- Reticolo idrografico di connessione della Rete Ecologica Regionale,
- Grotte,
- Formazioni arbustive in evoluzione naturale,
- Aree appartenenti alla rete dei tratturi e relativa area di rispetto,
- Strade panoramiche.

Di questi, solo un tratto di Aree appartenenti alla rete dei tratturi e relativa area di rispetto risulta già presente all'interno del sedime aeroportuale e interessato dalle iniziative del PSA, nello specifico dall'intervento di viabilità C1.

In riferimento alle Aree appartenenti alla rete dei tratturi l'art. 76 co. 2 delle Norme del PPRT stabilisce che «*nelle more dell'approvazione del Quadro di assetto regionale, di cui alla LR n. 4 del 5.2.2013, [i cui Indirizzi operativi per la formazione del Quadro di Assetto dei Tratturi sono stati approvati con DGR n. 1200 del 18 giugno 2014], i piani ed i progetti che interessano le parti di tratturo sottoposte a vincolo ai sensi della Parte II e III del Codice dovranno acquisire le autorizzazioni previste dagli artt. 21 e 146 dello stesso Codice*».

Per quanto concerne l'Area di rispetto relativa alla rete dei tratturi in questione, essa consiste in una fascia di salvaguardia dal loro perimetro esterno che assume la profondità di 100 metri per i tratturi reintegrati e la profondità di 30 metri per i tratturi non reintegrati (Art. 76 co. 3 delle Norme). Nel caso in specie l'Area appartenente alla rete dei tratturi riguarda il Tratturello Tarantino che risulta non reintegrato e, pertanto, avente una area di rispetto pari a 30 metri di profondità.

In riferimento a tale tipologia di bene valgono le Misure di salvaguardia e di utilizzazione riportate all'art. 81 commi 2 e 3 che individuano rispettivamente i piani, i progetti e gli interventi da considerarsi non ammissibili e ammissibili in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica.

Quest'ultima, ai sensi dell'art. 89 delle Norme del PPTR rappresenta la procedura tesa ad acclarare la compatibilità con le norme e gli obiettivi del Piano degli interventi:

- che comportino modifica dello stato dei luoghi negli ulteriori contesti;
- che comportino rilevante trasformazione del paesaggio ovunque siano localizzate.

## Relazione Paesaggistica

Sono considerati interventi di rilevante trasformazione ai fini dell'applicazione della procedura di accertamento di compatibilità paesaggistica, tutti gli interventi assoggettati dalla normativa nazionale e regionale vigente a procedura di VIA nonché a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA di competenza regionale o provinciale se l'autorità competente ne dispone l'assoggettamento a VIA.

Nello specifico per quanto attiene al citato art. 81 comma 2, si considerano non ammissibili tutti i piani, progetti e interventi che comportano:

- a1 qualsiasi trasformazione che possa compromettere la conservazione dei siti interessati dalla presenza e/o stratificazione di beni storico culturali;
- a2 realizzazione di nuove costruzioni, impianti e, in genere, opere di qualsiasi specie, anche se di carattere provvisorio;
- a3 realizzazione e ampliamento di impianti per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti e per la depurazione delle acque reflue;
- 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;
- a5 nuove attività estrattive e ampliamenti;
- a6 escavazioni ed estrazioni di materiali;
- 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).

In riferimento alle iniziative del PSA che hanno ad oggetto l'Aeroporto di Taranto – Grottaglie, è opportuno specificare quanto disposto dall'art. 95 delle Norme del PPTR in merito alla realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità; tale articolo stabilisce infatti che *«le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI [Disciplina dei beni paesaggistici e degli ulteriori contesti] delle 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 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali»*.

### 3.3 DISPOSIZIONE DALLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA

Nell'immagine di seguito è riportata la “carta della pianificazione comunale” con sovrapposizione degli interventi di progetto.

**Relazione Paesaggistica**

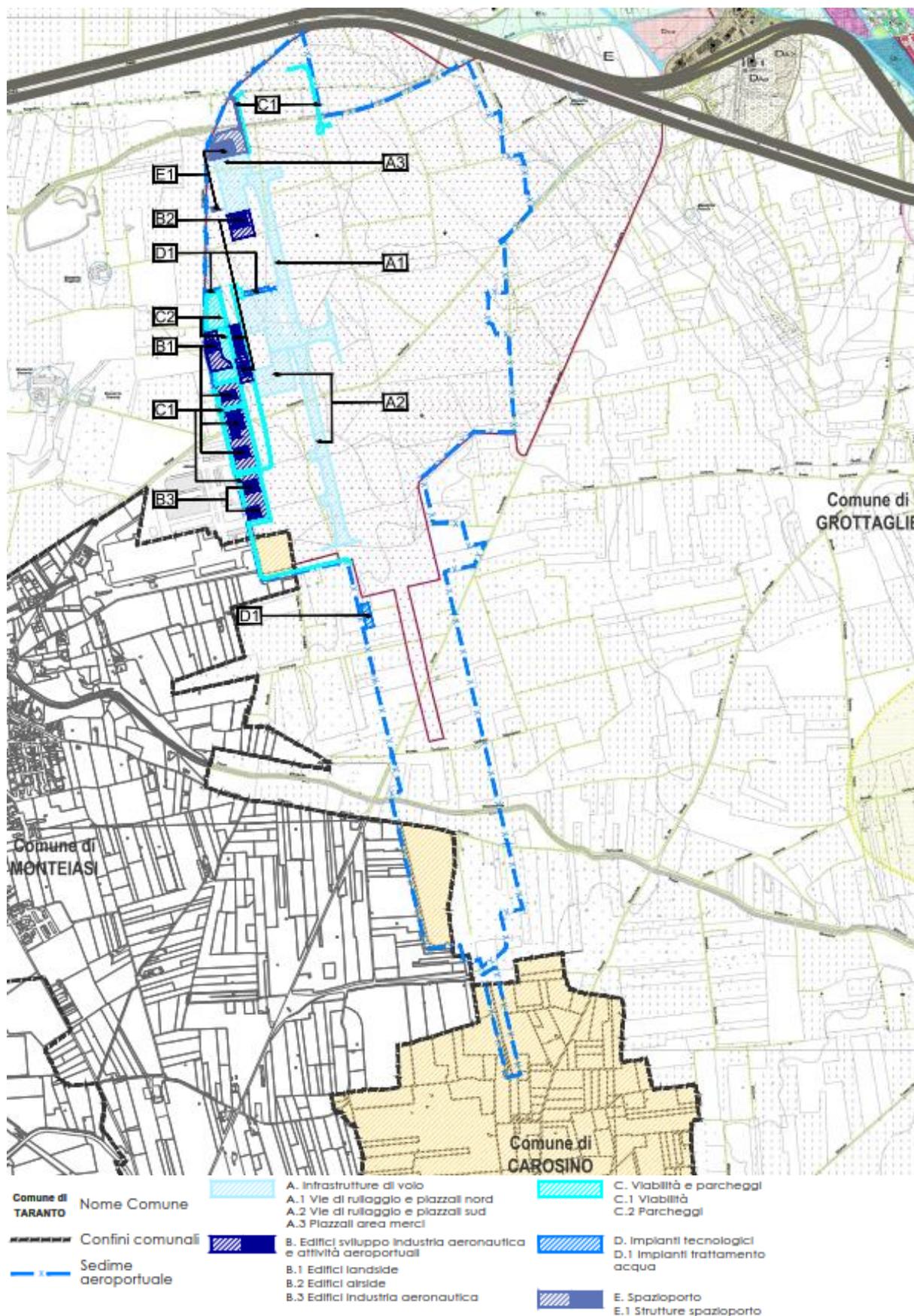


Figura 7 – Carta della pianificazione comunale – zonizzazione



## Relazione Paesaggistica

### 3.3.1 PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI CAROSINO

Il Piano regolatore generale (PRG) del Comune di Carosino è stato approvato con DGR n. 848 del 2 luglio 2002.

Osservando la Figura 7, si evince che solo la porzione del sedime aeroportuale adibita agli impianti di assistenza al volo ricade in territorio appartenente al Comune di Carosino e più nello specifico in un ambito classificato come zona agricola dal rispettivo PRG.

Tale ambito di sedime ricompreso all'interno del Comune di Carosino risulta essere in zona agricola come riportato dal PRG, in quanto la nuova pista dell'Aeroporto di Taranto-Grottaglie fu prolungata sino a raggiungere i 3.200 metri di lunghezza nel 2006, risultando pertanto successiva al 2002, anno di approvazione del PRG del Comune di Carosino. Gli elaborati cartografici costituenti il PRG non risultano aver subito aggiornamenti successivi alla nuova ripermetrazione del sedime aeroportuale conseguentemente alla realizzazione della nuova pista.

Ad ogni modo, è possibile specificare che non sono previste iniziative di PSA comportanti modifiche agli impianti di assistenza al volo interferenti con il territorio appartenente al Comune di Carosino.

### 3.3.2 PIANO REGOLATORE GENERALE DELLA CITTÀ DI GROTTAGLIE

Il Piano Regolatore Generale (PRG) di Grottaglie è stato approvato con DGR n. 1629 del 4 novembre 2003.

Come emerge dalla Figura 7, anche nel caso del PRG di Grottaglie l'ambito del sedime aeroportuale relativo al prolungamento della pista di volo inaugurata nel 2006 risulta ricadere in zona agricola in quanto successiva all'anno di approvazione di tale Piano. Anche in questo caso, gli elaborati cartografici costituenti il PRG non risultano aggiornati rispetto alla nuova ripermetrazione del sedime aeroportuale conseguentemente alla realizzazione della nuova pista.

Fatta eccezione per l'impianto trattamento acqua (D1) che, per i motivi appena accennati, ricade in zona agricola così come riportato dal PRG, la restante parte delle iniziative del PSA rientra interamente all'interno dell'Area aeroportuale civile e militare così come individuata dal PRG di Grottaglie.

Per l'Area aeroportuale civile e militare il PRG di Grottaglie non definisce alcuna disposizione in merito.

### 3.3.3 PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI MONTEIASI

Il Piano regolatore generale (PRG) del Comune di Monteiasi è stato approvato con DGR n. 2249 del 1 luglio 1993.

Facendo riferimento alla zonizzazione comunale riportata precedentemente (Figura 7) è possibile osservare come la porzione del sedime aeroportuale ricadente all'interno del territorio comunale di Monteiasi sia classificato come zona agricola dal rispettivo PRG.

## Relazione Paesaggistica

Osservando il citato elaborato cartografico emerge che tale porzione di territorio agricolo risulta interessata dallo sviluppo di nuova viabilità (C1) così come previsto dal PSA oggetto di Studio.

Ad ogni modo, per quanto riguarda la porzione di sedime aeroportuale ricadente all'interno del territorio di competenza del PRG del Comune di Monteiasi si specifica che tale strumento di pianificazione urbanistica non risulta aggiornato secondo lo sviluppo ed ampliamento del sistema infrastrutturale dell'Aeroporto di Taranto Grottaglie avvenuto successivamente al 1993, anno di redazione del PRG.

A tal riguardo appare evidente come, anche tale strumento di pianificazione possa essere ritenuto non rappresentativo degli orientamenti espressi dall'Amministrazione comunale in merito di assetto urbanistico e territoriale.

### 3.4 PRESENZA DI BENI CULTURALI VINCOLATI

Il presente paragrafo è finalizzato nel fornire un quadro delle relazioni tra il sito di intervento oggetto di Studio e la normativa vigente in materia di Beni culturali e Paesaggio, facendo riferimento in particolare a:

- Beni culturali ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. 42/2004 e smi, nonché il Patrimonio monumentale identificato nella Carta del Rischio Archeologico,
- Beni paesaggistici
  - Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. 42/2004 e smi,
  - Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi.

Si specifica che, gli Immobili e le aree sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156 del D.lgs. 42/2004 e smi sono stati considerati laddove interessati dalle opere progettuali nell'ambito delle analisi del Piano paesaggistico territoriale regionale (PPTR) al paragrafo 3.2.

Per la localizzazione dei beni culturali, monumentali e paesaggistici di riferimento rispetto all'area aeroportuale oggetto di studio, sono state consultate le seguenti fonti:

- Sistema online "Carta del Rischio Archeologico",
- Carta dei Beni Culturali contenuta all'interno dell'Atlante del PPTR,
- Sistema delle tutele del PPTR (cfr. § 3.2).

La Carta del Rischio Archeologico, che contiene tutti i decreti di vincolo su beni immobili emessi dal 1909 al 2003 (*ex leges* 364/1909, 1089/1939, 490/1999), è un sistema informativo realizzato dall'Istituto Superiore per la Conservazione ed il Restauro (ISCR) al fine di fornire agli Istituti e agli Enti statali e locali preposti alla tutela, salvaguardia e conservazione del patrimonio culturale, uno strumento di supporto per l'attività scientifica ed amministrativa.

Tale strumento è costituito da un Sistema Informativo Territoriale e da numerose banche dati alfanumeriche a questo associate, che permette di esplorare, navigare e rielaborare informazioni sul territorio e sui beni, inclusi i potenziali fattori di rischio.

Osservando lo Stralcio della Carta del Rischio raffigurante l'intorno aeroportuale (Figura 10) si evince che gli unici beni del patrimonio monumentale sono ubicati pressoché in ambito

Relazione Paesaggistica

strettamente urbano appartenente ai centri abitati di Grottaglie e Monteiasi, mentre non si riscontra alcun bene né all'interno del sedime aeroportuale né in sua prossimità.

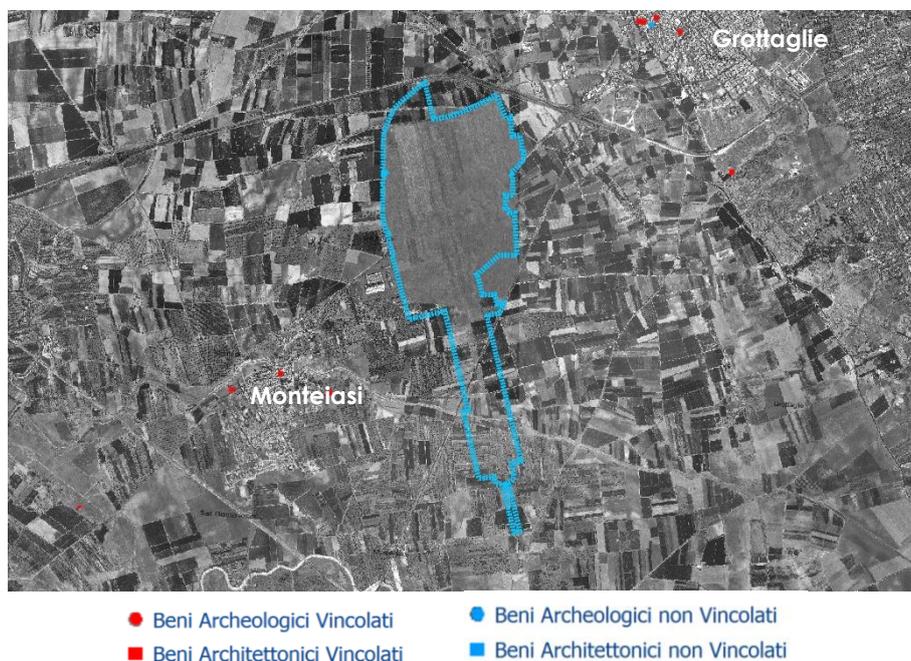


Figura 10 - Stralcio della Carta del rischio rappresentante l'area aeroportuale

Analogamente, non si riscontra la presenza di alcun bene culturale nei pressi dell'ambito aeroportuale così come riportato nello stralcio della Carta dei beni culturali appartenente all'Atlante del PPTR (Figura 11).

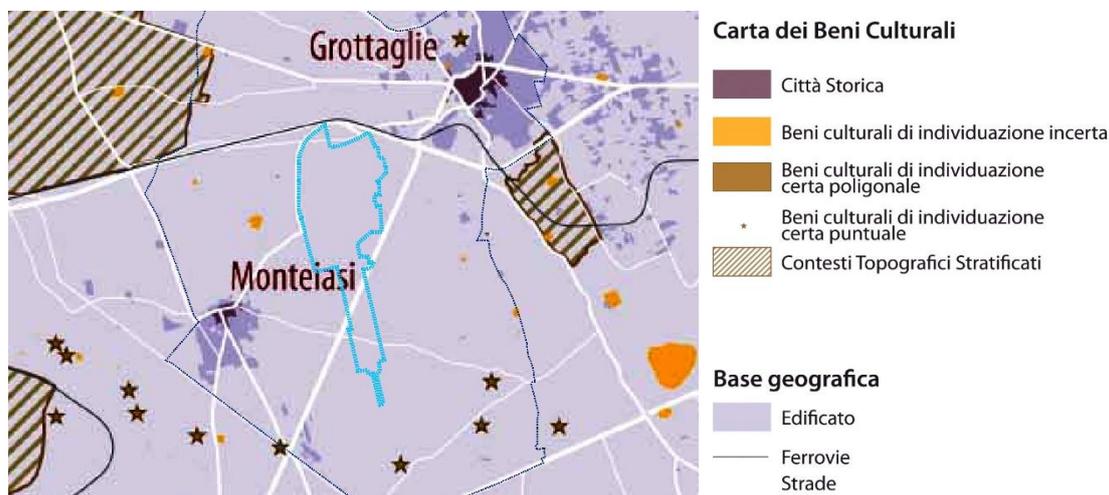


Figura 11 - Stralcio della Carta dei beni culturali del PPTR rappresentante l'area aeroportuale

Per quanto attiene ai beni paesaggistici, come si è avuto modo di osservare dall'elaborato cartografico "Piano Paesaggistico Territoriale Regionale - Sistema delle tutele: i beni paesaggistici", allegato al presente Studio, l'ambito aeroportuale ed il suo immediato intorno non sono caratterizzati dalla presenza di alcun bene ai sensi degli artt. 136 e 142 del D.lgs. 42/2004 e smi.

## Relazione Paesaggistica

Si evidenzia la presenza all'interno del sedime aeroportuale di un tratto di Area appartenente alla rete dei tratturi e relativa area di rispetto facente parte degli ulteriori contesti paesaggistici così come individuati dal PPTR ai sensi dell'art. 143, comma 1, lett. e) del D.lgs. 42/2004 e smi, e interessato dall'intervento di viabilità C1 previsto dal PSA.

Per le misure di salvaguardia e di utilizzazione definite dal PPTR relative a tale tipologia di beni si rimanda al citato paragrafo 3.2, mentre in tale sede si ritiene opportuno ribadire che, le iniziative del PSA, in quanto interessanti Aree appartenenti alla rete dei tratturi e relativa area di rispetto facente parte degli ulteriori contesti paesaggistici, ovvero che comportano rilevante trasformazione del paesaggio in quanto assoggettati dalla normativa nazionale e regionale vigente a procedura di VIA, devono essere sottoposte ad accertamento di compatibilità paesaggistica come stabilito dall'art. 89 delle Norme del PPTR.

Ai sensi dell'art. 91 i progetti sottoposti ad accertamento della compatibilità paesaggistica devono essere corredati dalla Relazione paesaggistica redatta secondo quanto disposto dal DPCM 12/12/2005.

#### **4 RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE**

Si riportano di seguito alcune riprese fotografiche rappresentative dello stato attuale dei luoghi.



**Figura 12 – Vista aerea dell'area aeroportuale da sud.**



**Figura 13 – Vista aerea dello stabilimento Alenia – Leonardo**

**Relazione Paesaggistica**

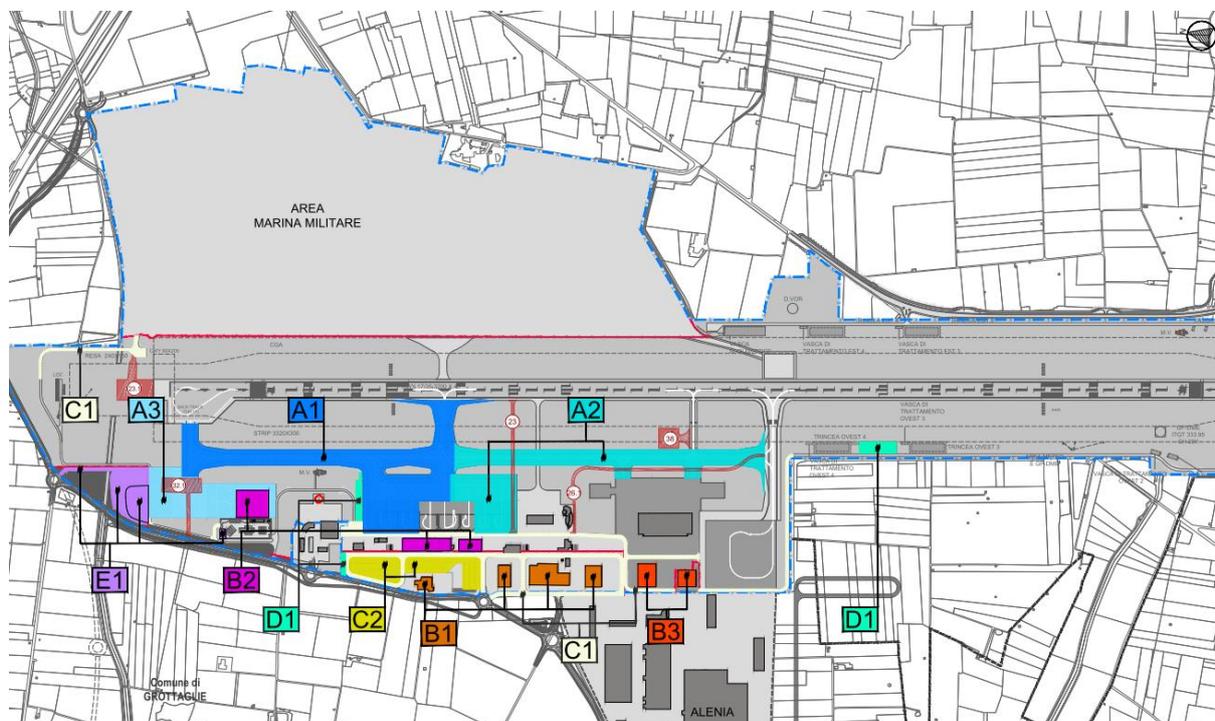


**Figura 14 – Riprese fotografiche dell'Aerostazione**

## 5 PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE

### 5.1 GLI INTERVENTI PREVISTI DAL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE

Gli interventi previsti sono stati raggruppati in cinque differenti sistemi funzionali in relazione alla tipologia di opera e alla funzionalità operativa.



**Figura 15 - Aree di intervento per sistemi funzionali: interventi ed opere**

Il sedime aeroportuale occupa una superficie complessiva pari a circa 320 he (includendo l'area Marina Militare). Tuttavia l'area effettivamente interessata agli interventi di progetto risulta inferiore a 100 he poiché riguarda principalmente le infrastrutture quali piazzali, bretelle e taxiway e interventi di nuova edificazione in corrispondenza delle aree già parzialmente edificate, oltre agli interventi di risistemazione della viabilità interna, dei parcheggi e le opere di raccolta e trattamento delle acque.

Viene di seguito riportata la correlazione tra le macro tipologie di intervento e le opere previste dal Piano di Sviluppo Aeroportuale.

**Relazione Paesaggistica**

Aree di intervento per sistemi funzionali: interventi ed opere		
Sistema funzionale	Interventi	Opere
A – Infrastrutture di volo	A1 – Vie di rullaggio e piazzali aeromobili nord	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Via di rullaggio "T" nord e raccordi pista di volo</li> <li>• Bretelle "D", "F" e "G"</li> <li>• Ampliamento nord piazzale aeromobili fronte aerostazione</li> </ul>
	A2 – Vie di rullaggio e piazzali aeromobili sud	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Via di rullaggio "T" sud e raccordi pista di volo</li> <li>• Ampliamento sud piazzale aeromobili fronte aerostazione</li> </ul>
	A3 – Piazzali area merci	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuovi piazzali nord "G" ed "H"</li> </ul>
B – Edifici sviluppo industria aeronautica ed attività aeroportuali	B1 – Edifici landside	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strutture per la produzione di elementi aeronautici</li> <li>• Struttura per servizi correlati alla presenza di lavoratori/imprese</li> <li>• Strutture per logistica/ricerca nel campo aeronautico</li> </ul>
	B2 – Edifici airside	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliamento aerostazione</li> <li>• Struttura multifunzionale e servizi collegati alle imprese</li> <li>• Struttura area merci</li> </ul>
	B3 – Edifici industria aeronautica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hangar e servizi collegati per l'industria aeronautica</li> </ul>
C – Viabilità e parcheggi	C1 – Viabilità	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viabilità di accesso all'aerostazione e di servizio interna</li> <li>• Adeguamento/rettifica della viabilità airside</li> </ul>
	C2 – Parcheggi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuovi parcheggi in area landside</li> <li>• Riqualifica area di sosta fronte aerostazione</li> </ul>
D – Impianti tecnologici	D1 – Impianto trattamento acque	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuova trincea disperdente con vasca di trattamento</li> <li>• Nuova vasca di prima pioggia con vasca di trattamento</li> <li>• Trincea ovest 5 con vasca di trattamento</li> </ul>
E – Polo sperimentale in campo aeronautico	E1 – Infrastrutture per la ricerca sperimentale in campo aeronautico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Struttura per la ricerca sperimentale in campo aeronautico</li> <li>• Piazzale veicolare e viabilità di accesso Nord</li> <li>• Potenziamento deposito carburanti</li> </ul>

**Tabella 4 - Aree di intervento per sistemi funzionali: interventi ed opere**

Nei paragrafi seguenti si descrivono tutti gli interventi previsti.

**Relazione Paesaggistica**

5.1.1 INFRASTRUTTURE DI VOLO

5.1.1.1 INTERVENTO A1: VIE DI RULLAGGIO E PIAZZALI AA/MM NORD

L'intervento A1 consiste nell'ampliamento e riqualifica della dotazione infrastrutturale airside dell'area nord, connessa al sistema delle vie di rullaggio di collegamento tra la pista di volo e le diverse aree terminali, e del piazzale aeromobili D fronte aerostazione passeggeri. In Figura 16 viene specificata l'area occupata dall'intervento in questione.

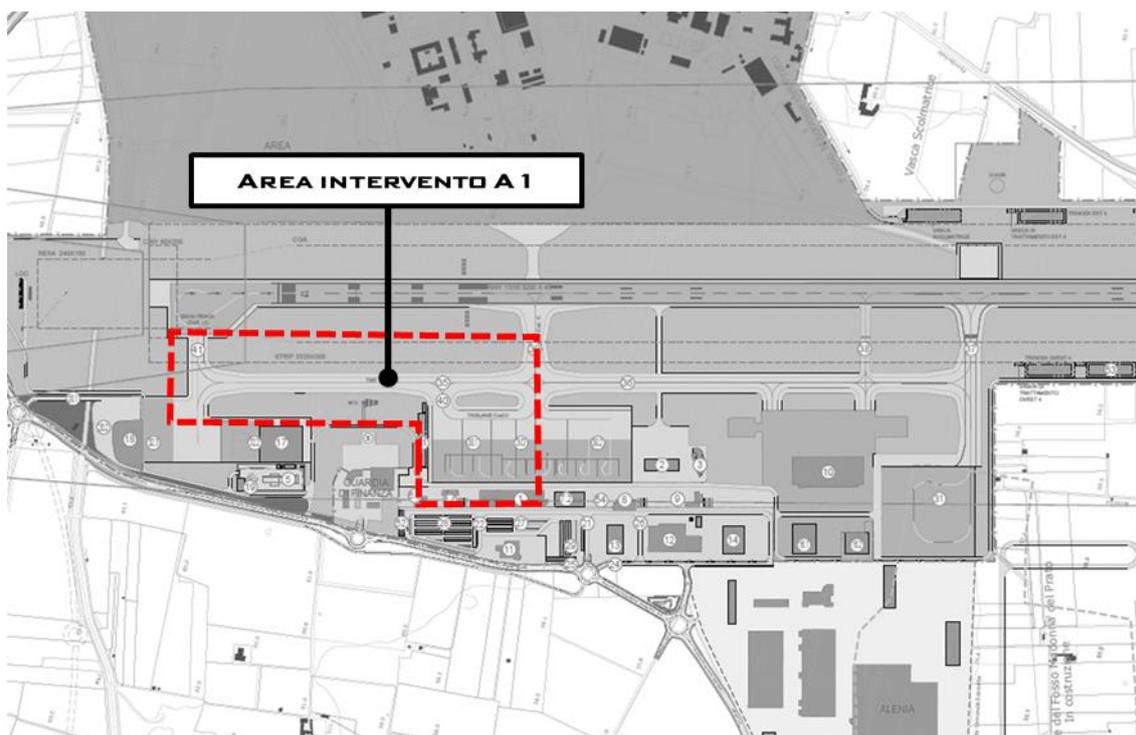


Figura 16 - Intervento A1: localizzazione

In relazione alle tipologie di opere, principali e complementari, il quadro degli interventi risulta articolato così come riportato in Tabella 5.

Tipologia	Interventi
Opere principali	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizzazione della via di rullaggio Taxiway "T" e relativi raccordi</li> <li>• Realizzazione della bretella "F"</li> <li>• Realizzazione della bretella "G"</li> <li>• Ampliamento dell'apron "D" nord</li> <li>• Ampliamento della bretella "D"</li> </ul>
Opere complementari	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impianti acque meteoriche</li> <li>• Impianti AVL</li> <li>• Impianti elettrici generali</li> </ul>

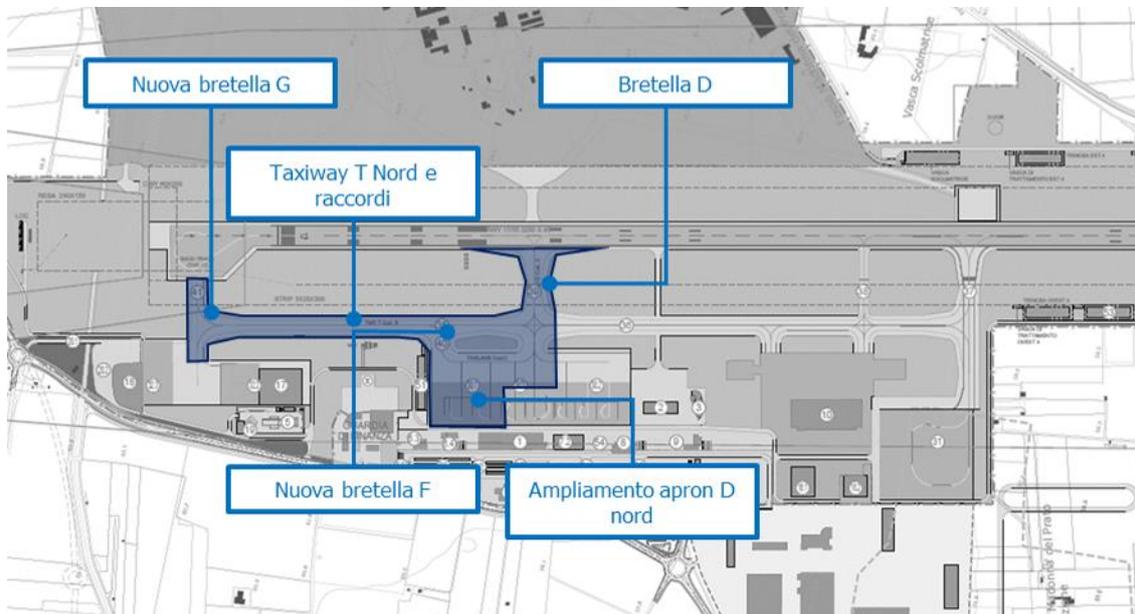
Tabella 5 - Intervento A1: opere principali e complementari

Gli interventi previsti dal PSA, che coprono una superficie di 78.280 mq situata a nord del sedime aeroportuale, verranno realizzati durante la prima fase di sviluppo.

**Relazione Paesaggistica**

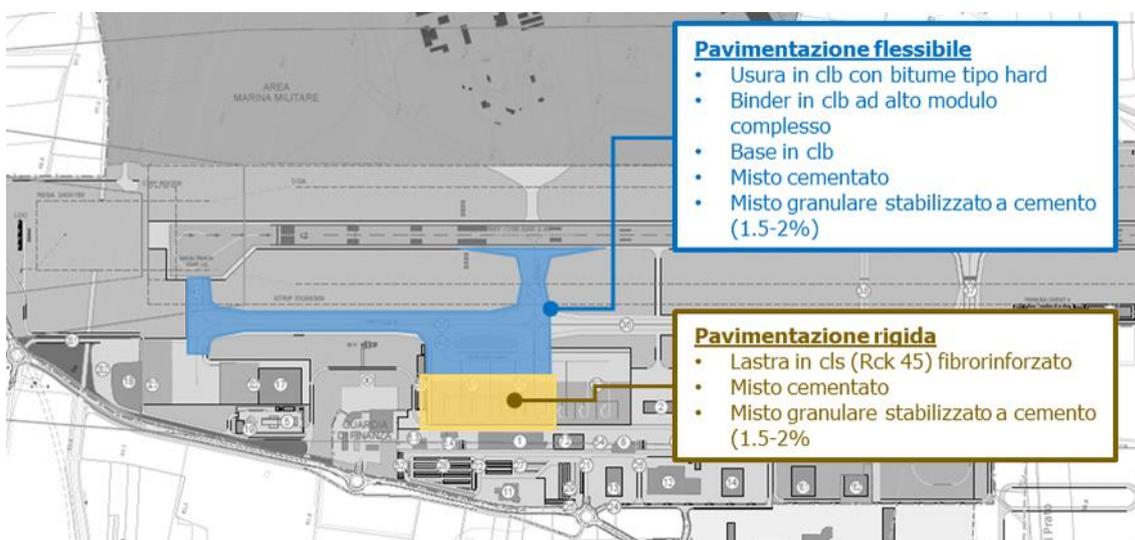
Le opere principali

Il quadro generale delle opere principali viene riportato in Figura 17. Questi come si evince dalla schematizzazione rappresentata si localizzano nell'area nord del sedime aeroportuale.



**Figura 17 - Opere inerenti all'intervento A1**

Il sistema delle infrastrutture di volo rappresentate dalle vie di rullaggio e relative bretelle si sviluppa su una superficie complessiva di circa 42.250 mq. Il piazzale aeromobili e la relativa via di rullaggio per il transito degli aeromobili si estende invece su un'area di 36.030 mq ca. La tipologia e le caratteristiche strutturali della pavimentazione dipendono dalla funzionalità dell'opera: per le taxiway e le relative bretelle si prevede una pavimentazione di tipo flessibile in conglomerato bituminoso; per l'area del piazzale dedicata alla sosta degli aeromobili si considera invece un pacchetto strutturale di tipo rigido, ovvero con lastre in calcestruzzo. Le caratteristiche strutturali, in funzione della tipologia di pavimentazione, vengono riportate in Figura 18.



**Figura 18 - Intervento A1: caratteristiche strutturali**

### Opere complementari

Per quanto riguarda le opere complementari queste si riferiscono alla dotazione impiantistica prevista a supporto delle opere principali. Nello specifico si prevede:

- Una rete di raccolta delle acque meteoriche lungo la nuova taxiway T nord e relativi raccordi, comprese le bretelle G e D ed il piazzale D. Il sistema di drenaggio è formato da fognoli asolati DN 600 mm. Una volta captate le acque vengono allontanate tramite tubazioni in c.a. circolari intervallate da pozzetti di ispezione fino all'impianto di trattamento di prima pioggia;
- Gli impianti AVL lungo i bordi delle vie di circolazione e del piazzale apron D, l'installazione di un'unità guard-light e la riconfigurazione della segnaletica orizzontale;
- Un sistema di illuminazione generale per il piazzale D, costituito da 6 torri faro con lampade a LED.

#### 5.1.1.2 INTERVENTO A2: VIE DI RULLAGGIO E PIAZZALI AA/MM SUD

L'intervento A2 prevede il completamento in direzione sud della taxiway T e del piazzale aeromobili D. Queste due opere verranno realizzate in una fase successiva rispetto a quelle appartenenti all'intervento A1, e completano la configurazione relativa alle infrastrutture di volo. In Figura 19 viene mostrata la localizzazione dell'intervento. L'ampliamento è funzionale ad accogliere aeromobili di tipo Boeing 737-800 (cod. C) oltre che aeromobili di dimensione minore (cod. B).

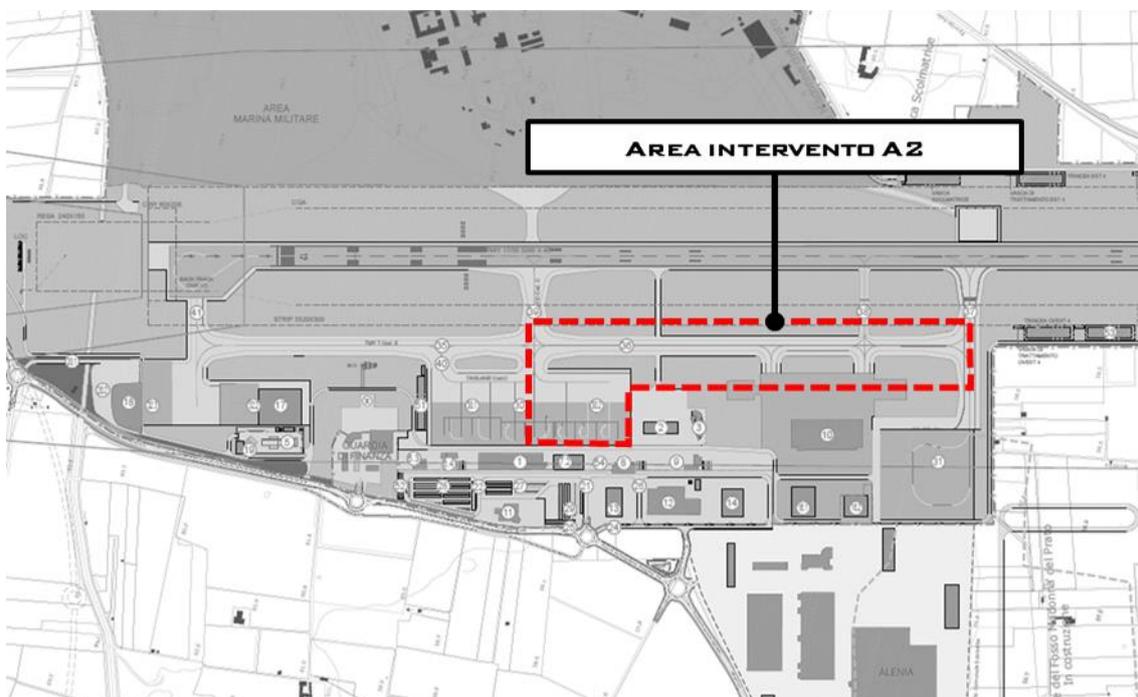


Figura 19 - Intervento A2: localizzazione

In relazione alle tipologie di opere, il quadro degli interventi risulta articolato così come riportato in Tabella 6.

**Relazione Paesaggistica**

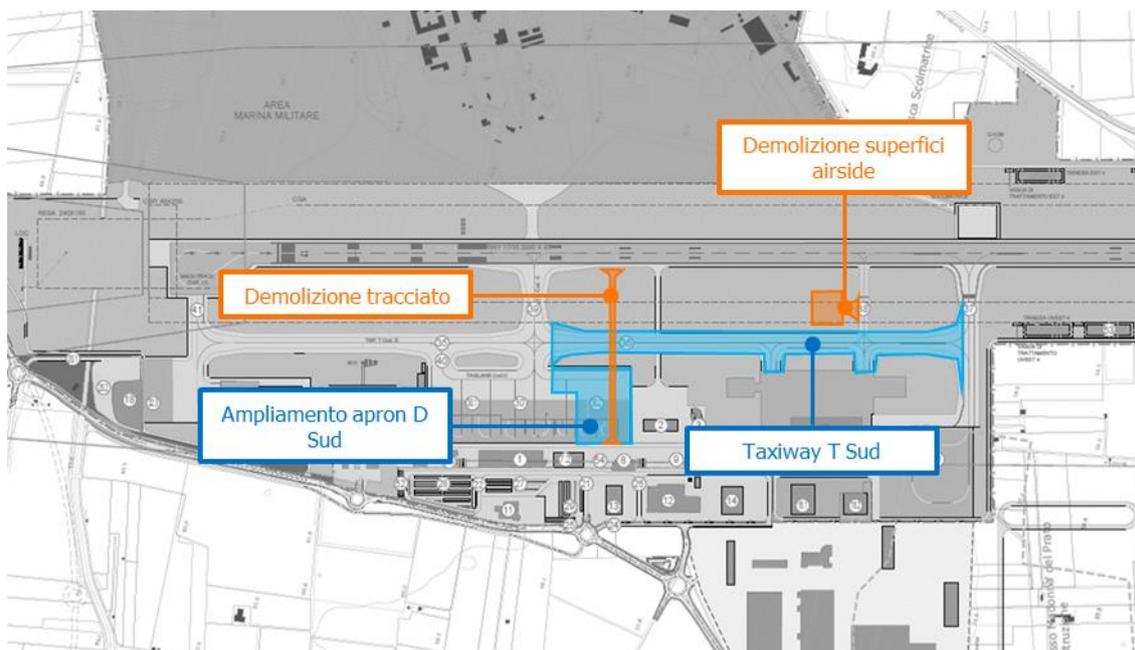
Tipologia	Interventi
Opere principali	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taxiway "T" sud;</li> <li>• Ampliamento dell'apron "D" sud</li> </ul>
Opere complementari	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impianti acque meteoriche</li> <li>• Impianti AVL</li> <li>• Impianti elettrici generali</li> </ul>

**Tabella 6 Intervento A2: opere principali e complementari**

Il sistema delle infrastrutture di volo copre una superficie di 61.630 mq situata a sud rispetto all'intervento A1 precedentemente descritto. L'ampliamento dell'apron D e la taxiway T verranno realizzati rispettivamente durante la seconda e terza fase di sviluppo.

Le opere principali

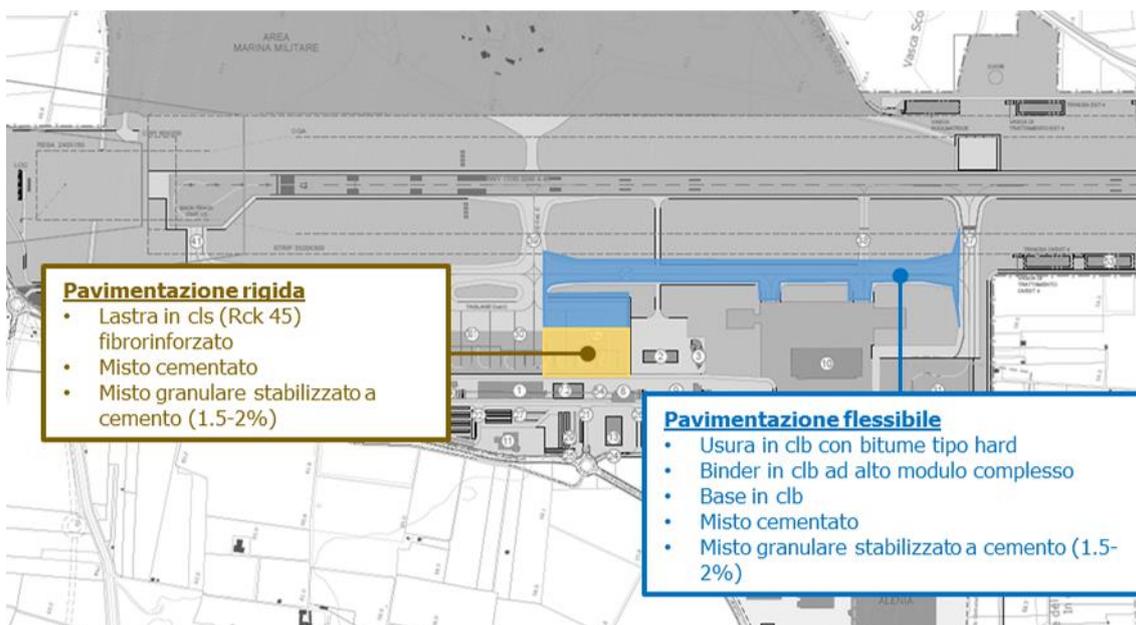
Il quadro generale delle opere principali viene riportato in Figura 20. La realizzazione delle opere principali comporta la demolizione di alcune aree pavimentate in ambito airside. L'ampliamento della parte sud dell'apron D, rispetto all'aerostazione, ricopre un'area che si estende tra il piazzale esistente e la caserma dei Vigili del Fuoco.



**Figura 20 - Opere inerenti all'intervento A2**

Analogamente all'intervento A1, la tipologia di pavimentazione dipende dalla destinazione d'uso. Per le aree dedicate alla sosta degli aeromobili è prevista una pavimentazione di tipo rigida, altresì per quelle di manovra dei velivoli una pavimentazione in conglomerato bituminoso. Le caratteristiche strutturali, tecnologicamente equivalenti a quelle dell'intervento A1, sono mostrate in Figura 21, rispettivamente per le aree destinate ad un pacchetto rigido o flessibile.

**Relazione Paesaggistica**



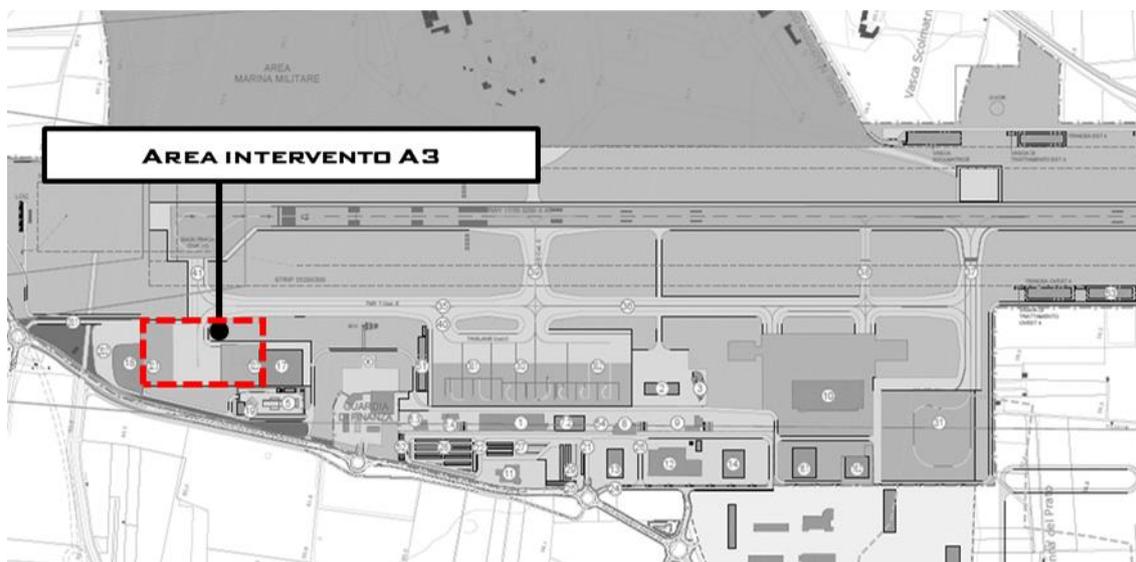
**Figura 21 - Intervento A2: caratteristiche strutturali**

Opere complementari

Come mostrato in Tabella 6, gli interventi relativi alle opere complementari consistono nella dotazione impiantistica rappresentata dalla rete di raccolta delle acque meteoriche, dagli impianti AVL e dagli impianti elettrici. Questi presentano caratteristiche analoghe a quelle evidenziate per l'intervento A1.

5.1.1.3 INTERVENTO A3: PIAZZALI AREA MERCI

In prossimità della testata nord della pista di volo (THR 17) si prevede la realizzazione di una ulteriore area terminale, composta da due apron distinti denominati "G" ed "H", pertinente alle nuove strutture airside dedicate sia all'area merci (intervento B2) sia alle funzioni per la ricerca sperimentale in campo aeronautico (intervento E1).



**Figura 22 - Intervento A3: localizzazione**

**Relazione Paesaggistica**

In relazione alle tipologie di opere, principali e complementari, il quadro degli interventi risulta articolato così come riportato in Tabella 6.

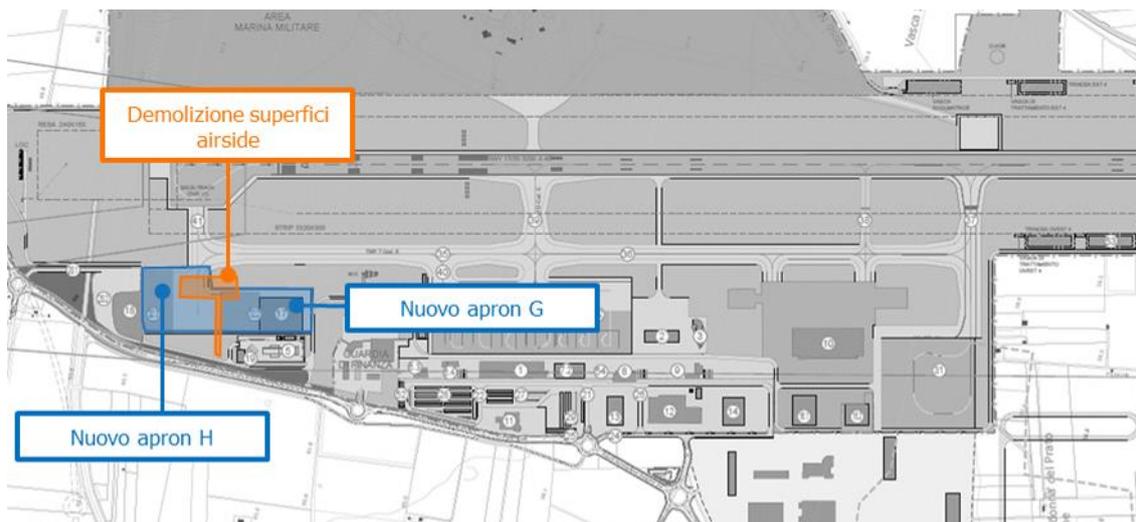
Tipologia	Interventi
Opere principali	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuovo apron "G"</li> <li>• Nuovo apron "H"</li> </ul>
Opere complementari	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impianti acque meteoriche</li> <li>• Impianti AVL</li> <li>• Impianti elettrici generali</li> </ul>

**Tabella 7 - Intervento A3: opere principali, complementari e demolizioni**

La superficie totale interessata dall'intervento in questione è pari a 33.600 mq, di cui 16.700 per l'apron "G" e 16.900 mq per l'apron "H".

Le opere principali

Il quadro generale delle opere principali viene riportato in Figura 23. Per la realizzazione delle due aree terminali si prevede la demolizione di una superficie airside di circa 5.400 mq.



**Figura 23 - Opere inerenti all'intervento A3**

La nuova area terminale è localizzata a nord del sedime in prossimità della testata pista 17. Per quanto concerne le caratteristiche strutturali, il piazzale "G" è caratterizzato da una pavimentazione rigida per la sosta dei velivoli e flessibile per quella di manovra. Altresì il piazzale "H" è previsto unicamente in conglomerato bituminoso.

Le caratteristiche strutturali per entrambe le tipologie di pavimentazione sono analoghe a quelle previste per le altre infrastrutture di volo costituenti gli interventi A1 e A2.

Opere complementari

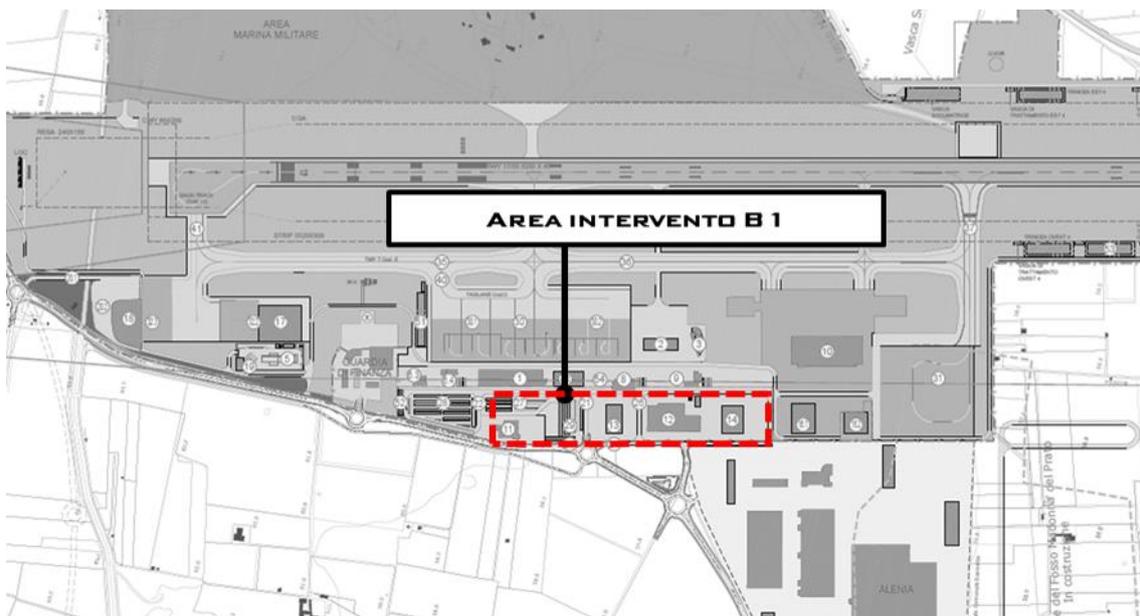
Le opere complementari comprendono la dotazione impiantistica a servizio delle infrastrutture di volo, in grado di garantire il corretto funzionamento della stessa. Per questo, come per i due interventi precedenti, si prevede la realizzazione di una adeguata rete di raccolta e trattamento delle acque meteoriche, di un idoneo sistema di illuminazione e degli impianti elettrici generali.

**Relazione Paesaggistica**

5.1.2 EDIFICI SVILUPPO INDUSTRIA AERONAUTICA ED ATTIVITÀ AEROPORTUALI

5.1.2.1 INTERVENTO B1: EDIFICI LANDSIDE

L'intervento B1 consiste nella realizzazione delle strutture destinate ad ospitare opifici per le attività di realizzazione di componenti aeronautici, strutture a servizio delle imprese insediate, o per le attività di logistica e ricerca. Gli interventi si localizzano all'interno del sedime in area landside.



**Figura 24 - Intervento B1: localizzazione**

In relazione alle tipologie di opere, principali e complementari, il quadro degli interventi risulta articolato così come riportato in Tabella 8.

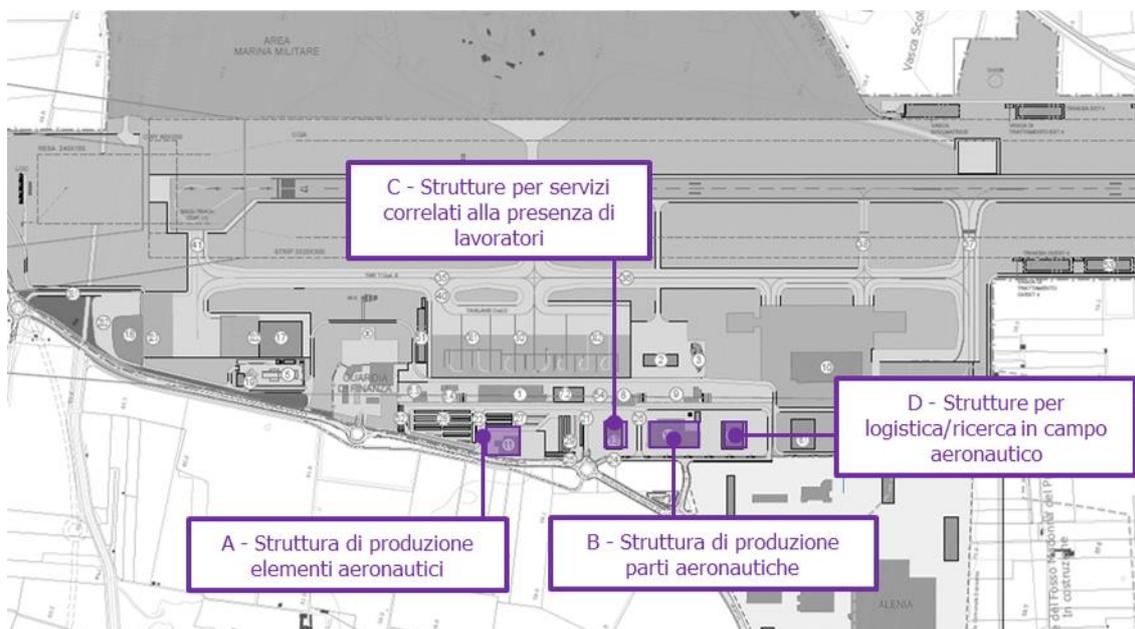
Tipologia	Interventi
Opere principali	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Struttura di produzione elementi aeronautici (Lotto HB);</li> <li>• Struttura di produzione parti aeronautiche (Lotto GSE);</li> <li>• Strutture per servizi correlati alla presenza di lavoratori/imprese;</li> <li>• Strutture per logistica/ricerca in campo aeronautico.</li> </ul>
Opere complementari	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dotazione impiantistica a supporto delle opere principali</li> </ul>

**Tabella 8 - Intervento B1: opere principali e complementari**

Le opere principali

Il quadro generale delle opere principali viene riportato in Figura 25. Nello specifico si prevede la realizzazione di quattro edifici.

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 25 - Opere inerenti all'intervento B1**

In Tabella 9 si riportano le principali caratteristiche dimensionali relative agli edifici costituenti l'intervento B1.

CARATTERISTICHE DIMENSIONALI EDIFICI INTERVENTO B1			
Intervento	Superficie	Altezza massima	Volume massimo
A	1.500 mq	10,5 m	15.750 mc
B	5.900 mq	10,5 m	61.950 mc
C	2.200 mq	8 m	17.600 mc
D	2.800 mq	10,5 m	29.400 mc

**Tabella 9 - Caratteristiche dimensionali edifici intervento B1**

A questi si aggiungono le aree pavimentate pertinenti destinate alla viabilità interna e alla sosta delle autovetture. Le caratteristiche dimensionali relative alle superfici sono evidenziate in tabella seguente.

CARATTERISTICHE DIMENSIONALI SUPERFICI PAVIMENTATE PERTINENTI INTERVENTO B1	
Intervento	Superficie
A	6.390 mq
B	5.600 mq
C	7.900 mq
D	8.900 mq

**Tabella 10 - Caratteristiche dimensionali superfici pavimentate pertinenti intervento B1**

## Relazione Paesaggistica

- Intervento A: Struttura di produzione elementi aeronautici

L'intervento consiste nella realizzazione dell'edificio e della relativa area pavimentata di pertinenza. Complessivamente l'opera occupa una superficie pari a 7.890 mq, di cui 1.500 mq sono occupati dalla struttura, che raggiunge un'altezza massima di 10 m, mentre la restante parte è occupata dalla superficie pavimentata per la manovra e sosta delle autovetture.

L'edificio è stato dimensionato per consentire le attività inerenti alle lavorazioni e agli assemblaggi. In particolare è prevista un'area di 1.300 mq con un'altezza libera pari a 10 m e una zona, di altezza pari a 5,7 m, destinata all'alloggiamento delle macchine. L'edificio nella restante volumetria è articolato su due livelli destinati ad ospitare uffici e servizi per il personale.

La struttura costituita da elementi metallici poggia su fondazioni di tipo diretto, per la cui realizzazione è necessario eseguire uno scavo della profondità di 1,1 m. La copertura, ad elementi a sched, è sostenuta da capriate di luce pari a 25 m e disposte con interasse pari a 5 m.



Figura 26 - Intervento 11: Struttura di produzione elementi aeronautici

- Intervento B: Struttura di produzione parti aeronautiche

Il fabbricato è destinato alla costruzione e al montaggio di componenti per l'aeronautica. In totale la superficie occupata dall'intervento è di 11.500 mq, di cui 5.900 mq comprendono il volume occupato dalla struttura, mentre i restanti verranno adibiti a verde, parcheggi e viabilità di servizio.

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 27 - Intervento 12: Struttura di produzione parti aeronautiche**

La struttura si compone di due livelli, di cui il piano terra destinato all'area di assemblaggio e montaggio pezzi (opificio), magazzini, refettorio, bagni e spogliatoi e il primo piano destinato agli uffici. L'altezza complessiva della struttura è di circa 10 m.

L'edificio prevede una struttura con elementi prefabbricati in c.a. e c.a.p. In particolare sono previsti pilastri in c.a. e travi in c.a.p di orditura sia primaria che secondaria. Il telaio così costituito è sostenuto da plinti in c.a. impostati ad una profondità di 2 m.

- Intervento C: Strutture per servizi correlati alla presenza di lavoratori/impres

L'intervento occupa un'area di circa 10.100 mq, di cui 2.200 per il fabbricato e 7.900 mq per le aree pavimentate di pertinenza (parcheggi e viabilità).

La struttura è destinata ad ospitare servizi complementari alle imprese quali area mensa, sale meeting e scuola di infanzia.

Le caratteristiche strutturali prevedono una struttura in elementi metallici sostenuta da fondazioni di tipo diretto poste ad una profondità di 1,5 m.

- Intervento D: Strutture per logistica/ricerca in campo aeronautico

La nuova costruzione è designata per ospitare le attività legate alla logistica e alla ricerca nel campo aeronautico. L'estensione dell'intero lotto copre una superficie di 11.700 mq, di cui 2.800 mq destinati all'edificio che si struttura su due piani, mentre la restante parte è destinata a verde, viabilità interna e parcheggi.

Il telaio, che sarà costruito con l'utilizzo di carpenteria metallica, è sostenuto da fondazioni di tipo diretto la cui realizzazione prevede uno scavo di 1.5 m.

Le opere complementari

In generale la dotazione impiantistica prevista per ogni singolo intervento è costituita da:

- Impianto antincendio
- Impianto di climatizzazione

**Relazione Paesaggistica**

- Rete fognaria per acque reflue ed acque bianche
- Vasche di raccolta per il trattamento delle acque di prima pioggia
- Rete acquedottistica per approvvigionamento acqua

In particolare, per la copertura degli uffici collocati nella struttura destinata alla produzione di elementi aeronautici si prevede l'utilizzo di pannelli solari termici.

5.1.2.2 INTERVENTO B2: EDIFICI AIRSIDE

L'intervento B2 consiste nella realizzazione di nuovi edifici all'interno del sedime aeroportuale in area airside pertinenti alle aree di piazzale dedicate alla sosta dei velivoli. Nello specifico l'intervento è costituito da quattro edifici: due in prossimità dell'area terminale fronte aerostazione e due invece presso l'area terminale nord di nuova realizzazione.

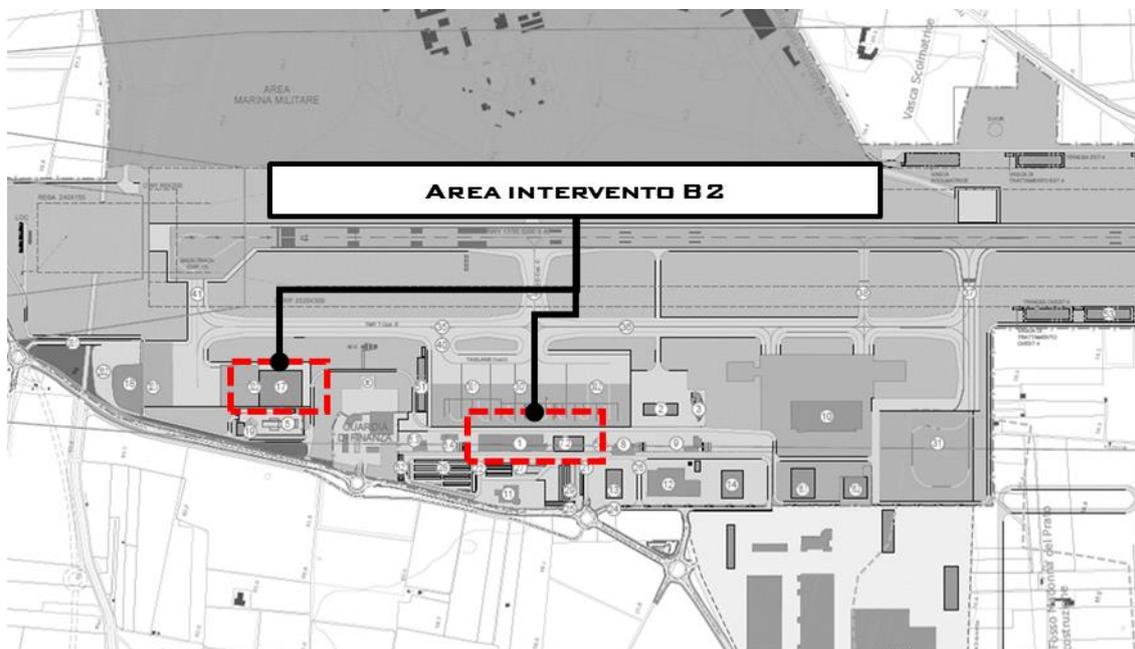


Figura 28 - Intervento B2: localizzazione

In relazione alle tipologie di opere, principali e complementari, il quadro degli interventi risulta articolato così come riportato in Tabella 11.

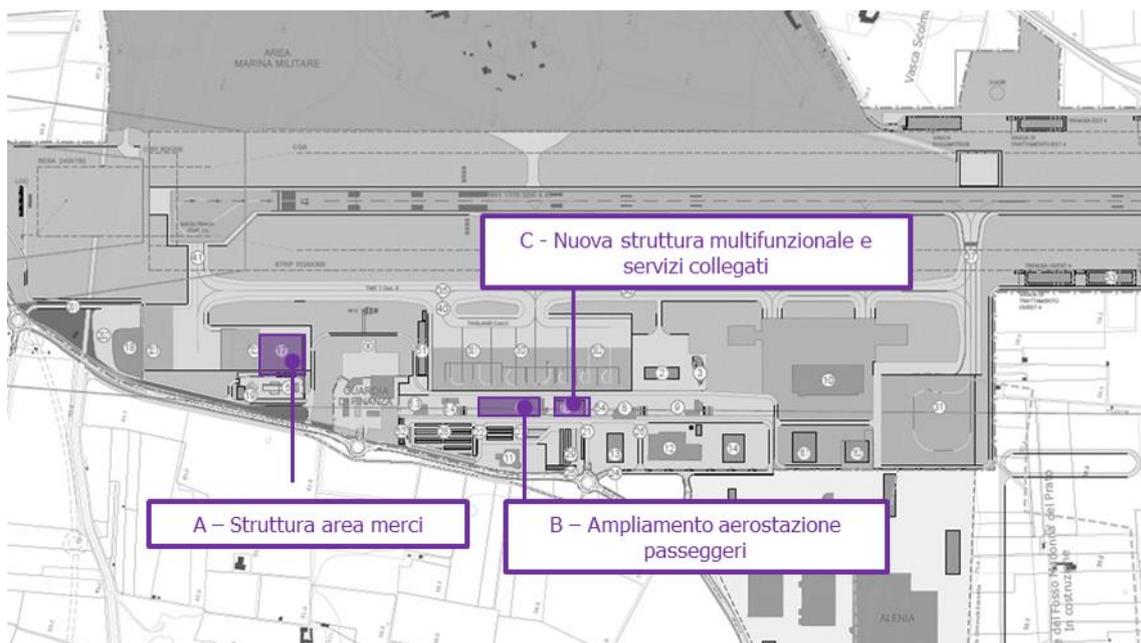
Tipologia	Interventi
Opere principali	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Struttura area merci</li> <li>• Ampliamento aerostazione passeggeri</li> <li>• Struttura multifunzionale e servizi collegati per imprese.</li> </ul>
Opere complementari	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dotazione impiantistica a supporto delle opere principali</li> </ul>

Tabella 11 - Intervento B2: opere principali e complementari

Le opere principali

Il quadro generale delle opere principali relative all'intervento in questione viene riportato in Figura 29.

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 29 - Opere principali inerenti all'intervento B2**

Come detto il quadro delle opere principali è così costituito:

- Struttura pertinente l'area terminale nord a servizio del trasporto merci;
- Nuova struttura di ampliamento all'aerostazione passeggeri;
- Edificio destinato a servizi collegati per imprese.

Nella tabella seguente si riportano le principali caratteristiche dimensionali relative agli edifici costituenti l'intervento B2.

CARATTERISTICHE DIMENSIONALI EDIFICI INTERVENTO B2			
Intervento	Superficie	Altezza massima	Volume massimo
A	7.200 mq	16 m	115.200 mc
B	5.200 mq	8 m	41.600 mc
C	2.250 mq	10,5 m	23.625 mc

**Tabella 12 - Caratteristiche dimensionali edifici intervento B2**

A questi si aggiungono le aree pavimentate pertinenti alle singole strutture le cui caratteristiche dimensionali sono evidenziate in tabella seguente.

CARATTERISTICHE DIMENSIONALI SUPERFICI PAVIMENTATE PERTINENTI INTERVENTO B2	
Intervento	Superficie
A	7.200 mq
B	0 mq
C	1.700 mq

**Tabella 13 - Caratteristiche dimensionali superfici pavimentate pertinenti intervento B2**

## Relazione Paesaggistica

- Intervento A: Area merci

L'area occupata da tale intervento si trova a nord del sedime aeroportuale, ad est del deposito carburanti, ed è destinata al trasporto delle merci.

La nuova struttura, adibita ad area merci, presenta un'altezza massima pari a 16 m con pianta rettangolare che interessa una superficie di circa 7.200 mq. Le fondazioni progettate sono di tipo diretto, formate da plinti e travi di collegamento in c.a., mentre il telaio portante sarà costruito con elementi prefabbricati in c.a. o c.a.p. La pavimentazione interna sarà di tipo industriale con lastra in calcestruzzo armato con rete metallica, mentre esternamente è previsto un pacchetto di tipo flessibile.

- Intervento B: Ampliamento aerostazione

L'ampliamento della aerostazione occupa una superficie di 5.200 mq. La struttura si sviluppa in altezza per 8 m.

- Intervento C: Struttura multifunzionale e servizi collegati per imprese

L'edificio, posizionato a sud dell'aerostazione, presenta un'impronta in pianta pari a 2.250 mq ed un'altezza di massima di 10,5 m, ed è anch'esso destinato al ricovero di quattro aeromobili di tipo Fire Boss. L'area attorno alla struttura, pari a 1.700 mq, sarà realizzata in conglomerato bituminoso. Viene prevista anche una zona dedicata ad uffici ed impianti. Le caratteristiche strutturali impiegate, che riguardano tipologia costruttiva, fondazioni e struttura portante, sono le stesse dell'intervento C.

### Le opere complementari

La dotazione impiantistica prevista per le strutture multifunzionali è costituita da:

- Impianto di illuminazione interna ed esterna all'hangar;
- Impianto antincendio;
- Impianto evacuazione fumi;
- Impianto di messa a terra;
- Impianto di raccolta e smaltimento acque piovane;
- Impianto fotovoltaico.

Per la zona uffici:

- Impianto elettrico;
- Impianto di messa a terra;
- Impianto di distribuzione acqua sanitaria;
- Impianto acque nere;
- Impianto di condizionamento.

Per l'area merci, gli impianti previsti da progetto si articolano in:

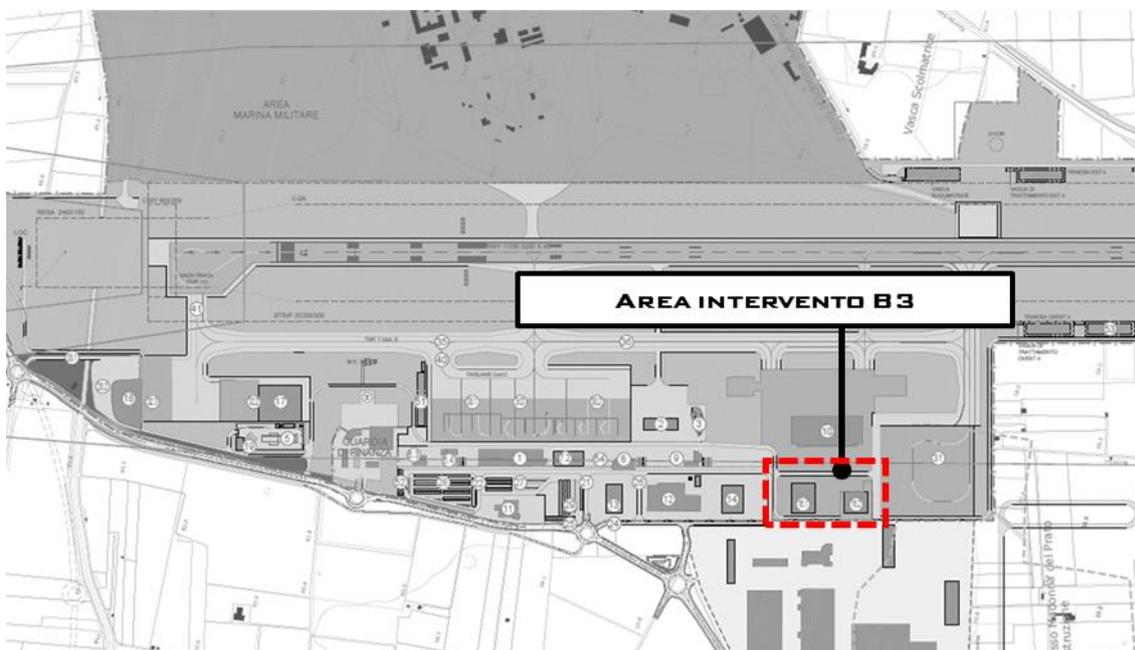
- Cavidotto per l'alimentazione delle cabine elettriche;
- Impianto di illuminazione esterna;
- Rete acqua potabile;
- Rete raccolta acque pluviali;
- Rete di messa a terra;
- Rete/comunicazione;
- Impianti elettrici;

**Relazione Paesaggistica**

- Rete raccolta, depurazione, e smaltimento acque nere;
- Impianto antincendio comprensivo di vasca di riserva idrica antincendio e relativo anello;
- Tubazioni di scorta per eventuali ulteriori servizi.

5.1.2.3 INTERVENTO B3: EDIFICI INDUSTRIA AERONAUTICA

Nell'area situata a sud del sedime aeroportuale, compresa tra gli stabilimenti di Alenia Aermacchi e l'hangar ex-Atitech (Figura 30), è prevista la realizzazione di due edifici per l'industria aeronautica. Una struttura svolge la funzione di stoccaggio delle componenti di produzione che Alenia necessita mantenere a basse temperature, a circa -20°, mentre l'altra viene adibita ad hangar. L'intervento comprende anche le pavimentazioni esterne a servizio dei fabbricati.



**Figura 30 - Intervento B3: localizzazione**

In relazione alle tipologie di opere, principali e complementari, il quadro degli interventi risulta articolato così come riportato in Tabella 14.

Tipologia	Interventi
Opere principali	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hangar e servizi collegati per industria aeronautica (polo del freddo)</li> <li>• Hangar e servizi collegati per industria aeronautica</li> </ul>
Opere complementari	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impianti a servizio dei due fabbricati</li> </ul>

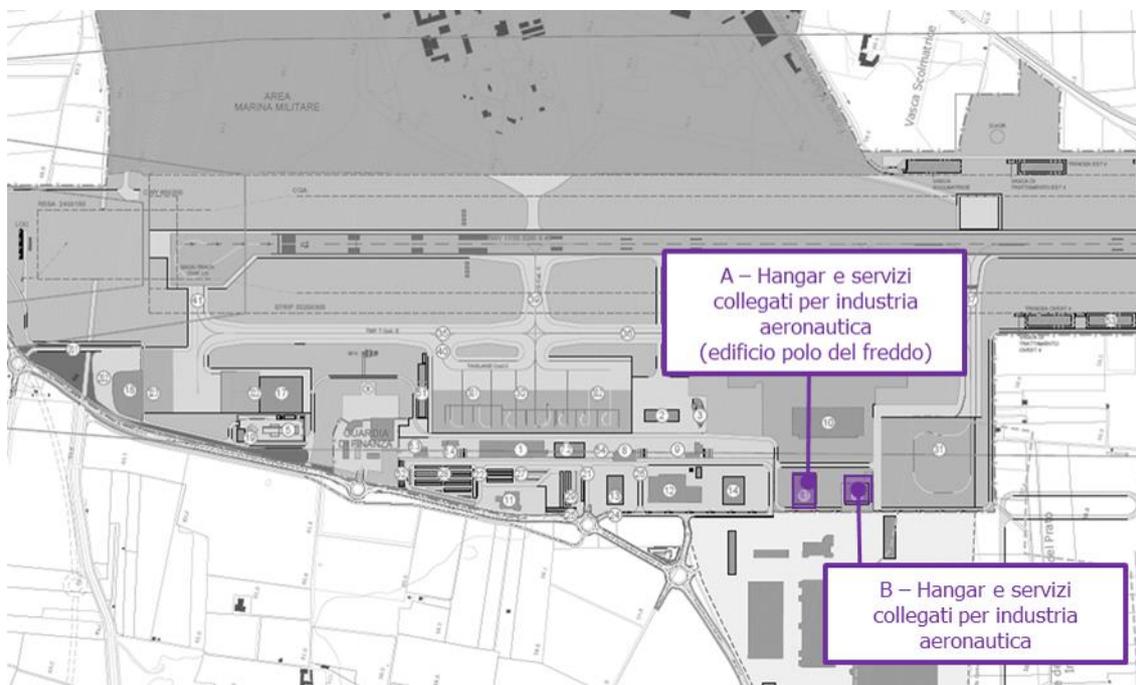
**Tabella 14 - Intervento B3: opere principali e complementari**

Complessivamente l'area di intervento copre una superficie di circa 18.450 mq, di cui 6.000 mq occupati dalle strutture in progetto e la restante parte destinata alla realizzazione della pavimentazione esterna, progettata in tipologia rigida. Tutte le lavorazioni sono previste, come da PSA, in fase III.

**Relazione Paesaggistica**

Le opere principali

Il quadro generale delle opere principali viene riportato in Figura 31.



**Figura 31 - Opere inerenti all'intervento B3**

La struttura destinata allo stoccaggio delle parti aeronautiche di Alenia Aermacchi (polo del freddo), presenta delle dimensioni in pianta pari a 80 m x 45 m, con altezza massima di 10,5 m. Parte dell'edificio sarà destinato alla funzione di magazzino frigorifero, mentre lo spazio restante sarà adibito ad uffici e servizi per le attività connesse al polo del freddo.

L'hangar occupa una superficie pari a 2.400 mq e presenta un'altezza massima pari a 18,5 m. La funzione principale della struttura è quella del ricovero degli aeromobili e di conseguenza la pavimentazione interna è progettata con lastre di calcestruzzo armato con rete metallica. Una zona viene riservata per la localizzazione di uffici.

Il telaio portante dei due edifici, progettato considerando una tipologia costruttiva ad elementi prefabbricati in calcestruzzo armato precompresso, poggerà su fondazioni di tipo diretto formate da travi e plinti in c.a.

CARATTERISTICHE DIMENSIONALI EDIFICI INTERVENTO B3			
Intervento	Superficie	Altezza massima	Volume massimo
A	3.600 mq	10,5 m	37.800 mc
B	2.400 mq	18,5 m	44.400 mc

**Tabella 15 - Caratteristiche dimensionali edifici intervento B3**

**Relazione Paesaggistica**

CARATTERISTICHE DIMENSIONALI SUPERFICI PAVIMENTATE PERTINENTI INTERVENTO B3	
Intervento	Superficie
A	10.250 mq
B	2.200 mq

**Tabella 16 - Caratteristiche dimensionali superfici pavimentate pertinenti intervento B3**

Le opere complementari

La dotazione impiantistica a servizio del polo del freddo è così costituita:

- Impianto di distribuzione acqua
- Rete di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche e reflue
- Rete idrica antincendio
- Impianto produzione acqua refrigerata
- Impianto produzione e distribuzione aria compressa
- Impianto produzione e distribuzione del vuoto
- Impianto distribuzione azoto
- Impianto di aspirazione e abbattimento fumi
- Impianto di climatizzazione
- Cabina elettrica di trasformazione MT/BT

Gli impianti del nuovo hangar comprendono:

- Impianto illuminazione interna ed esterna
- Impianto antincendio
- Impianto evacuazione fumi
- Impianto di messa a terra
- Impianto di raccolta e smaltimento acque piovane
- Impianto fotovoltaico

Per la zona uffici:

- Impianto elettrico
- Rete di distribuzione acqua sanitaria
- Fognatura acque nere
- Impianto di messa a terra
- Impianto di condizionamento

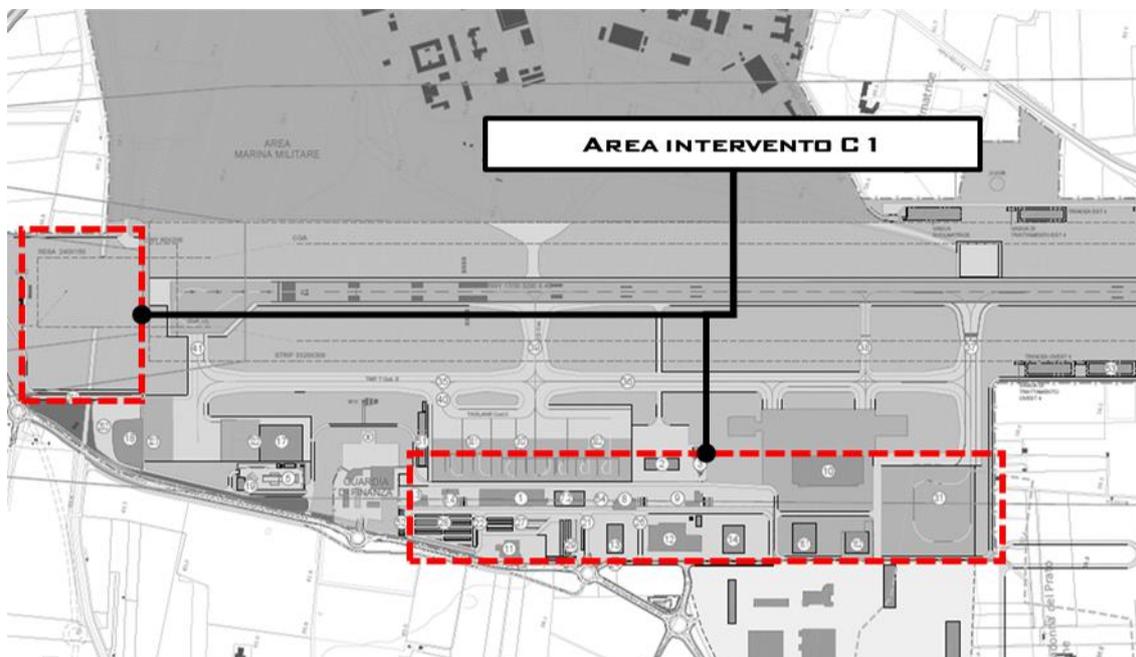
**5.1.3 VIABILITÀ E PARCHEGGI**

**5.1.3.1 INTERVENTO C1: VIABILITÀ**

Il Piano di sviluppo aeroportuale prevede la riconfigurazione della viabilità di servizio interna secondo l'assetto infrastrutturale landside previsto. La presenza delle nuove strutture e delle aree di sosta necessita di un nuovo sistema viario interno di connessione con la rete di accessibilità aeroportuale.

**Relazione Paesaggistica**

A questi interventi si prevede la riconfigurazione della viabilità airside secondo il nuovo assetto del confine airside/landside sia in prossimità della testata 17 sia sul lato sud-ovest in prossimità dell'apron A.



**Figura 32 - Intervento C1: localizzazione**

In relazione alle tipologie di opere, principali, complementari, il quadro degli interventi risulta articolato così come riportato in Tabella 17.

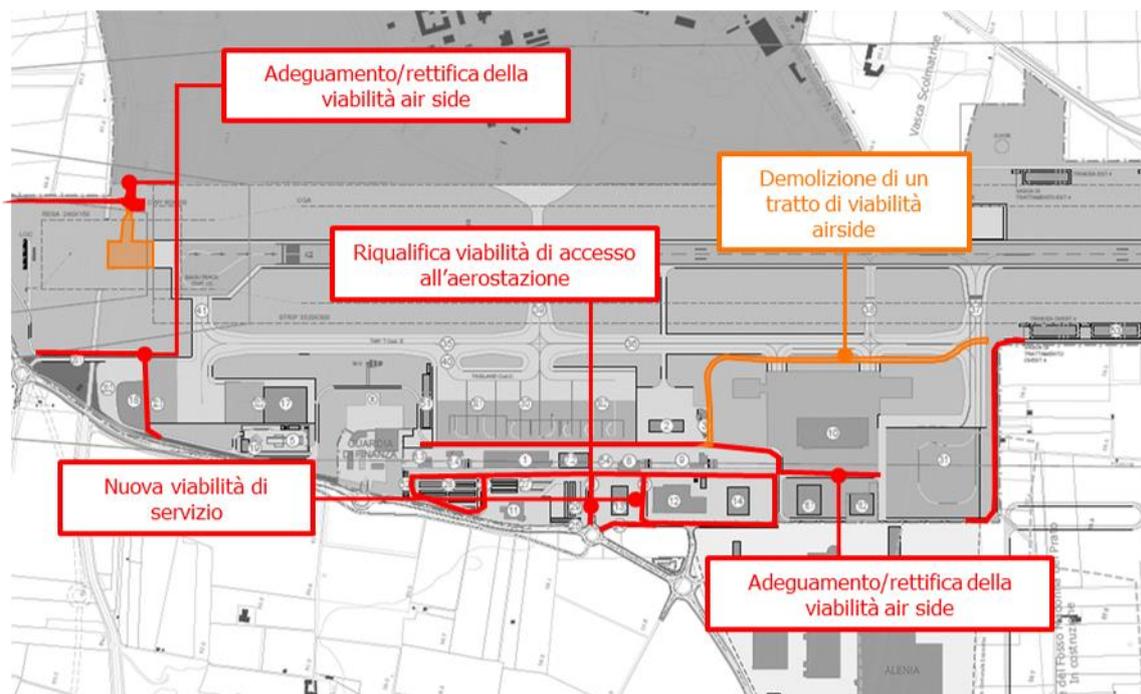
Tipologia	Interventi
Opere principali	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riqualificazione viabilità di accesso all'aerostazione</li> <li>• Nuova viabilità di servizio</li> <li>• Viabilità di servizio al parcheggio esistente</li> <li>• Nuova viabilità interna</li> <li>• Adeguamento/rettifica della viabilità airside</li> </ul>
Opere complementari	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rete di raccolta e conferimento a trattamento e recapito delle acque meteoriche</li> <li>• Segnaletica</li> </ul>

**Tabella 17 - Intervento C1: opere principali, complementari e demolizioni**

Le opere principali

In totale le superfici di nuova realizzazione coprono un'area pari a circa 29.000 mq. Contestualmente si prevede la demolizione di una superficie airside in prossimità della testata nord della pista di volo e di un tratto della viabilità in prossimità dell'ex hangar Atitech.

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 33 - Opere inerenti all'intervento C1**

In prossimità dell'ingresso dell'aeroporto lungo la SP83 si prevede la realizzazione di una rotonda. Da questa un ramo è dedicato all'accesso dell'aerostazione e delle relative aree di sosta, un secondo ramo, invece, permette l'accesso alle altre strutture airside e landside. Unitamente alla realizzazione dei nuovi archi stradali è prevista inoltre la riqualifica di quelli esistenti sia del manto d'usura che delle relative banchine pedonali.

Le stratigrafie delle nuove vie di comunicazione e delle aree di sosta, saranno in pavimentazione bituminosa non drenante con struttura e andamento geometrico impostato nel rispetto delle regole fissate dal Nuovo Codice della Strada.

La larghezza della carreggiata dei tratti di nuova realizzazione è prevista pari a 7 metri così articolata: 2 corsie della larghezza pari a 2.75 m e 2 banchine della larghezza ciascuna pari a 0,75 m, 2 cordoli laterali in clb che hanno il compito di proteggere l'arginello. In sezione la strada avrà la pendenza pari al 2.5% per convogliare le acque nella direzione delle canalette. Eventuali criticità esistenti verranno risolte con un ridisegno della segnaletica orizzontale e verticale.

Per quanto concerne le caratteristiche strutturali, nella tabella seguente si riportano le dimensioni di una sezione tipo.

PAVIMENTAZIONE PER LA VIABILITÀ DI NUOVA REALIZZAZIONE	
Tipologia materiale e relativo spessore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Usura in clb con bitume modificato tipo hard [4 cm]</li> <li>• Binder a caldo [6 cm]</li> <li>• Base a caldo [10 cm]</li> <li>• Misto stabilizzato [30 cm]</li> <li>• Sottofondo esistente [variabile]</li> </ul>

**Tabella 18 - Caratteristiche strutturali relative alla pavimentazione flessibile**

**Relazione Paesaggistica**

Le opere complementari

Le opere a supporto degli interventi principali riguardano la rete di raccolta e smaltimento delle acque piovane e la segnaletica stradale. Per le prime è previsto un sistema di captazione formato da cunette percorribili che convogliano le acque all'interno di appositi pozzetti di intercettazione. Queste vengono poi allontanate tramite tubazioni in c.a. fino all'impianto di trattamento.

Per la configurazione della segnaletica vengono installati dei delineatori normali di margine e segnaletica verticale con sostegno in ferro.

5.1.3.2 INTERVENTO C2: PARCHEGGI

Oltre la riqualifica dell'attuale area di sosta fronte aerostazione, si prevede la realizzazione di due ulteriori parcheggi di estensione complessiva pari a circa 16.600 mq in prossimità dell'aerostazione passeggeri.



Figura 34 - Intervento C2: localizzazione

In relazione alle tipologie di opere, principali e complementari, il quadro degli interventi risulta articolato così come riportato in Tabella 19.

Tipologia	Interventi
Opere principali	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuovo parcheggio A</li> <li>• Riqualificazione parcheggio aerostazione</li> <li>• Parcheggio B</li> </ul>
Opere complementari	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dotazione impiantistica a supporto delle opere principali</li> </ul>

Tabella 19 - Intervento C2: opere principali e complementari

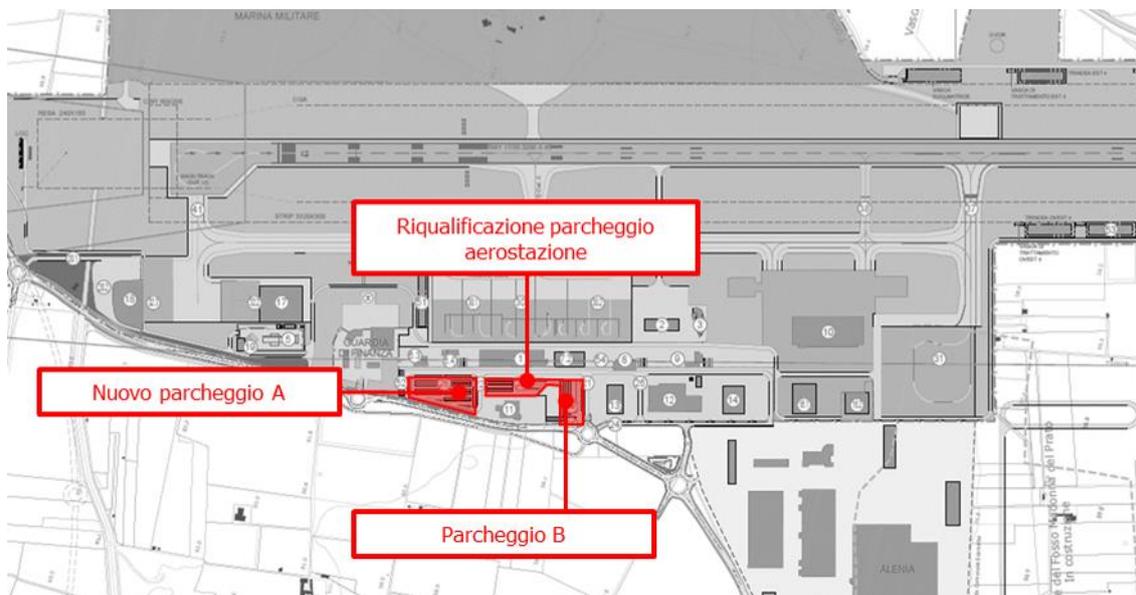
**Relazione Paesaggistica**

Come specificato nel Piano di Sviluppo Aeroportuale, gli interventi relativi al nuovo parcheggio A e alla riqualifica del parcheggio fronte aerostazione, saranno effettuati in fase I (2018). La lavorazione relativa al secondo parcheggio B è invece prevista in fase II (2022).

Le opere principali

Le nuove aree pavimentate destinate alla sosta delle vetture prevedono un pacchetto di pavimentazione di tipo flessibile le cui caratteristiche stratigrafiche sono analoghe a quelle previste nella viabilità (intervento C1) e indicate in Tabella 18.

Per quanto concerne invece l'attuale area di sosta si prevede la riqualifica del manto d'usura tramite l'impiego di bitume di tipo Hard.



**Figura 35 - Opere inerenti all'intervento C2**

CARATTERISTICHE DIMENSIONALI SUPERFICIE PAVIMENTATE PERTINENTI INTERVENTO C2	
Intervento	Superficie
Nuovo parcheggio A	11.000 mq
Riqualificazione parcheggio aerostazione	6.500 mq
Parcheggio B	5.600 mq

**Tabella 20 - Caratteristiche dimensionali dei nuovi parcheggi intervento C2**

Le opere complementari

Per consentire il corretto smaltimento delle acque meteoriche è previsto un sistema di drenaggio costituito da fognoli asolati. Tramite una rete di tubazioni in c.a., una volta captate all'interno di pozzetti di intercettazione, le acque verranno convogliate all'impianto di trattamento. L'illuminazione delle aree di sosta si prevede tramite l'istallazione di impianti con lampade a LED.

Relazione Paesaggistica

5.1.4 IMPIANTI TECNOLOGICI

5.1.4.1 INTERVENTO D1: IMPIANTI TRATTAMENTO ACQUA

Le opere previste dal PSA per il trattamento delle acque si localizzano in due differenti aree (Figura 36). Queste consistono nel dotare l'attuale sistema di gestione delle acque di piattaforma con tre ulteriori vasche di prima pioggia e trincee disperdenti con dissabbiatore localizzate una a nord dell'apron "D", una in prossimità del parcheggio aerostazione e una a ovest della pista di volo a sud del piazzale "A".

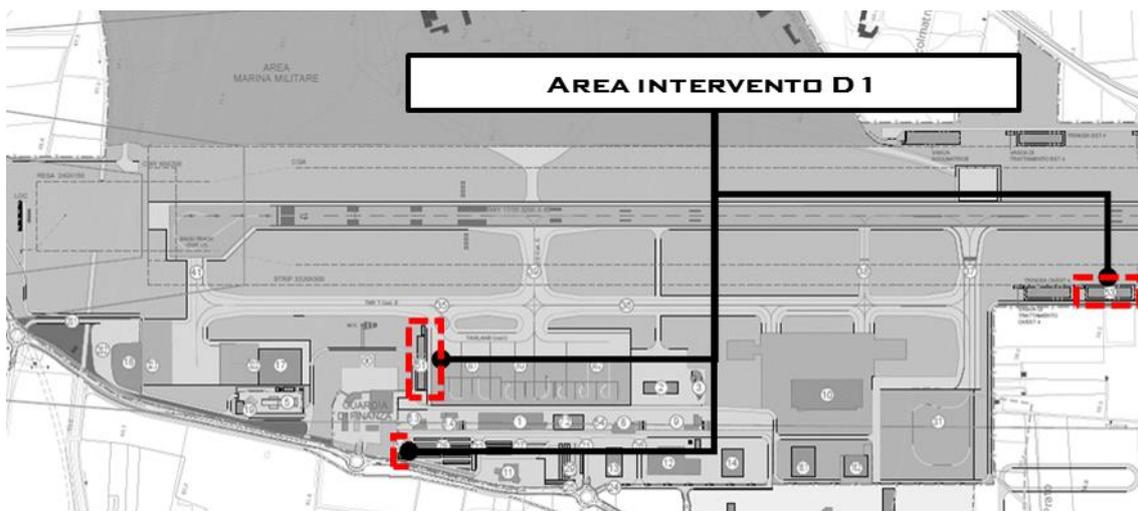


Figura 36 - Intervento D1: localizzazione

Il quadro generale delle opere viene riportato in Figura 37. Queste interessano un'area pari a circa 4.300 mq.

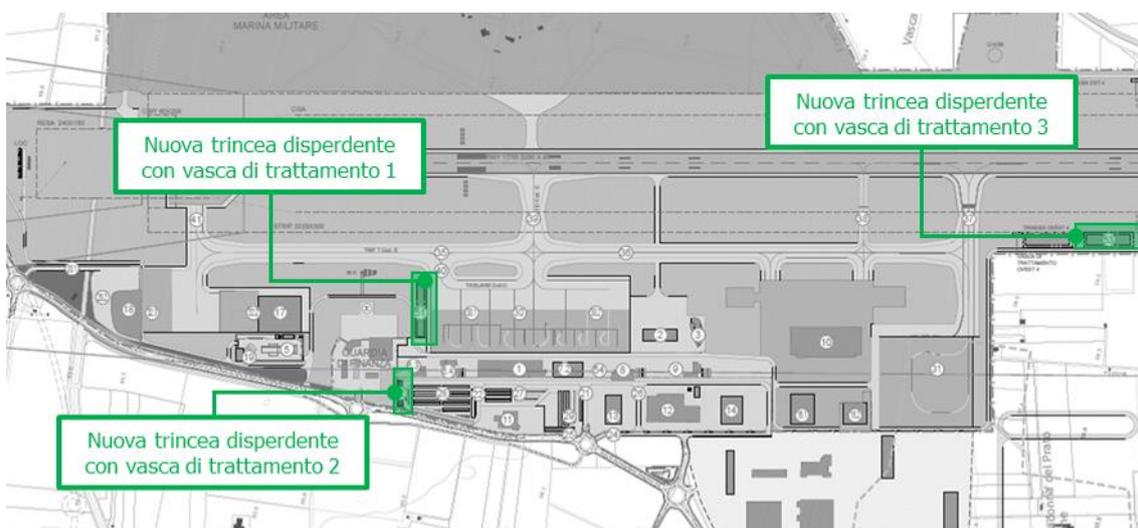


Figura 37 - Opere inerenti all'intervento D1

Sotto il profilo dimensionale gli impianti a servizio delle nuove infrastrutture di volo e posizionati rispettivamente in prossimità del piazzale aeromobili fronte aerostazione (Figura 37 - Vasca 2) e ad ovest della pista di volo a sud dell'area terminale (Figura 37 - Vasca 1) presentano caratteristiche simili. Queste sono riportate nella tabella seguente.

**Relazione Paesaggistica**

Opere		Dimensione	Dati dimensionali
Trincee drenanti		Lunghezza (m)	114
		Larghezza (m)	16
		Volume utile (mc)	9.120
Dissabbiatore a monte delle trincee disperdenti		Lunghezza (m)	8,6
		Larghezza (m)	2,5
		Altezza interna (m)	3,5
Impianto trattamento acque di prima pioggia	Vasche di accumulo (n.4)	Lunghezza (m)	8,6
		Larghezza (m)	2,3
		Altezza interna (m)	2,5
	Sedimentatore e disoleatore	Lunghezza (m)	3,1
		Larghezza (m)	2,2
		Altezza interna (m)	2,6
	Vasca con sistema di filtrazione	Lunghezza (m)	4,0
		Larghezza (m)	1,6
		Altezza interna (m)	2,05

**Tabella 21 - Caratteristiche dimensionali impianti trattamento acqua denominati “Vasca 1” e “Vasca 3”**

Per quanto concerne invece l'impianto di trattamento delle acque posto in prossimità del piazzale di sosta “A” (Figura 37 – Vasca 2) a nord dell'aerostazione, le principali caratteristiche dimensionali sono riportate nella tabella seguente.

Opere		Dimensione	Dati dimensionali
Trincea drenante		Lunghezza (m)	37
		Larghezza (m)	10
		Volume utile (mc)	1.850
Dissabbiatore a monte della trincea disperdente		Lunghezza (m)	8,6
		Larghezza (m)	2,5
		Altezza interna (m)	3,5
Impianto trattamento acque di prima pioggia	Vasca di accumulo	Lunghezza (m)	8,6
		Larghezza (m)	2,3
		Altezza interna (m)	2,5
	Sedimentatore e disoleatore	Lunghezza (m)	3,1
		Larghezza (m)	2,2
		Altezza interna (m)	2,6
	Vasca con sistema di filtrazione	Lunghezza (m)	4,0
		Larghezza (m)	1,6
		Altezza interna (m)	2,05

**Tabella 22 - Caratteristiche dimensionali impianto di trattamento acque denominato “Vasca 2”**

## Relazione Paesaggistica

I tre nuovi impianti sono a servizio delle nuove aree pavimentate previste nell'ambito degli interventi individuati dal Piano di sviluppo. Nello specifico:

- l'impianto posto in prossimità del piazzale aeromobili (Vasca 1) è a servizio delle acque di dilavamento provenienti dalla via di rullaggio nord "T" e dal piazzale aeromobili nord;
- l'impianto "Vasca 3" a ovest dell'infrastruttura di volo rientra nell'ambito del sistema di smaltimento delle acque di drenaggio dell'area sud;
- l'impianto "Vasca 2" posto in prossimità delle aree di sosta è a servizio del parcheggio stesso.

Gli impianti a servizio delle infrastrutture di volo sono dimensionati in modo che le acque di prima pioggia vengano trattate e successivamente recapitate all'interno della trincea disperdente mentre quelle eccedenti by-passino il sistema di trattamento confluendo direttamente in un dissabbiatore e poi nella trincea.

Le acque di prima pioggia confluiscono in quattro vasche di accumulo, opportunamente dimensionate per contenere i relativi volumi. Successivamente tramite un impianto di sollevamento vengono confluite prima in un comparto di sedimentazione e poi in uno di separazione degli oli. A valle della disoleatura le acque vengono addotte all'interno di una vasca entro cui sono disposte delle cartucce che assolvono alla funzione di filtrazione dei metalli pesanti e che trattengono il particolato e assorbono le sostanze inquinanti come metalli disciolti, nutrienti e idrocarburi. Le acque in uscita dal trattamento, assieme a quelle di seconda pioggia che by-passano il disoleatore, vengono recapitate alla trincea disperdente preceduta da un dissabbiatore che ha la funzione di prevenire l'apporto di materiale fine e la possibile riduzione dell'effetto drenante della trincea stessa.

Le vasche disperdenti hanno una profondità di circa 5. Al loro interno si prevede un riempimento drenante con materiale arido. Ciascuna trincea è attraversata da una tubazione centrale con DN variabile da 1400 mm a 600 mm in PEAD che scaricherà le acque nei n.20 pozzi perdenti  $\phi$ 1000 mm di lunghezza 15 m immersi nei calcari di Altamura, che garantiscono una maggiore permeabilità ai fini dell'infiltrazione, e da una rete di tubazioni forate in PEAD con la funzione di reimmettere nella tubazione centrale le acque invase all'interno del riempimento drenante della trincea.

Per quanto concerne l'impianto a servizio delle aree di parcheggio, questo presenta caratteristiche funzionali analoghe ovvero un sistema di sedimentazione, separazione degli oli e filtrazione per le acque di prima pioggia e un impianto di dissabbiatura con trincea disperdente a valle per le acque trattate unitamente a quelle di seconda pioggia. In questo caso l'impianto presenta caratteristiche dimensionali inferiori essendo minore la superficie di dilavamento.

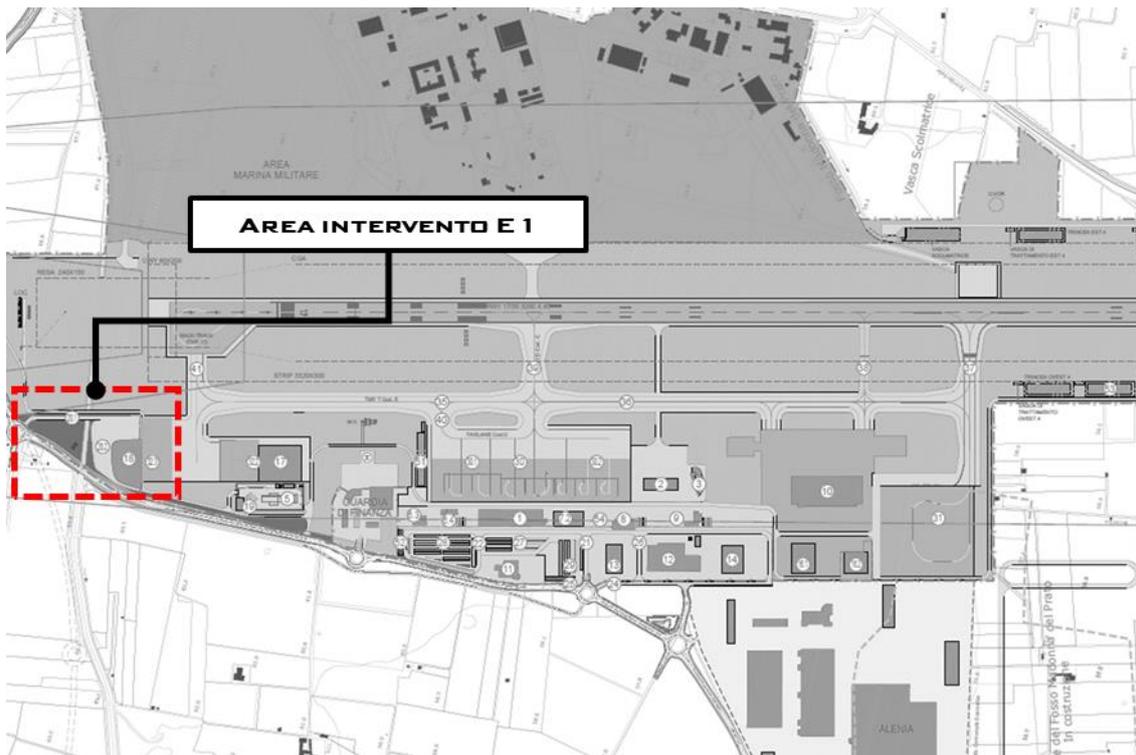
Gli impianti sono costituiti da elementi prefabbricati in c.a. con dimensioni di ingombro compatibili con le volumetrie necessarie per il trattamento dei volumi di acqua.

**Relazione Paesaggistica**

5.1.5 POLO SPERIMENTALE IN CAMPO AERONAUTICO

5.1.5.1 INTERVENTO E1: INFRASTRUTTURE PER LA RICERCA

Dato il ruolo affidato all'aeroporto di Taranto come centro sperimentale per nuove soluzioni del settore aerospaziale all'interno del sistema aeroportuale nazionale, il quadro degli interventi individuati dal Piano di sviluppo aeroportuale prevede la realizzazione di un polo dedicato alla ricerca comprensivo di una struttura polifunzionale per il ricovero, gestione e manutenzione dei velivoli e per l'accoglienza di tutte le funzioni ad esse connesse.



**Figura 38 Intervento E1: localizzazione**

In relazione alle tipologie di opere, principali e complementari, il quadro degli interventi risulta articolato così come riportato in Tabella 19.

Tipologia	Interventi
Opere principali	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Struttura dedicata alla ricerca sperimentale in campo aeronautico</li> <li>• Piazzale veicolare e viabilità di accesso Nord</li> <li>• Potenziamento deposito carburanti</li> </ul>
Opere complementari	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dotazione impiantistica a supporto delle opere principali</li> </ul>

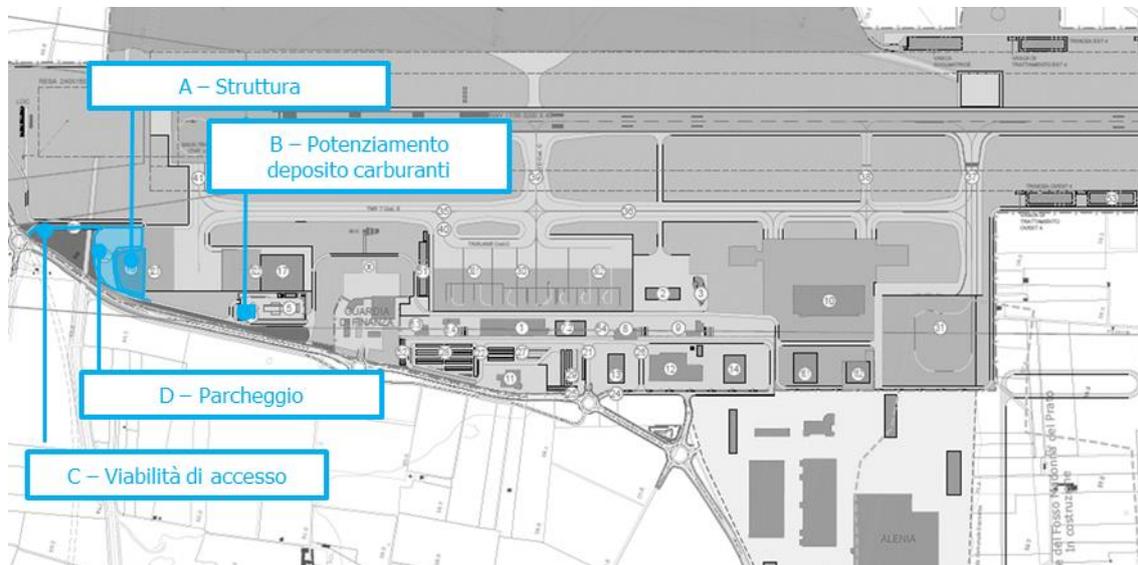
**Tabella 23 Intervento E1: opere principali e complementari**

Come specificato nel Piano di Sviluppo Aeroportuale, le suddette opere saranno realizzate in fase IV (2030).

**Relazione Paesaggistica**

Le opere principali

Nel complesso, l'insieme delle opere costituenti l'intervento E1 interessa una superficie di circa 16.710 mq.



**Figura 39 Opere principali inerenti all'intervento E1**

Nella tabella seguente si riportano le principali caratteristiche dimensionali associate alle singole opere previste. Queste come evidente si differenziano in edifici e superfici pavimentate.

CARATTERISTICHE DIMENSIONALI OPERE INTERVENTO E1			
Intervento	Superficie	Altezza massima	Volume massimo
A	6.060 mq	12-18 m	105.760 mc
B	450 mq	-	-
C	2.000 mq	-	-
D	8.200 mq	-	-

**Tabella 24 Caratteristiche dimensionali edifici intervento B2**

Per quanto concerne l'edificio, questo è articolato su più corpi di fabbrica di altezza complessiva variabile tale da non interferire con i vincoli aeronautici. L'altezza massima, di circa 18 metri, caratterizza il lato occidentale, ovvero quello più distante dalla pista di volo. In questa parte vengono collocati tutti gli spazi necessari alle funzioni di ricovero e manutenzione dei velivoli nonché i relativi uffici per la gestione dello stesso sia a terra che in volo.

Il lato più prossimo invece alla infrastruttura di volo, quello orientale, una altezza ridotta compatibile con il vincolo aeronautico definito dalle superfici ostacoli. In questa parte dello polo sperimentale saranno localizzate tutti i sottoservizi connessi alla gestione delle attività e alla presenza degli addetti ed operatori.

Da un punto di vista strutturale l'edificio presenta una pianta rettangolare con modulo della maglia strutturale di dimensioni 20m x 25m corrispondente a 500 m<sup>2</sup>. All'interno è prevista una

## Relazione Paesaggistica

pavimentazione di tipo industriale con lastre in calcestruzzo armato con rete metallica. Le fondazioni degli edifici sono di tipo diretto con plinti in c.a. con travi di collegamento. Le strutture portanti prevedono invece pilastri e travi prefabbricate con tegoli di solaio a forma di "pigreco" in c.a. o c.a.p..

Per quanto concerne il deposito carburanti si prevede il potenziamento dell'attuale area di stoccaggio airside. Tale area occupa una superficie di circa 400 mq.

In merito invece alle nuove aree pavimentate destinate alla sosta delle vetture e all'accessibilità veicolare al polo di ricerca, si prevede un pacchetto di pavimentazione di tipo flessibile le cui caratteristiche stratigrafiche sono analoghe a quelle previste nella viabilità (intervento C1) e indicate in Tabella 18. Il sistema viario presenta una carreggiata di larghezza pari a 7 metri così composta: 2 corsie della larghezza pari a 2,75 ml e 2 banchine della larghezza cadauna pari a 0,75 ml, 2 cordoli laterali in clb che hanno il compito di proteggere l'arginello. In sezione la strada avrà la pendenza pari al 2.5% per convogliare le acque nella direzione delle canalette. Eventuali criticità esistenti verranno risolte con un ridisegno della segnaletica orizzontale e verticale.

Per quanto concerne invece l'attuale area di sosta si prevede la riqualifica del manto d'usura tramite l'impiego di bitume di tipo Hard.

### Le opere complementari

Per consentire il corretto smaltimento delle acque meteoriche è previsto un sistema di drenaggio costituito da fognoli asolati. Tramite una rete di tubazioni in c.a., una volta captate all'interno di pozzetti di intercettazione, le acque verranno convogliate all'impianto di trattamento. L'illuminazione delle aree di sosta si prevede tramite l'installazione di impianti con lampade a LED.

Per quanto concerne la dotazione impiantistica dell'edificio si prevede la realizzazione di tutte le opere connesse alla rete dell'acqua potabile, elettrica, antincendio, etc.

## 5.2 LA CONFIGURAZIONE FINALE DELL'AEROPORTO

### 5.2.1 L'ASSETTO INFRASTRUTTURALE E FUNZIONALE

La configurazione finale dell'aeroporto secondo l'assetto individuato dal Piano di sviluppo nel complesso non risulta significativamente differente da quella attuale. Il quadro degli interventi previsti dal PSA non prevede modifiche ampliamenti del sedime aeroportuale; tutte le opere infatti ricadono all'interno dell'area aeroportuale senza interessare porzioni di territorio esterne né aree a diversa destinazione d'uso.

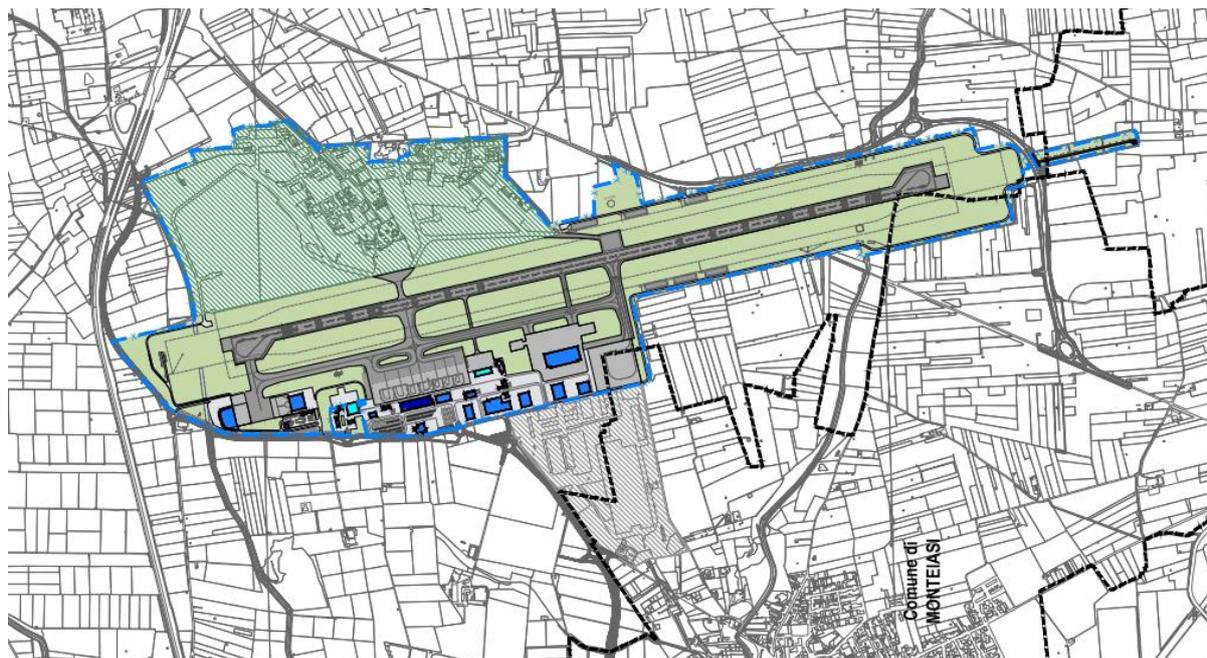


Figura 40 - Configurazione finale dell'aeroporto secondo il layout infrastrutturale individuato dal PSA

Entrando nello specifico del layout aeroportuale secondo le indicazioni del PSA, lo scalo è caratterizzato da tre aree terminali: una prima a sud contermina all'area industriale di Alenia, e a servizio di quest'ultima, invariata nel suo assetto infrastrutturale, una seconda fronte aerostazione passeggeri per la sosta degli aeromobili dedicati al traffico commerciale passeggeri, di aviazione generale e di velivoli sperimentali e una terza infine a nord dedicata sia a polo merci che a polo tecnologico per turismo spaziale.

Le tre aree terminali risultano connesse tra loro attraverso la nuova via di rullaggio "T" che corre parallela alla pista di volo nel tratto più a nord permettendo così la movimentazione a terra dei velivoli in condizioni di maggior sicurezza e con tempi inferiori di occupazione dell'infrastruttura di volo.

Sul fronte landside si sviluppa il complesso di edifici destinati all'industria aeronautica nei suoi molteplici settori: dalla produzione di singoli componenti o di velivoli alle attività di sperimentazione di nuovi velivoli a pilotaggio remoto e al ricovero degli stessi negli hangar pertinenti il piazzale aeromobili principali. Tra questi è localizzata l'aerostazione passeggeri che risulta ampliata rispetto all'attuale assetto in ragione della domanda di traffico passeggeri attesa al 2030. L'incremento delle piazzole di sosta aeromobili sul lato airside permette la presenza contemporanea di più velivoli e quindi garantire condizioni di non interferenza tra le

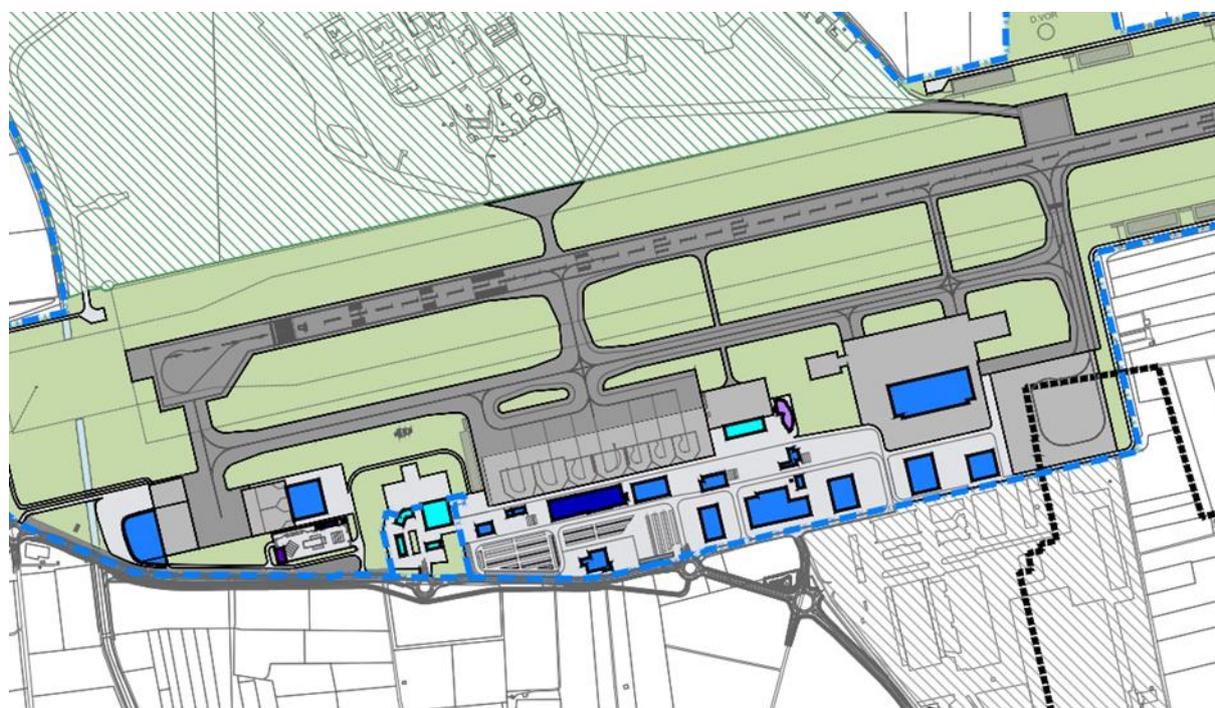
**Relazione Paesaggistica**

diverse componenti di traffico (passeggeri, aviazione generale e sperimentali) e pertanto le diverse attività connesse.

In ultimo a nord è localizzata la terza area terminale, indipendente dalle altre, nella quali sono presenti strutture e aree pavimentate di supporto alle attività di gestione delle merci e di manutenzione dei velivoli.

A queste si aggiunge il polo dedicato alla funzione per la ricerca sperimentale in campo aeronautico. La soluzione progettuale individuata nel PSA vede la struttura dedicata alla ricerca come una unità autonoma posta in prossimità della testata 17 e, pertanto, isolata dalle altre aree funzionali aeroportuali attraverso la realizzazione di un accesso landside esclusivo e un piazzale aeromobili dedicato ed isolato da quello principale fronte aerostazione.

Quale modello di riferimento assunto nella definizione dell'assetto infrastrutturale è stato considerato l'attuale infrastruttura operativa negli Stati Uniti e base della Virgin Galactic, ovvero lo "SpacePort America" localizzato nel deserto del Nuovo Messico.



**TIPOLOGIA FUNZIONALE**

**Infrastrutture di volo**

 Piste e vie di rullaggio

 Piazzali

**Terminal e strutture complementari**

 Aerostazione

 Edifici di supporto

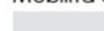
 Altre strutture

**Impianti tecnologici**

 Area carburanti

 Torre di controllo

**Mobilità e parcheggi**

 Viabilità e aree di sosta

**Figura 41 - Assetto infrastrutturale e configurazione funzionale allo stato di progetto individuato dal PSA**

### 5.2.2 GESTIONE DELLE ACQUE

Secondo l'assetto aeroportuale individuato dal Piano di sviluppo unitamente agli interventi previsti dallo stesso specificatamente alla rete di raccolta delle acque meteoriche (intervento D1), il modello di gestione proprio dello stato attuale appare modificato secondo lo schema riportato nel seguito desunto dagli elaborati grafici allegati al PSA.

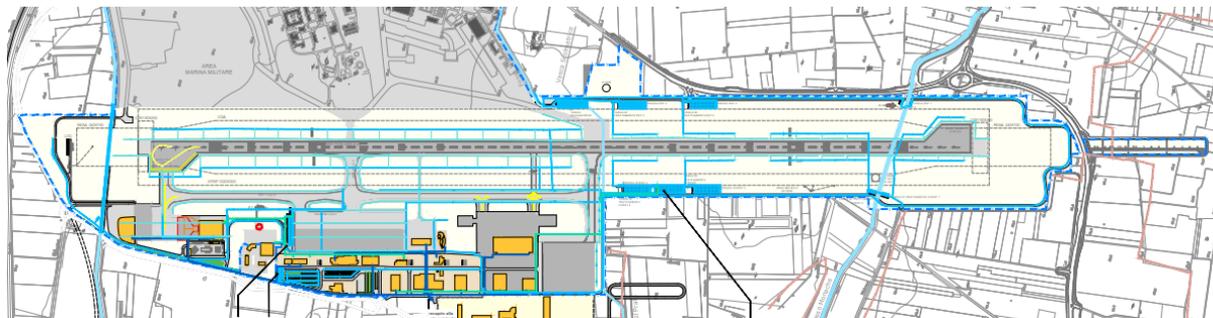


Figura 42 - Rete di raccolta e gestione acque meteoriche secondo l'assetto futuro (Fonte: Piano di sviluppo aeroportuale)

Il quadro degli interventi in progetto prevede la realizzazione di tre impianti di trattamento e vasche di dispersione delle acque meteoriche e di dilavamento successive delle nuove aree pavimentate. Il nuovo assetto infrastrutturale prevede quindi un diverso modello di gestione delle acque meteoriche secondo lo schema seguente. Analogamente allo stato attuale, per ciascun punto di scarico si prevede la separazione delle acque di prima pioggia, il loro trattamento e il conseguente scarico nel corpo ricettore unitamente a quelle di dilavamento successive.

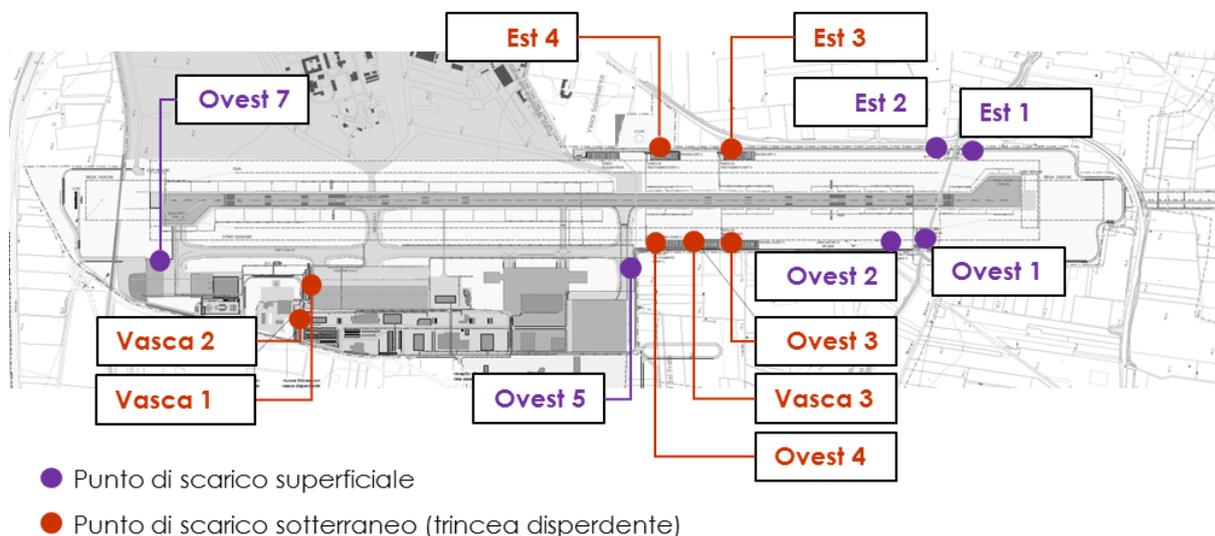


Figura 43 - Rete di raccolta e gestione acque meteoriche secondo l'assetto futuro: localizzazione dei punti di scarico

**Relazione Paesaggistica**

<b>MODELLO DI GESTIONE ACQUE METEORICHE</b>		
<b>Bacino/Origine</b>	<b>Punto di scarico</b>	<b>Recapito finale</b>
Pista di volo, raccordi, vie di rullaggio sud, piazzale aeromobili aerostazione sud e VVF	Ovest 1, 2,	Fosso Monache
	Ovest 3, 4, Est 3 e 4 Vasca 3	Sottosuolo tramite trincea disperdente
Vie di rullaggio nord, area merci piazzale aeromobili aerostazione nord	Vasca 2	Sottosuolo tramite trincea disperdente
Area landside, area deposito carburanti	Ovest 5	Fosso Madonna del Prato
Piazzale aeromobili Alenia (Apron A)		
Perimetrale area nord	Ovest 7	Fosso Macchione
	Vasca 2	Sottosuolo tramite trincea disperdente
Perimetrale area sud	Ovest 2, Est 1 e 2	Fosso Monache
	Est 3, 4, Ovest 3 e 4	Sottosuolo tramite trincea disperdente

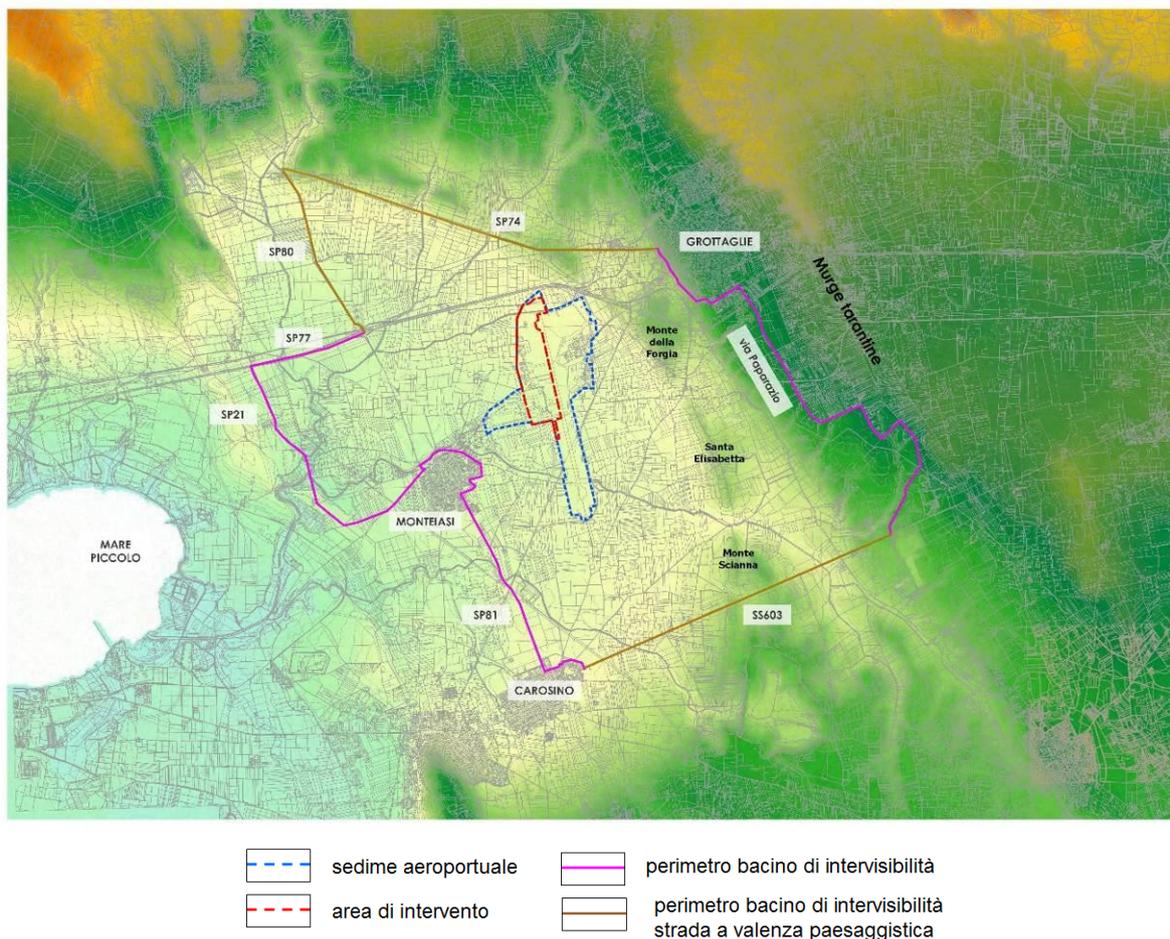
**Tabella 25 - Rete di raccolta e trattamento delle acque meteoriche: modello di gestione in relazione alle principali aree funzionali individuate secondo l'attuale futuro aeroportuale**

Da quanto emerge, anche allo stato di progetto secondo il layout individuato dal PSA, la rete di gestione delle acque meteoriche vede il trattamento delle acque di prima pioggia e il successivo scarico in corpi idrici superficiali o nel sottosuolo unitamente alle acque di dilavamento successive.

## 6 VERIFICA DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

Al fine di verificare la compatibilità delle opere di progetto con le aree circostanti dal punto di vista paesaggistico, è stata eseguita una analisi di intervisibilità dell'area interessata dal progetto con opportuni sopralluoghi e rilievi *in situ*. Si è ritenuto opportuno illustrare, mediante panorami fotografici scattati durante i sopralluoghi, la situazione attuale dei terreni interessati dal progetto.

La forma e l'ampiezza dei bacini di intervisibilità è stata scelta in funzione della morfologia del territorio e della posizione dei bersagli. Con il termine "bersaglio" si indicano quelle zone che per caratteristiche legate alla presenza di possibili osservatori, percepiscono maggiori mutazioni del campo visivo a causa della presenza di un'opera. Sostanzialmente quindi i bersagli sono zone in cui vi sono (o vi possono essere) degli osservatori, sia stabili (città, paesi e centri abitati in generale), sia in movimento (strade e ferrovie).



**Figura 44 - Bacino di intervisibilità – fuori scala.**

L'analisi paesaggistica dell'area vasta e delle aree limitrofe al sito di intervento ha condotto all'individuazione di un bacino di intervisibilità delimitato: a nord dalla SP74; ad est dall'abitato di Grottaglie e la via Papparazzo che corre sulle Murge tarantine; a sud dalla SS603 e dall'abitato di Carosino; ad ovest dalla SP81, dall'abitato di Monteiasi, dalla SP 21, dalla SP77 e dalla SP80.

## Relazione Paesaggistica

Dal punto di vista morfologico si evidenzia che ad est sono presenti le ultime propagini delle Murge tarantine sulle cui pendici sorge la città di Grottaglie, disposta su una serie di terrazzamenti a quote progressivamente digradanti verso est, in posizione panoramica rispetto alla piana in cui sorge l'aeroporto. La natura orografica di tale territorio è caratterizzata dalla presenza di solchi vallivi, organizzati in una complessa rete di gravine (profonde valli fluvio-carsiche tipiche dell'arco ionico tarantino) e lame (solchi a blanda evidenza morfologica), che si susseguono in direzione NNW-SSE costituendone uno dei principali elementi morfologici del paesaggio carsico.

All'interno del bacino di intervisibilità ai piedi delle Murge tarantine sorge una catena di tre colline con sviluppo nord-sud denominate rispettivamente: Monte della Foggia, Santa Elisabetta e Monte Carosino che fungono da barriera visiva naturale; a nord della SP74 è presente un sistema collinare che si estende da est verso ovest e termina con la collina su cui sorge l'area industriale-commerciale di Grottaglie a e ad est è presente il Mare Piccolo. L'area del bacino di intervisibilità considerato presenta una pendenza decrescente verso il Mare Piccolo.

Dal punto di vista insediativo, il bacino di intervisibilità al suo interno presenta due agglomerati ampi rappresentati dall'area della Marina Militare e dalla zona industria-commerciale di Grottaglie, alcune case sparse e il sistema delle masserie vincolate. Sul perimetro del bacino di intervisibilità sono presenti i centri abitati di Grottaglie, Monteiasi e Carosino.

Il sistema viario è costituito da una fitta rete di strade secondarie di accesso ai fondi agricoli di scarsa percorrenza, connesse alla viabilità principale.

### 6.1.1 ANALISI DEI PUNTI DI VISTA STATICI

I punti di vista statici considerati nel bacino di intervisibilità sono individuati nell'immagine seguente ed elencati nella successiva tabella riassuntiva. La visibilità dei punti di vista statici è stata classificata in "bassa" e "media" (escludendo la classe "alta") in funzione dell'elevata distanza dall'area di intervento.

In particolare i punti di vista statici da P1 a P3, da F1 a F3 sono assimilati a F6 e non rappresentati graficamente.

Relazione Paesaggistica

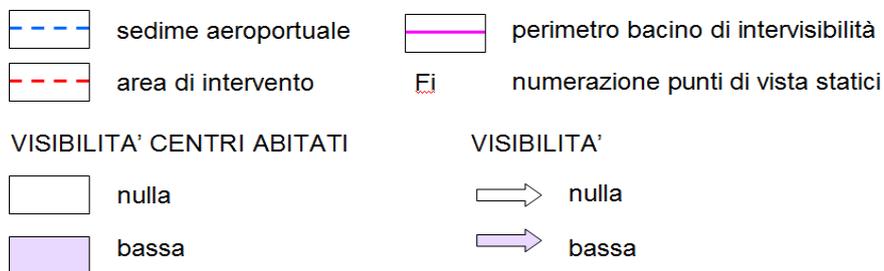
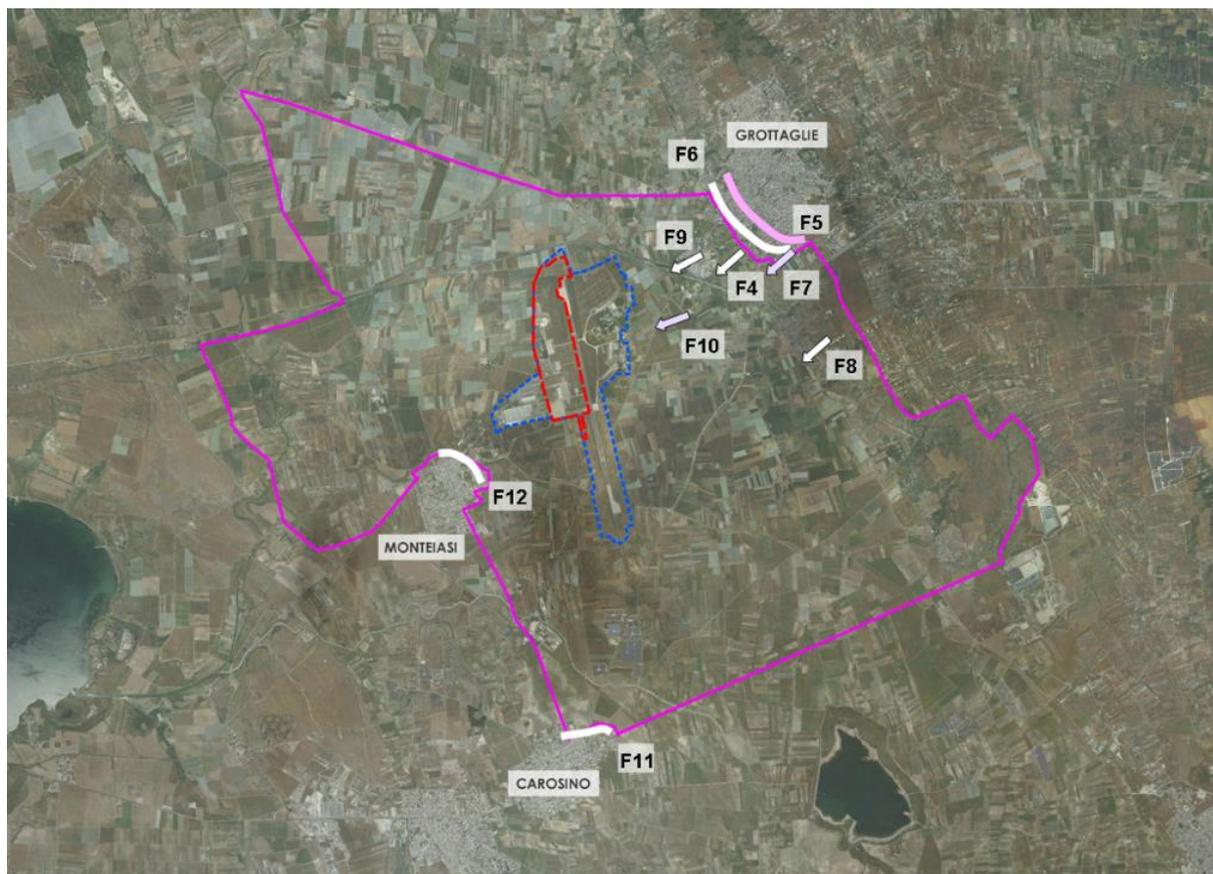


Figura 45 - Punti di vista statici – fuori scala.

**Relazione Paesaggistica**

Tipologia di punto di vista	Codice	Descrizione nel caso specifico
parco	P1	belvedere Parco della civiltà
parcheggio	P2	Via XXIV Maggio
	P3	Largo dell' Accoglienza
fronte edificato	F1	via Martiri D'Ungheria
	F2	via XXIV Maggio
	F3	parte terminale via Crispi
	F4	Via Leone XIII
	F5	Piani alti edifici in quota del centro storico e della nuova espansione sud di Grottaglie
	F6	edifici della parte bassa del centro storico e della nuova espansione sud di Grottaglie
	F7	via dello Sport
	F8	via dei Ciclamini
	F9	zona industriale-commerciale Grottaglie
	F10	Contrada Monte Forgia
F11	edifici presenti lungo il perimetro nord della nuova espansione di Carosino	
F12	edifici presenti lungo il perimetro ovest di Monteiasi	

**Tabella 26 - Quadro riassuntivo dei punti di vista statici.**

L'abitato del Comune di Grottaglie sorge su un rilievo con altezza massima di 302 m sul lmm ed è in posizione panoramica verso la piana in cui è ubicato l'aeroporto, posto ad una quota media di 60 m sul lmm. Nella valutazione della visibilità dell'area di intervento dal centro storico di Grottaglie e dalla sua espansione verso sud è stata considerata l'altezza degli edifici, la loro quota rispetto allo sviluppo dell'edificato. In particolare è stata eseguita l'analisi di intervisibilità dei punti di vista statici presenti lungo le strade che perimetrano il centro storico, considerati punti di vista potenzialmente sensibili. È stata esclusa dalla trattazione l'espansione dell'edificato nella parte alta delle Murge tarantine dato che non vista verso la piana.

La presenza del sistema delle colline Monte della Forgia, Santa Elisabetta e Monte Scianna e della collina su cui sorge l'area industriale-commerciale funge da barriera visiva agli edifici posti nella parte bassa dell'abitato. Solo dai piani più alti degli edifici posti a quota maggiore sarà possibile percepire la forma e i colori delle nuove strutture aeroportuali che avranno una altezza massima di 10,5 metri (cod. ed. 6.4, 7.2, 11, 12, 14, 16.1) - fatti salvi un edificio con altezza massima di 8 metri (cod. ed. 13), due edifici con altezza massima di 20 metri (cod. ed. 17 e 18) e un edificio con altezza massima di 18,5 metri (cod. ed. 16.2), ma la distanza non permetterà di distinguere con completezza le fisionomie fondamentali dell'intera opera. Il grado di visibilità dell'intervento dai fronti edificati di Carosino e Monteiasi, che sorgono nella piana, dipende dalla distanza e dell'interposizione di elementi naturali o antropici.

Le precedenti considerazioni hanno portato ad una classificazione della visibilità da tali visuali statiche in nulla, bassa.

## Relazione Paesaggistica

In particolare la visibilità è stata considerata: nulla, dal fronte edificato presente nella parte bassa di Grottaglie; bassa, dai piani alti degli edifici posti nella parte sommitale dell'abitato di Grottaglie; nulla, dal fronte edificato nord di Carosino, data l'elevata distanza dall'area di intervento e la presenza dello stabilimento Alenia che funge da barriera visiva artificiale; nulla, dal fronte edificato ovest di Monteiasi, dal quale nella parte sud la presenza delle piantagioni di ulivi funge da barriera visiva naturale e nella parte nord le strutture dello stabilimento Alenia fungono da barriera visiva artificiale.

In merito all'analisi di visibilità dai punti di vista statici presenti lungo le strade perimetrali del centro abitato si è osservato che la presenza della fascia alberata in via Martiri D'Ungheria, in corrispondenza del Parco della civiltà, funge da barriera visiva al fronte edificato costituito da casette basse di solo un piano. La vista dall'ingresso del Parco della civiltà, che funge da belvedere verso la piana, pur essendo aperta non permette l'individuazione dell'area di intervento data la distanza e la presenza di barriere naturali e antropiche (punto di vista fotografico "a"). Quest'ultima considerazione vale anche per la vista dal parcheggio presente in via XXVI (punto di vista fotografico "b").

L'area industriale-commerciale funge da barriera visiva dal parcheggio di Largo dell'Accoglienza e dal tratto terminale del fronte edificato di via Crispi, per i quali la visibilità è nulla (punto di vista fotografico "c").

La visibilità dell'area di intervento dal fronte edificato di via Leone XIII è nulla perché ostruita dalla presenza lungo la stessa di alberi ad alto fusto e nei punti aperti dal Monte della Forgia (punto di vista fotografico "d").

La visibilità dal fronte edificato di via dello Sport dell'area di intervento è bassa data l'elevata distanza tra i due che è di circa 3 km (punto di vista fotografico "e").

Dalle case singole presenti lungo via Ciclamini la visibilità dell'area di intervento è stata considerata nulla perché lungo il perimetro delle proprietà sono presenti muri alti o recinzioni con siepi ed alberi ad alto fusto.

La zona industriale-commerciale di Grottaglie è posta a quota maggiore rispetto all'area di intervento ma la visibilità verso quest'ultima è nulla data la presenza di alberi ad alto fusto nelle aree verdi dello svincolo della SS7 che fungono da barriera visiva naturale.

Si riportano di seguito alcune foto dei punti di vista statici considerati.

Relazione Paesaggistica



Figura 46 – Fronte edificato via Martiri D'Ungheria (F1).



Figura 47 - Accesso al Parco della civiltà da via Martiri D'Ungheria (P1).



Figura 48 - Parcheggio Largo dell'Accoglienza (P3).

**Relazione Paesaggistica**



Figura 49 - Fronte edificato via Leone XIII (F4).



Figura 50 - Fronte edificato via dello Sport (F6).



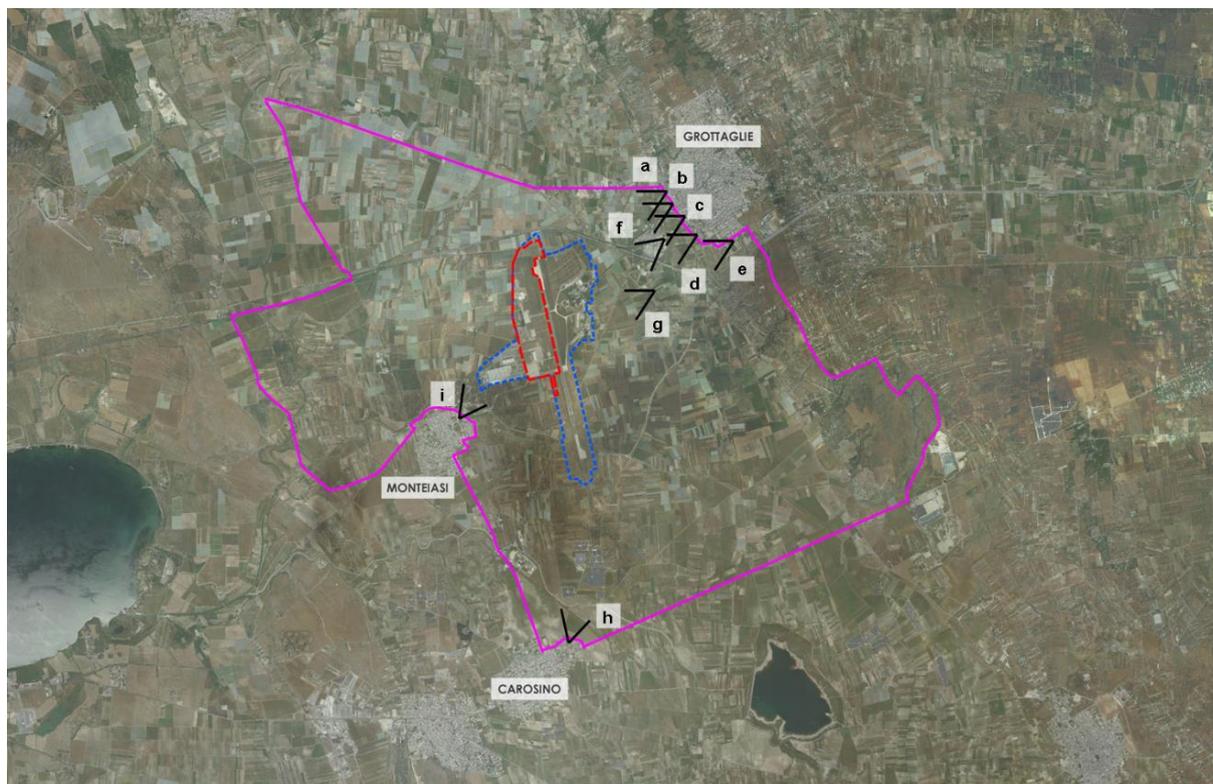
Figura 51 - Zona industriale-commerciale di Grottaglie da via Leone XIII (F9).

Relazione Paesaggistica



Figura 52 - Via dei Ciclamini (F8).

Di seguito si riportano le riprese fotografiche effettuate dai punti di vista statici considerati.



- |   |   |
|---|---|
|  sedime aeroportuale |  perimetro bacino di intervisibilità |
|  area di intervento  |   |

Figura 53 - Punti di vista fotografici – punti di vista statici.

Relazione Paesaggistica



Figura 54 - Punto di vista fotografico "a" – vista dal belvedere del Parco della civiltà (P1).



Figura 55 - Punto di vista fotografico "b" – vista dal parcheggio in via XXIV Maggio (P2).



Figura 56 - Punto di vista fotografico "c" – vista dal parcheggio in Largo dell'Accoglienza (P3).

Relazione Paesaggistica



Figura 57 - Punto di vista fotografico "d" – vista dal fronte edificato di via Leone XIII (F4).



Figura 58 - Punto di vista fotografico "e" – vista dal fronte edificato di via dello Sport (F7).

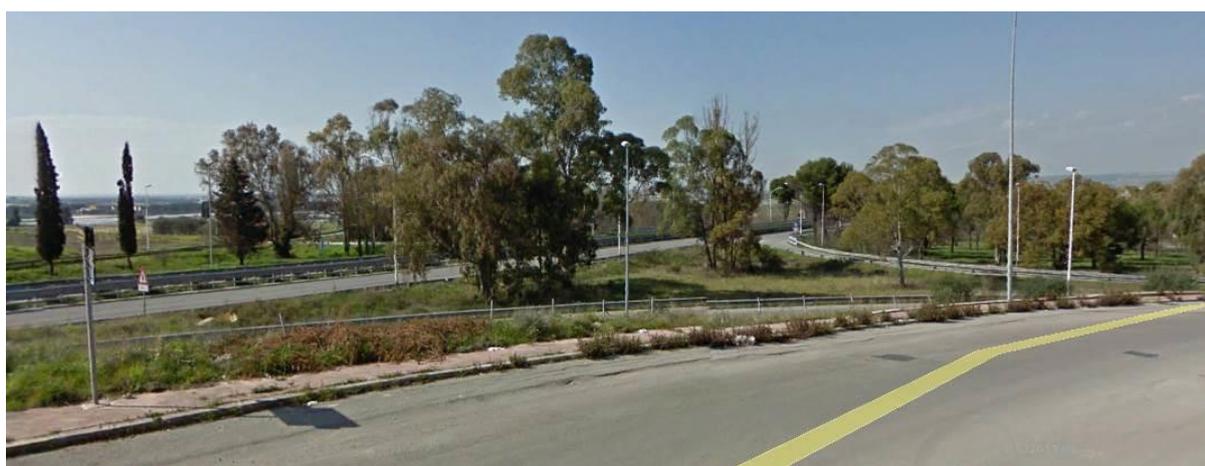


Figura 59 - Punto di vista fotografico "f" – vista dall'area industriale-commerciale di Grottaglie (F9).

**Relazione Paesaggistica**



Figura 60 - Punto di vista fotografico "g" – vista dalle case singole in Contrada Monte della Forgia (F10).



Figura 61 - Punto di vista fotografico "h" – vista dal fronte edificato di Carosino (F11).

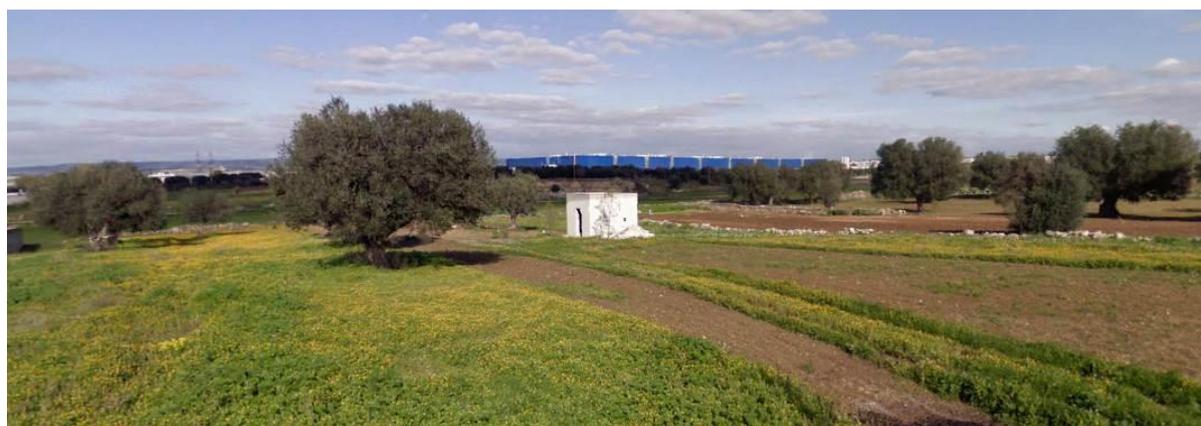


Figura 62 - Punto di vista fotografico "i" – vista dal fronte edificato di Monteiasi (F12).

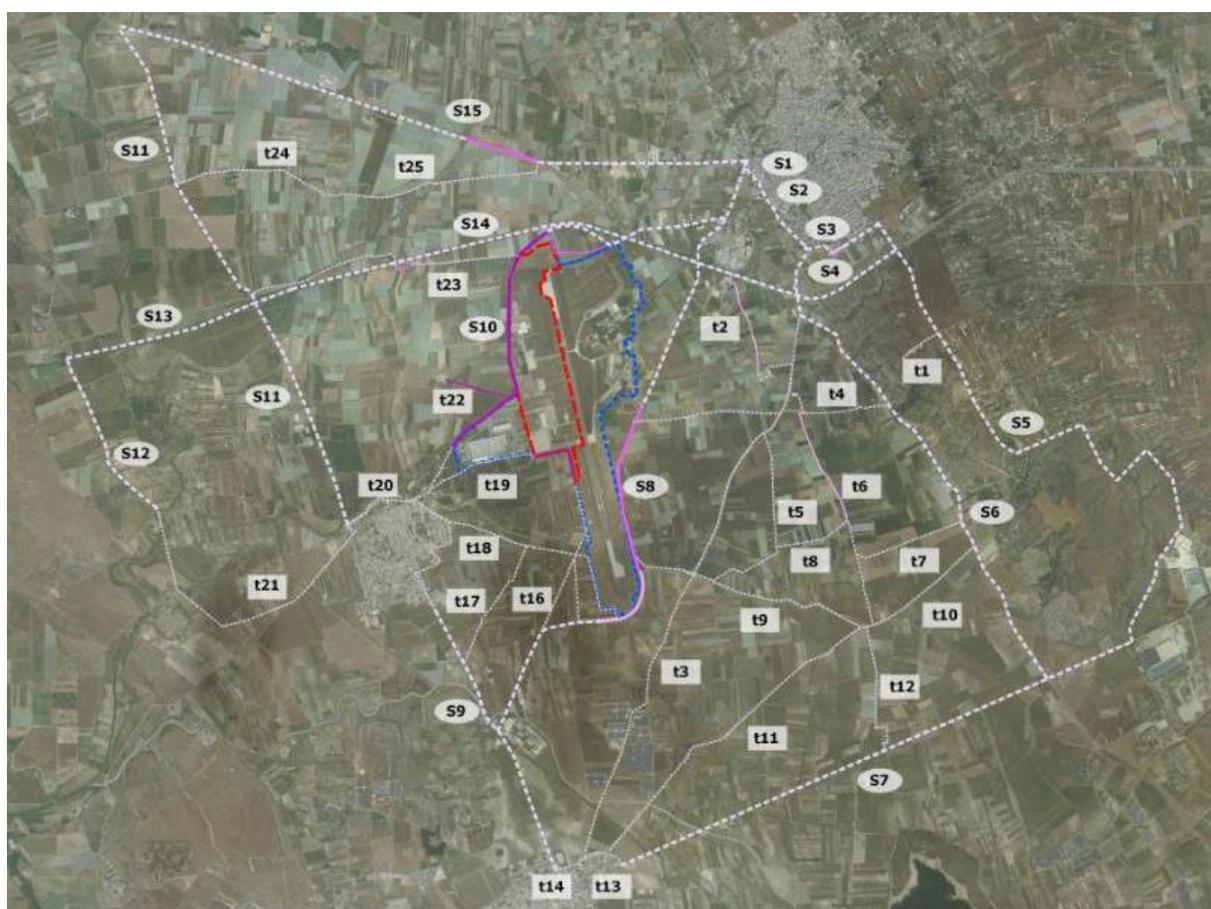
Relazione Paesaggistica

6.1.2 ANALISI DEI PUNTI DI VISTA DINAMICI

I punti di vista dinamici sono stati distinti in funzione della loro importanza, strade principali e strade secondarie. Queste ultime hanno un bacino di utenza limitato alle attività agricole, per questo motivo gli è stata attribuita una minore importanza, anche se prossime all'area di impianto.

Il livello di visibilità dei punti di vista dinamici è stato classificato in funzione della distanza dall'area di intervento e dalla presenza di barriere visive, in quattro livelli: nulla, bassa, media e alta.

I punti di vista dinamici considerati sono individuati e classificati nell'immagine seguente ed elencati nella successiva tabella riassuntiva.



	sedime aeroportuale	Si	numerazione strade principali
	area di intervento	ti	numerazione strade secondarie
VISIBILITA' STRADE PRINCIPALI		VISIBILITA' STRADE SECONDARIE	
	nulla		nulla
	bassa		bassa
	media		media
	alta		alta

Figura 63 - Punti di vista dinamici – fuori scala.

**Relazione Paesaggistica**

Tipologia di punto di vista	Codice	Descrizione nel caso specifico
Strade principali	S1	via Martiri D'Ungheria
	S2	via XXIV Maggio
	S3	via Papa Leone XIII
	S4	via dello Sport
	S5	via Paparazio
	S6	SP86
	S7	SS603
	S8	SS7
	S9	SP81
	S10	SP83
	S11	SP80
	S12	SP27
	S13	SP77
	S14	E90
	S15	SP74
Strade secondarie	t1	via dei Ciclamini
	t2	contrada Monte della Forgia
	t3	SP Grottaglie Carosino
	t4	strada comunale esterna Callara
	t5	strada comunale esterna Mondo Nuovo
	t6	SP85 delle Monache
	t7	strada comunale esterna Pompeo
	t8	strada comunale esterna Montedoro
	t9	strada comunale esterna Misicuro Monache
	t10	strada comunale esterna Galeasi
	t11	strada comunale esterna Francavilla Fontana Taranto
	t12	strada comunale esterna di Montegianni
	t13	via Pablo Neruda
	t14	via Bari
	t15	contrada Nunni Grande
	t16	strada vicinale Carosino
	t17	strada vicinale Carosino
	t18	contrada Nunni Grande
	t19	via Scasserbi
	t20	SP83
	t21	via Madonna delle Grazie
	t22	strada di accesso Masseria Rosario

**Relazione Paesaggistica**

Tipologia di punto di vista	Codice	Descrizione nel caso specifico
Strade secondarie	t23	via Oberdan
	t24	contrada Vetrere
	t25	strada comunale esterna delle Pastene

**Tabella 27 - Quadro riassuntivo dei punti di vista dinamici.**

Percorrendo le strade che perimetrano ad est il centro abitato di Grottaglie, via Martiri D'Ungheria, via XXIV Maggio, via Papa Leone XIII, (S1, S2, S3) la vista verso la piana in cui sorge l'aeroporto è ostruita dalla presenza del fronte edificato o di filari alberati. In particolare la collina su cui sorge l'area commerciale-industriale di Grottaglie e Monte della Forgia impediscono la visibilità dell'area di intervento dai tratti di via Papa Leone XIII in cui la vista verso la piana è aperta.

Il tratto terminale di via dello Sport presenta una vista aperta verso la piana e quindi verso l'area di intervento, ma l'elevata distanza permetterà solo di distinguere la forma e i colori delle strutture e non le peculiarità architettoniche.

La via Paparazio (S6) ha uno sviluppo lontano dal costone delle Murge Tarantine e non presenta punti di vista panoramici verso l'area di intervento.

Lungo tutto lo sviluppo della SP86 (S6) la vista verso l'area di intervento è chiusa dalle colline Monte Scianna, Santa Elisabetta e Monte della Forgia.

Da Contrada Monte della Forgia (t2), in posizione panoramica rispetto all'area di intervento, la vista è bassa perché chiusa in primo piano dalla presenza dei teloni bianchi dei vigneti e nei tratti aperti la vista è parzialmente ostruita dagli alberi presenti nella zona militare che fungono da barriera visiva. La strada comunale esterna Callara (t4) non ha vista verso l'area di intervento perché si sviluppa ad ovest del Monte della Forgia, lo stesso quindi funge da barriera naturale.

La visibilità dell'area di intervento dalla SP Grottaglie-Carosino (t3) è nulla. In particolare percorrendola da Grottaglie si osserva che prima la collina su cui sorge l'area industriale – commerciale di Grottaglie e poi il Monte della Forgia fungono da barriere naturali. Nel tratto successivo fino a Carosino in primo e in secondo piano sono presenti vigneti e uliveti che fungono da barriere visive.

La visibilità dalla SP85 delle Monache (t6), che corre sul crinale del Monte Santa Elisabetta e quindi in posizione panoramica rispetto all'area di intervento, è bassa. In particolare solo negli spazi aperti, tra i teloni dei vigneti presenti in primo piano sarà possibile intravedere l'intervento.

Le strade secondarie t7, t10 e t12 non hanno vista verso l'area di intervento perché si sviluppano sul fronte ovest e sud del Monte Scianna, lo stesso funge da barriera naturale.

Dalla strada comunale esterna Misicuro Monache (t9) la vista è ostruita dal Monte Scianna nel primo tratto, proseguendo verso est le piantagioni di ulivi in secondo piano fungono da barriera naturale.

La SS7 ha visibilità nulla in corrispondenza dell'area militare che funge da barriera visiva, visibilità media nel tratto in cui costeggia la pista dell'aeroporto e bassa in corrispondenza

## Relazione Paesaggistica

della fine della pista, dato l'aumentare della distanza tra gli stessi, ed è nulla spostandosi verso Carosino a causa dell'aumentare della distanza e della presenza in primo piano degli ulivi.

Dalla SS603 (S7) e dalle strade che perimetrano il centro di Carosino verso nord (t13 e t14) la visibilità è nulla data l'elevata distanza.

In particolare dalle strade secondarie che corrono tra le piantagioni di ulivi presenti tra il centro abitato di Monteiasi e l'intervento la vista è nulla data la presenza in primo piano degli ulivi stessi, ma è alta nei tratti di via Scasserbi (t19) e della strada vicinale Carosino in cui costeggiano l'area di intervento.

La SP83, che si sviluppa lungo il perimetro est dell'area aeroportuale, è la viabilità dalla quale si ha piena visibilità dell'intervento percorrendola in entrambe le direzioni, la visibilità è stata classificata elevata.

La visibilità è elevata dalla strada di accesso alla Masseria Rosario.

La E90 (S14) pur costeggiando a nord l'area aeroportuale ha visibilità nulla data la presenza della fascia arborea e arbustiva che la costeggia lungo il suo sviluppo. Anche in corrispondenza del viadotto Lama Pensiero (S14) non si ha visibilità dell'area di intervento perché il Monte della Forgia si interpone tra i due chiudendo la vista.

La SP74 (S15) presenta una visibilità media nel tratto in corrispondenza dell'area aeroportuale, tratto in cui la strada ha un aumento di quota rispetto alla piana ed è quindi in posizione panoramica verso la stessa.

Da tutte le altre strade considerate principali e secondarie, interne o perimetrali al bacino di intervisibilità, la visibilità è stata valutata nulla data l'elevata distanza e la presenza di barriere naturali o artificiali.

Si riportano di seguito le foto di alcuni punti di vista dinamici considerati.



Figura 64 - via Papa Leone XIII (S3).

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 65 - SP86 (S6).**



**Figura 66 - SS7 (S8).**



**Figura 67 - via Oberdan (f23).**

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 68 - E90 (S14).**



**Figura 69 - SP74 (S15).**



**Figura 70 - SP83 (S10).**

Si riportano di seguito le immagini fotografiche dai punti di vista dinamici considerati.

Relazione Paesaggistica

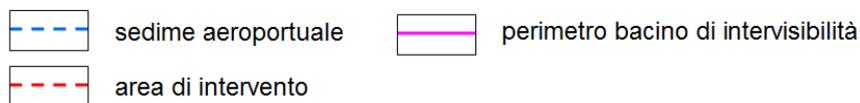
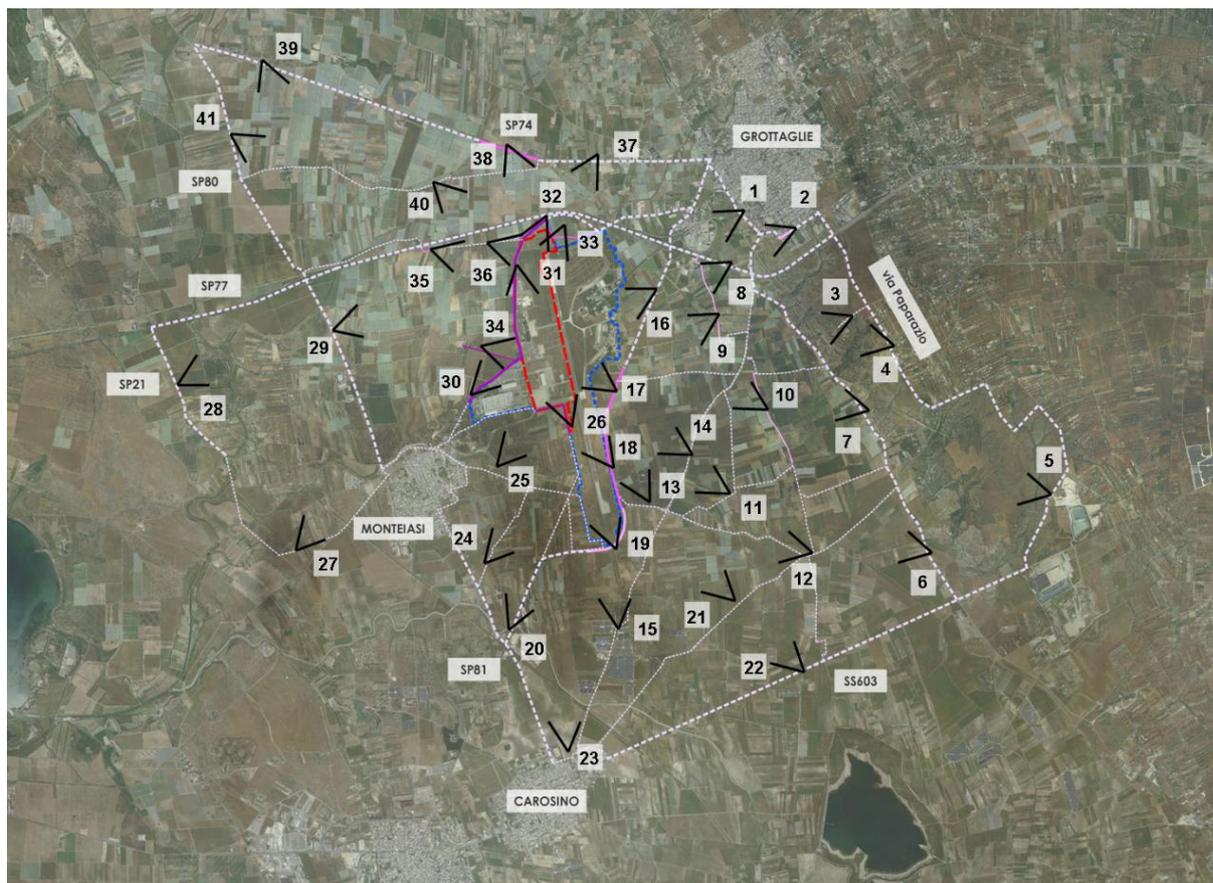


Figura 71 - Punti di vista fotografici – punti di vista dinamici.



Figura 72 - Punto di vista fotografico "1" – vista da via Papa Leone XIII (S3).

**Relazione Paesaggistica**



Figura 73 - Punto di vista fotografico "2" – vista dal tratto terminale di via dello Sport (S4).



Figura 74 - Punto di vista fotografico "3" – vista dal tratto terminale di via dei Ciclamini (t1).



Figura 75 – Punto di vista fotografico "4" – vista da via Papparazio (dopo il passaggio a livello) (t1).

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 76 - Punto di vista fotografico "5" – vista da via Papparazio (tratto terminale) (t1).**



**Figura 77 – Punto di vista fotografico "6" – vista dalla SP86 (S6).**



**Figura 78 – Punto di vista fotografico "7" – vista dalla SP86 (S6).**

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 79 - Punto di vista fotografico “8” – vista dal viadotto Lama Pensiero (S14).**



**Figura 80 – Punto di vista fotografico “9” – vista da Contrada Monte della Forgia (t2).**



**Figura 81 – Punto di vista fotografico “10” – vista dalla SP85 delle Monache (t6).**

**Relazione Paesaggistica**



Figura 82 – Punto di vista fotografico “11” – vista dalla strada comunale esterna Montedoro (t8).



Figura 83 – Punto di vista fotografico “12” – vista dalla strada comunale esterna Misicuro Monache (t9).



Figura 84 – Punto di vista fotografico “13” – vista dalla strada comunale esterna Misicuro Monache (t9).

Relazione Paesaggistica



Figura 85 – Punto di vista fotografico “14” – vista dalla SP Grottaglie-Carosino (f3).



Figura 86 – Punto di vista fotografico “15” – vista dalla SP Grottaglie-Carosino (f3).



Figura 87 – Punto di vista fotografico “16” – vista da via Partigiani Caduti (S8).

Relazione Paesaggistica



Figura 88 – Punto di vista fotografico “17” – vista da via Partigiani Caduti (S8).

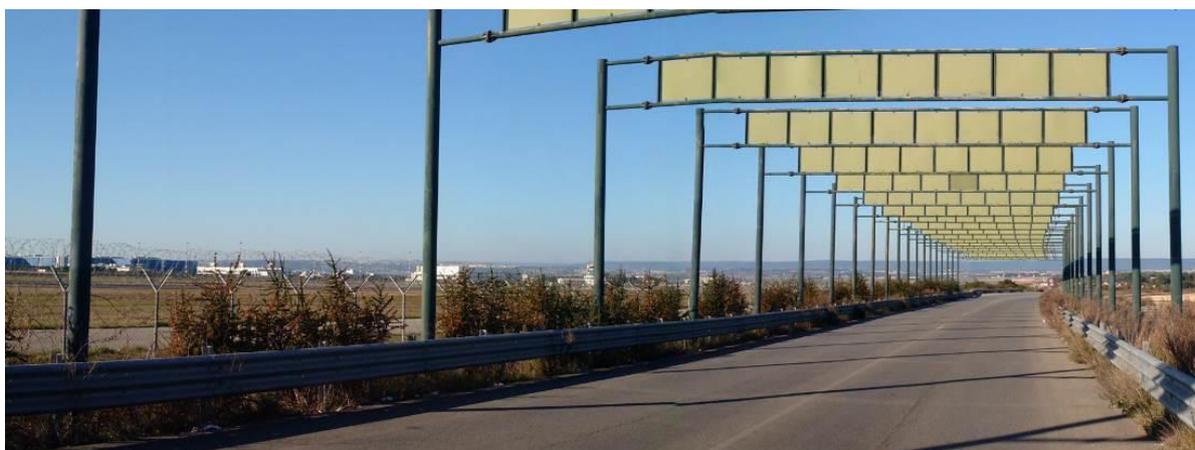


Figura 89 – Punto di vista fotografico “18” – vista da via Partigiani Caduti (S8).



Figura 90 – Punto di vista fotografico “19” – vista da via Partigiani Caduti (S8).

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 91 – Punto di vista fotografico “20” – vista da via Partigiani Caduti (S8).**



**Figura 92 – Punto di vista fotografico “21” – vista dalla strada comunale esterna Francavilla Fontana Taranto (f11).**



**Figura 93 – Punto di vista fotografico “22” – vista dalla SS603 (S7).**

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 94 – Punto di vista fotografico “23” – vista da via Bari (t14).**



**Figura 95 – Punto di vista fotografico “24” – vista da strada vicinale Carosino (t17).**

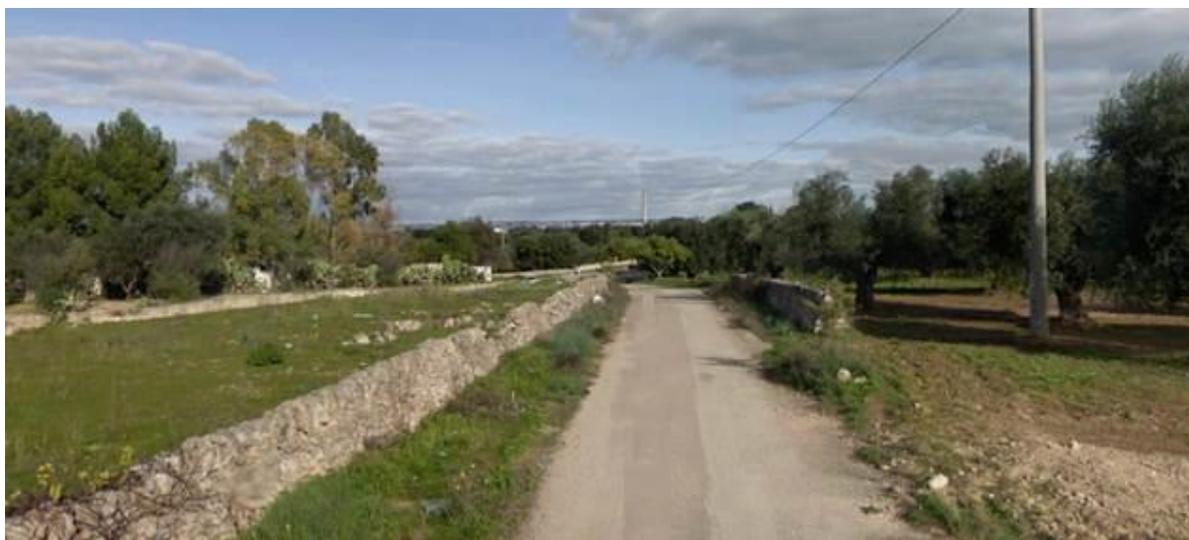


**Figura 96 – Punto di vista fotografico “25” – vista da contrada Nunni Grande (t18).**

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 97 – Punto di vista fotografico “26” – vista da strada vicinale Carosino (f16).**



**Figura 98 – Punto di vista fotografico “27” – vista da via Madonna delle Grazie (f21).**



**Figura 99 – Punto di vista fotografico “28” – vista dalla SP21 (S12).**

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 100 – Punto di vista fotografico “29” – vista dalla SP80 (S11).**



**Figura 101 – Punto di vista fotografico “30” – vista dalla SP83 (S10).**



**Figura 102 – Punto di vista fotografico “31” – vista dalla SP83 (S10).**

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 103 – Punto di vista fotografico “32” – vista dalla SP83 (S10).**



**Figura 104 – Punto di vista fotografico “33” – vista dalla SP83 (S10).**



**Figura 105 – Punto di vista fotografico “34” – vista dalla strada di accesso Masseria Rosario (I22).**

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 106 – Punto di vista fotografico “35” – vista da via Oberdan (123).**



**Figura 107 – Punto di vista fotografico “36” – vista da via Oberdan (123).**



**Figura 108 – Punto di vista fotografico “37” – vista dalla SP74 (S15).**

Relazione Paesaggistica



Figura 109 – Punto di vista fotografico “38” – vista dalla SP74 (S15).



Figura 110 – Punto di vista fotografico “39” – vista dalla SP74 (S15).



Figura 111 – Punto di vista fotografico “40” – vista dalla strada comunale esterna delle Pastene (t25).

Relazione Paesaggistica

6.1.3 ANALISI DELLE COMPONENTI CULTURALI INSEDIATIVE

La visibilità dalle Masserie tutelate dell'area di intervento è stata classificata nulla, bassa o media in funzione della posizione e quindi della distanza rispetto all'area di intervento e della presenza di barriere visive.

Le Masserie tutelate considerate sono individuate e classificate nell'immagine seguente ed elencate nella successiva tabella riassuntiva.

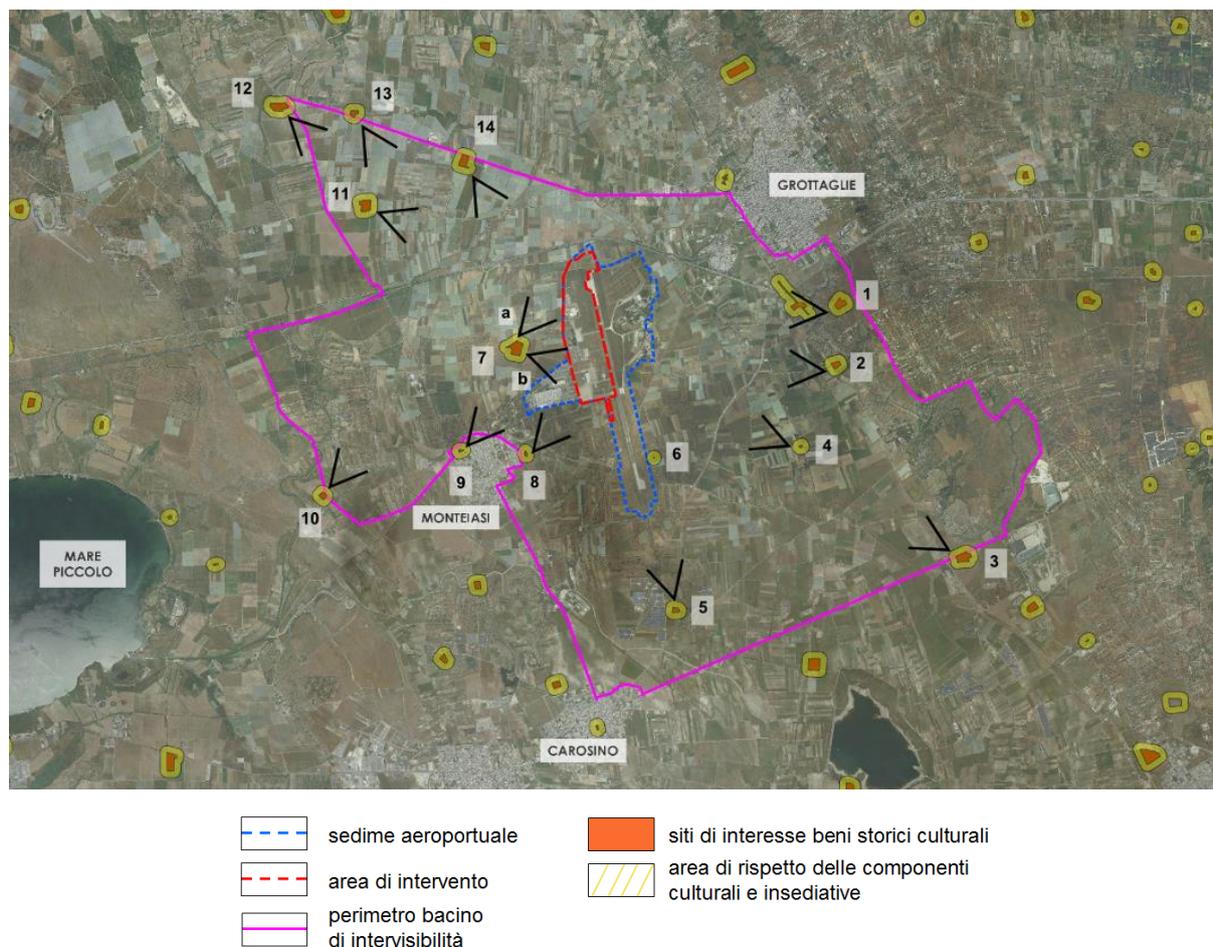


Figura 112 – Punti di vista statici – analisi di intervisibilità Masserie tutelate.

**Relazione Paesaggistica**

Tipologia di punto di vista	Codice	Descrizione nel caso specifico
masserie	1	Masseria Papparazio
	2	Masseria lo Noce
	3	Masseria Caprarica
	4	Masseria delle Monache
	5	Masseria Civitella
	6	Masseria Scasserba
	7	Masseria Rosario
	8	Masseria Trappetto Corallo
	9	Chiesa San Giovanni Battista
	10	Masseria Palombara
	11	Masseria Vitrieti
	12	Masseria San Nicola
	13	Masseria Abbazia Piccola
	14	Masseria Giulianello

**Tabella 28 – Quadro riassuntiva punti di vista statici – Masserie tutelate considerate.**

In particolare la visibilità dell'area di intervento è stata considerata:

- “nulla” dalla Masseria Papparazio e dalla sua area di rispetto, che sono ubicate sulle Murge tarantine in posizione panoramica rispetto alla piana ma arretrate rispetto al ciglio murgiano ad una distanza elevata (circa 4 km);
- “nulla” dalla Masseria lo Noce e dalla sua area di rispetto, che pur essendo ubicate a quota maggiore rispetto alla piana in cui sorge l'aeroporto, sono ad una distanza elevata (circa 3 km) con l'interposizione delle alberature ad alto fusto della zona Militare che fungono da barriera visiva;
- “nulla” dalla Masseria Caprarica e dalla sua area di rispetto, data la presenza in primo piano della fascia alberata lungo la SS603 che funge da barriera visiva;
- “nulla” dalla Masseria delle Monache e sua area di rispetto, data l'elevata distanza (circa 3 km) dall'area di intervento;
- “nulla” dalla Masseria Civitella e dalla sua area di rispetto, data la presenza di una piantagione di ulivi ad alto fusto in primo piano;
- “media” dalla Masseria Scasserba e dalla sua area di rispetto, ubicate nei pressi dell'area aeroportuale ma la vista è parzialmente ostruita dalla presenza delle opere di avvistamento della strada;
- “media” dalla Masseria Rosario e della sua area di rispetto, in particolare l'area di intervento occupa la quinta verso nord-ovest dall'accesso alla Masseria (punto di vista “7a”), mentre sarà possibile cogliere solo marginalmente i particolari architettonici delle strutture di progetto dalla vista lungo la direttrice della viabilità di accesso (punto di vista 7b);
- “nulla” dalla Masseria Trappetto Corallo e sua area di rispetto, data la presenza in primo piano di una piantagione di ulivi e la quinta visiva è occupata dai capannoni dello stabilimento Alenia;

### Relazione Paesaggistica

- “nulla” dalla chiesa San Giovanni Battista e dalla sua area di rispetto, in quanto la quinta è occupata da una piantagione di ulivi;
- “nulla” dalla Masseria Palombara e dalla sua area di rispetto, data l'elevata distanza dall'area di intervento e la presenza della barriera visiva naturale svolta dalla piantagione di ulivi presente sulla collina che si interpone tra l'area di intervento e la Masseria in questione;
- “bassa” dalla Masseria Vitrieti e dalla sua area di rispetto. In particolare solo dai piani alti della Masseria sarà possibile in lontananza (distanza circa 3 km) scorgere le strutture di progetto dato che la stessa è circondata da alberi ad alto fusto che fungono da barriera visiva natura;
- “nulla” dalla Masseria San Nicola e dalla sua area di rispetto, data l'elevata distanza dall'area di intervento.
- “bassa” dalla Masseria Giulianello e dalla sua area di rispetto, da dove sarà possibile vedere la forma e i colori delle opere di progetto ma non i particolari architettonici.

Si riportano di seguito le foto delle Masserie tutelate considerate.



Figura 113 - Masseria Papparazio (1).



Figura 114 - Masseria lo Noce (2).

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 115 - Masseria Caprarica (3).**



**Figura 116 - Masseria delle Monache (4).**



**Figura 117 - Masseria Civitella (5).**

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 118 - Masseria Scasserba (6).**



**Figura 119 - Masseria Rosario (7).**



**Figura 120 - Masseria Trappetto Corallo (8).**

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 121 - Chiesa San Giovanni Battista (9).**



**Figura 122 - Masseria Palombara (10).**



**Figura 123 - Masseria Vitrieti (11).**

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 124 - Masseria San Nicola (12).**



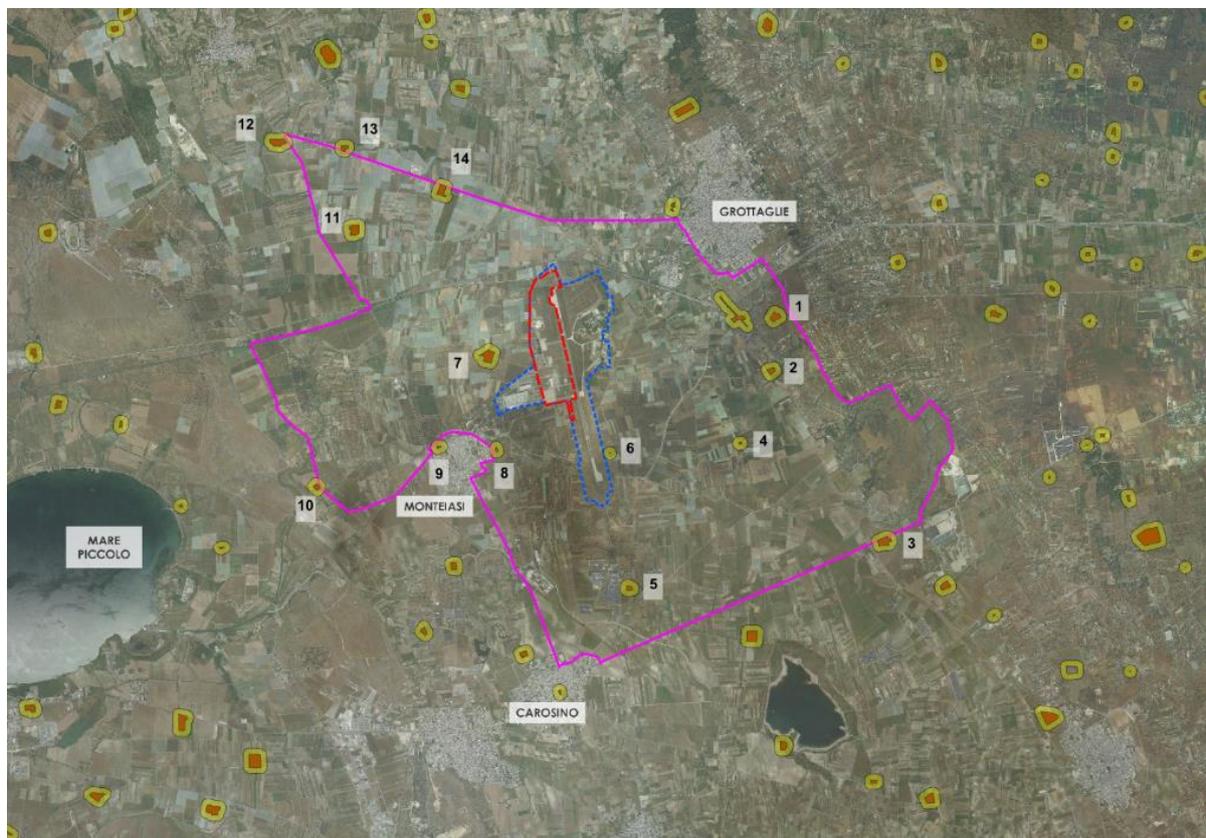
**Figura 125 - Masseria Abbazia Piccola (13).**



**Figura 126 - Masseria Giulianello (14).**

Relazione Paesaggistica

Si riportano di seguito le immagini fotografiche dei punti di vista dalle Masserie tutelate considerate.



- |   |                                     |   |   |
|---|-------------------------------------|---|---|
|  | sedime aeroportuale                 |  | siti di interesse beni storici culturali                  |
|  | area di intervento                  |  | area di rispetto delle componenti culturali e insediative |
|  | perimetro bacino di intervisibilità |   |   |

Figura 127 - Punti di vista fotografici - Masserie tutelate.



Figura 128 - Punto di vista fotografico "1" - vista dalla Masseria Papparazio.

**Relazione Paesaggistica**



Figura 129 - Punto di vista fotografico "2" - vista dalla Masseria lo Noce.



Figura 130 - Punto di vista fotografico "3" - vista dalla Masseria Capraria.



Figura 131 - Punto di vista fotografico "4" - vista dalla Masseria delle Monache.

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 132 - Punto di vista fotografico "5" vista dalla Masseria Civitella.**



**Figura 133 - Punto di vista fotografico "7a" vista dalla Masseria Rosario verso nord-ovest.**



**Figura 134 - Punto di vista fotografico "7b" vista dalla Masseria Rosario.**

Relazione Paesaggistica

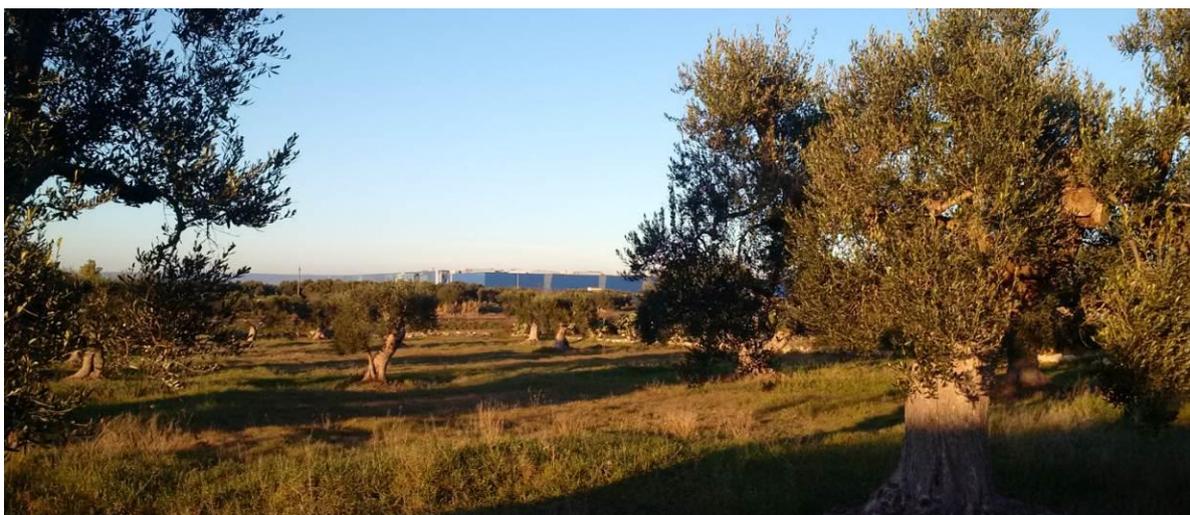


Figura 135 - Punto di vista fotografico "8" dalla Masseria Trappetto Corallo.



Figura 136 - Punto di vista fotografico "9" chiesa San Giovanni Battista (9).



Figura 137 - Punto di vista fotografico "10" dalla Masseria Palombara (10).



Figura 138 - Punto di vista fotografico "11" dalla Masseria Vitrieti (11).

**Relazione Paesaggistica**



Figura 139 - Punto di vista fotografico "12" dalla Masseria San Nicola (12).



Figura 140 - Punto di vista fotografico "13" dalla Masseria Abbazia Piccola (13).



Figura 141 - Punto di vista fotografico "14" dalla Masseria Giulianello (14).

6.1.4 ANALISI DEGLI AMBITI A FORTE VALENZA SIMBOLICA

Al fine di verificare la visibilità dell'area di intervento dalla Lama del Pensiero sono state eseguite delle verifiche *in situ* considerando anche la parte alta della Lama in corrispondenza di via Paparazio dove pur non esistendo una rete sentieristica ufficiale è oggetto di turismo.

Pur essendo in posizione panoramica rispetto alla piana, il grado di visibilità può essere considerato nullo data l'elevata distanza e la presenza del Monte della Forgia che funge da barriera visiva. Anche dalla chiesa rupestre, oggetto del vincolo architettonico, non è possibile vedere l'area di intervento per la presenza del Monte della Forgia.

Si riportano di seguito alcune immagini fotografiche dalla Lama del Pensiero.



- |   |   |
|---|---|
|  sedime aeroportuale                 |  siti di interesse beni storici culturali                  |
|  area di intervento                  |  area di rispetto delle componenti culturali e insediative |
|  perimetro bacino di intervisibilità |   |

Figura 142 - Punti di vista fotografici – Lama del Pensiero.



Figura 143 - Punto di vista fotografico "a1" – parte alta Lama del Pensiero.

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 144 - Punto di vista fotografico "a2" – parte alta Lama del Pensiero.**



**Figura 145 - Punto di vista fotografico "a3" – parte alta Lama del Pensiero.**



**Figura 146 - Punto di vista fotografico "b1" – foto dalla chiesa rupestre.**

## Relazione Paesaggistica

## 6.1.5 INTERFERENZA CON LA COMPONENTE ARCHEOLOGICA

## 6.1.5.1 REGIO TRATTURELLO TARANTINO

Al fine di verificare la visibilità dell'area di intervento dal "Regio Tratturello Tarantino", via Oberdan sono state eseguite delle verifiche *in situ* considerando il suo antico tracciato, interrotto in corrispondenza del cavalcavia della ferrovia e della E90 e dall'area aeroportuale (**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**). Percorrendo la via Oberdan dalla SP80 verso Grottaglie si osserva che la vista verso l'area d'intervento è chiusa dalla fascia alberata presente lungo la E90. Il vecchio tracciato si interrompe in corrispondenza della ferrovia e della E90 e riprende dopo il cavalcavia. In tale tratto la quinta è occupata dalla piantagione di ulivi e proseguendo dalla fascia di arbusti ed alberi presente lungo la stessa fino all'incrocio con la SP83, dal quale l'area di intervento è in primo piano. Il tracciato del Regio Tratturello Tarantino riprende dopo l'area aeroportuale, tale tratto ha delle viste aperte verso l'area di intervento tra i teloni dei vigneti. Dopo il sottopassaggio della ferrovia e della E90 la vista è nulla, il tracciato sopraelevato di queste ultime funge da barriera visiva.

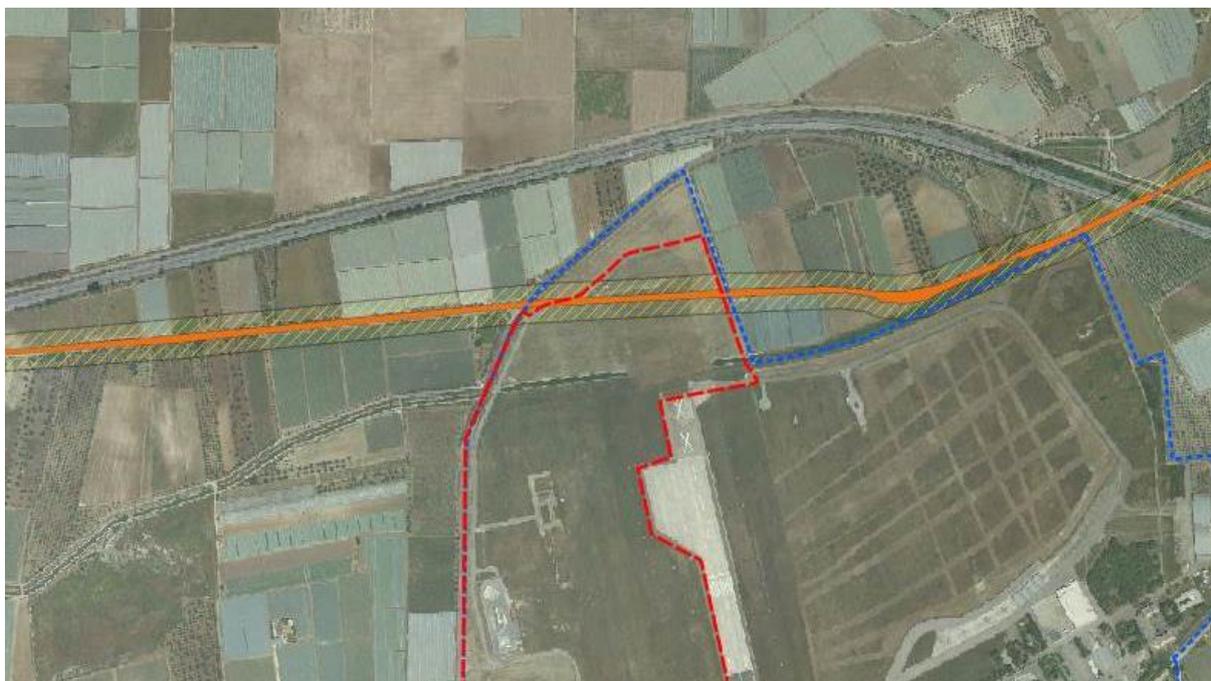
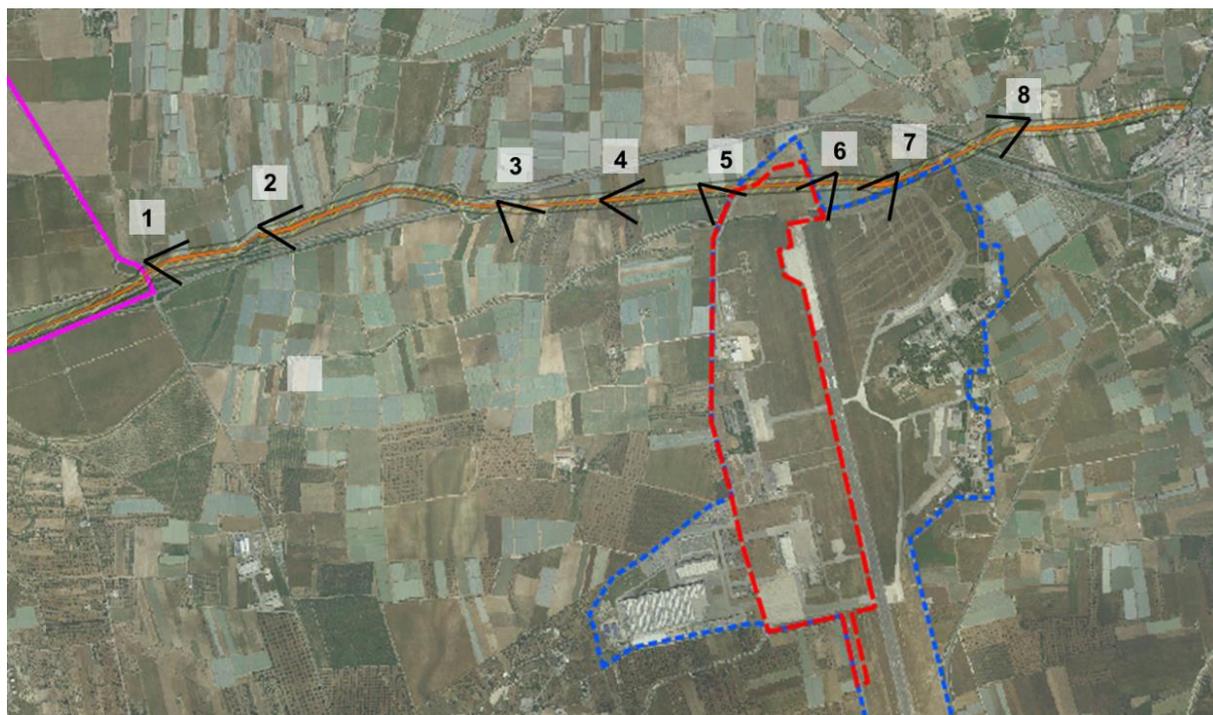


Figura 147 - Tracciato del Regio Tratturello Tarantino (in arancione) all'interno del sedime aeroportuale (in blu) e dell'ambito di intervento (in rosso)

Con riferimento al Regio Tratturello Tarantino in corrispondenza del sedime aeroportuale, si evidenzia come risulti totalmente assente qualunque segno testimoniale del relativo tracciato (si veda **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**). In tal senso, nonostante l'intervento di progetto della strada interna (int. 26.2 – adeguamento / rettifica viabilità airside) interessi l'impronta del tratturello, in realtà la stessa è assente all'interno del sedime aeroportuale.

Si riportano di seguito alcune riprese fotografiche dal Regio Tratturello Tarantino.

Relazione Paesaggistica



- |   |                                     |   |   |
|---|-------------------------------------|---|---|
|   | sedime aeroportuale                 |   | aree appartenenti alla rete dei tratturi                  |
|  | area di intervento                  |  | area di rispetto delle componenti culturali e insediative |
|  | perimetro bacino di intervisibilità |   |   |

Figura 148 - Punti di vista fotografici – Regio Tratturello Tarantino.



Figura 149 - Punto di vista fotografico "1"

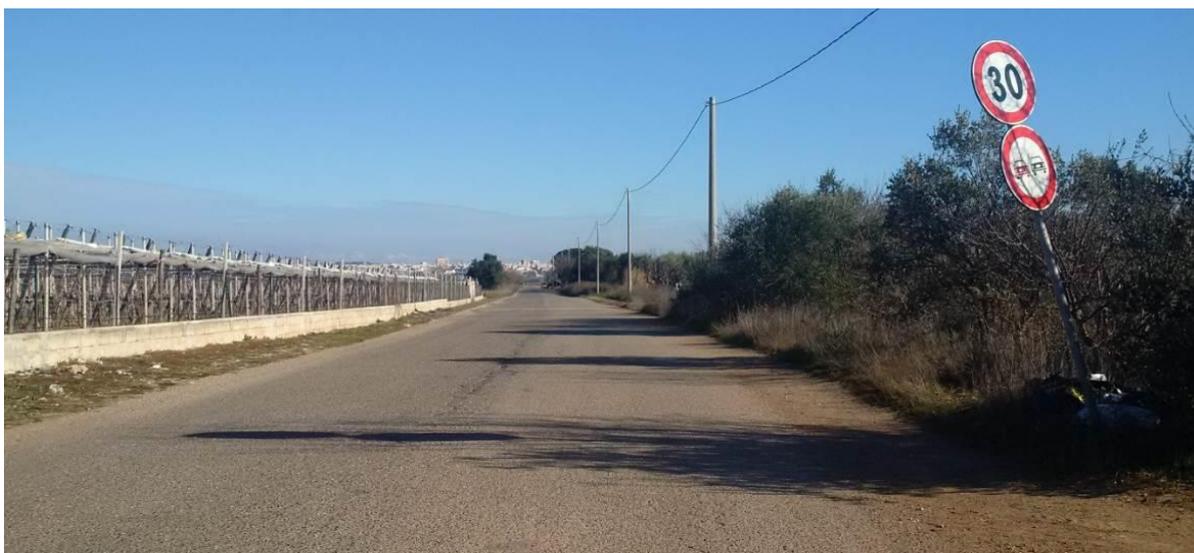
**Relazione Paesaggistica**



**Figura 150 - Punto di vista fotografico "2"**



**Figura 151 - Punto di vista fotografico "3"**



**Figura 152 - Punto di vista fotografico "4"**

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 153 - Punto di vista fotografico "5"**



**Figura 154 - Punto di vista fotografico "6"**



**Figura 155 - Punto di vista fotografico "7"**



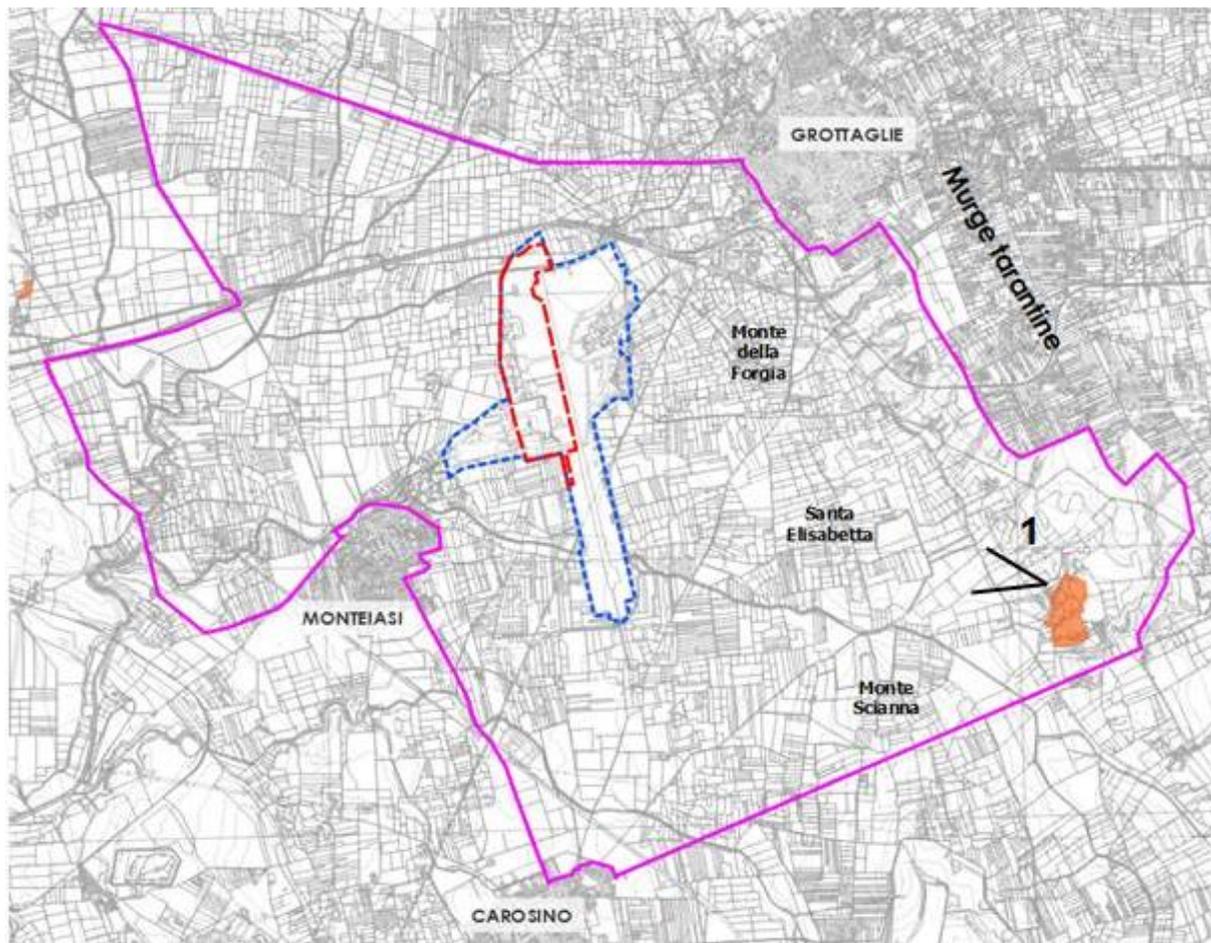
**Figura 156 - Punto di vista fotografico "8"**

Relazione Paesaggistica

6.1.5.2 MASSERIA VICENTINO

Al fine di verificare la visibilità dell'area di intervento dalla zona di interesse archeologico "Masseria Vicentino" sono stati eseguiti delle verifiche *in situ*. Pur essendo in posizione panoramica rispetto alla piana, il grado di visibilità può essere considerato nullo data l'elevata distanza e la presenza della collina Santa Elisabetta che funge da barriera visiva sia percorrendo la strada di accesso all'area archeologica che dalla parte alta della stessa.

Si riportano di seguito alcune riprese fotografiche da Masseria Vicentino.



- |   |   |
|---|---|
|  sedime aeroportuale |  perimetro bacino di intervisibilità   |
|  area di intervento  |  zona di interesse archeologico (PPTR) |

Figura 157 - Punto di vista fotografico "Masseria Vicentino"



Figura 158 - Punto di vista fotografico "1"

## 6.2 SIMULAZIONE DELLO STATO DI PROGETTO

In sede di approvazione del PSA l'ENAC ha prescritto il successivo svolgimento di un approfondimento progettuale da riservare ai nuovi manufatti *land side*, volto a definire le consistenze volumetriche e il loro assetto plani volumetrico all'interno della zonizzazione del masterplan, comprensivo di indicazioni di massima riguardanti il linguaggio architettonico e i materiali scelti, anche mediante foto simulazioni. In tal senso sono stati prodotti i seguenti rendering tipologici degli edifici di progetto, sulla base dei quali sono state condotte le valutazioni sull'inserimento architettonico degli stessi.



Figura 159 – Vista OVEST Hangar HB (Edificio 11)



Figura 160 – Vista SUD-OVEST Hangar HB (Edificio 11)

Relazione Paesaggistica



Figura 161 – Vista a volo d'uccello Hangar HB (Edificio 11)



**Relazione Paesaggistica**

**Figura 162 – Vista OVEST Hangar HB (Edificio 11)**

**6.3 PREVISIONE DEGLI EFFETTI PAESAGGISTICI**

Nello stato attuale l'ambito di intervento risulta scarsamente rilevabile dai punti di vista statici e dinamici sensibili presenti nel contesto paesaggistico di riferimento, a causa dell'interdistanza, della morfologia del territorio, della presenza di quinte di mascheramento (naturali o artificiali) e delle caratteristiche specifiche degli interventi previsti (edifici mediamente con altezza non superiore a 10 metri, fatti salvi tre edifici con altezza massima compresa tra 16 e 20 metri).

Le interferenze determinate dalle fasi di cantiere e di progetto in relazione alla componente paesaggio sono riconducibili ad una modifica dell'assetto percettivo da alcuni tratti stradali della viabilità limitrofa al sito di intervento e dalle due masserie storiche poste in maggiore prossimità con lo stesso (Masseria Scasserba e Masseria Rosario). Tra Masseria Scasserba e le aree interessate dagli interventi sono posizionate delle barriere stradali frangi riflesso (si veda Figura 118) che sostanzialmente costituiscono un detrattore paesaggistico e al contempo una parziale barriera visiva tra la masseria stessa e l'ambito aeroportuale.

Tra Masseria Rosario e le aree interessate dagli interventi sono presenti due direttrici visuali aperte (verso la viabilità rettilinea di accesso alla masseria in direzione est-sud-est e verso l'ambito rurale in direzione nord-ovest) che vedranno una modifica dello skyline aeroportuale e pertanto richiedono alcune misure di mitigazione che di seguito verranno definite.

La verifica della potenziale incidenza degli interventi proposti sullo stato del contesto paesaggistico e dell'area è stata effettuata considerando l'appartenenza ad alcuni tipi di modificazioni che, in base ai disposti del DM 12 dicembre 2005, possono incidere con maggiore rilevanza.

modificazioni della morfologia, quali sbancamenti e movimenti di terra significativi, eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno (rete di canalizzazioni, struttura parcellare, viabilità secondaria,...) o utilizzati per allineamenti di edifici, per margini costruiti, ecc.	<b>NO</b>
modificazioni della compagine vegetale (abbattimento di alberi, eliminazione di formazioni riparali, ...)	<b>NO</b>
modificazioni dello skyline naturale o antropico (profilo dei crinali, profilo dell'insediamento)	<b>SI</b>
modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico, evidenziando l'incidenza di tali modificazioni sull'assetto paesistico	<b>NO</b>
modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico	<b>SI</b>
modificazioni dell'assetto insediativo-storico	<b>NO</b>
modificazioni dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi, dell'insediamento storico (urbano, diffuso, agricolo)	<b>NO</b>
modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e colturale	<b>NO</b>
modificazioni dei caratteri strutturanti del territorio agricolo (elementi caratterizzanti, modalità distributive degli insediamenti, reti funzionali, arredo vegetale minuto, trama parcellare, ecc.)	<b>NO</b>

**Tabella 29 – tipologie di modificazione paesaggistica**

**Relazione Paesaggistica**

Sono stati inoltre indicati verificati alcuni dei più importanti tipi di alterazione dei sistemi paesaggistici in cui sia ancora riconoscibile integrità e coerenza di relazioni frazionali, storiche, visive, culturali, simboliche, ecologiche, ecc..

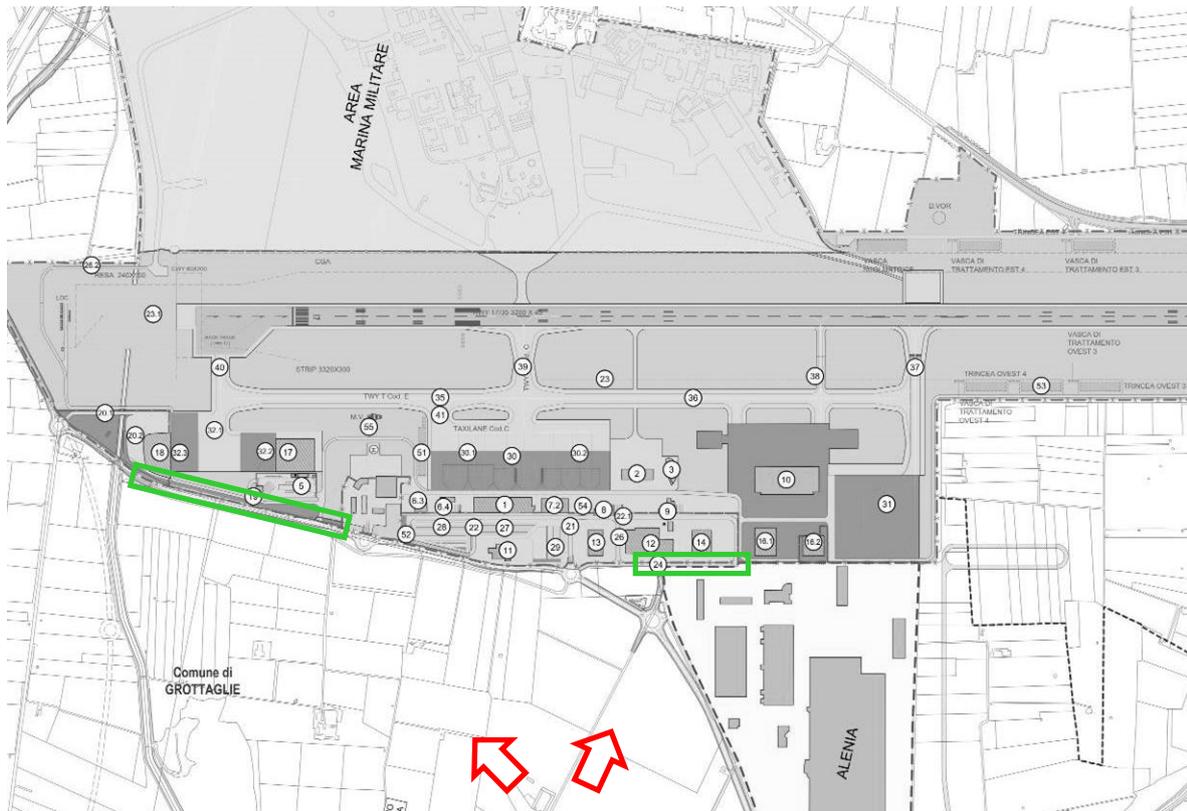
intrusione (inserimento in un sistema paesaggistico elementi estranei ed incongrui ai sui caratteri peculiari compositivi, percettivi o simbolici per es. capannone industriale, in un'area agricola o in un insediamento storico)	<b>SI</b>
suddivisione (per esempio, nuova viabilità che attraversa un sistema agricolo, o un insediamento urbano o sparso, separandone le parti)	<b>NO</b>
frammentazione (per esempio, progressivo inserimento di elementi estranei in un'area agricola, dividendola in parti non più comunicanti)	<b>NO</b>
riduzione (progressiva diminuzione, eliminazione, alterazione, sostituzione di parti o elementi strutturanti di un sistema, per esempio di una rete di canalizzazioni agricole, di edifici storici in un nucleo di edilizia rurale, ecc.)	<b>NO</b>
eliminazione progressiva delle relazioni visive, storico-culturali, simboliche di elementi con il contesto paesaggistico e con l'area e altri elementi del sistema	<b>NO</b>
concentrazione (eccessiva densità di interventi a particolare incidenza paesaggistica in un ambito territoriale ristretto)	<b>NO</b>
interruzione di processi ecologici e ambientali di scala vasta o di scala locale	<b>NO</b>
destrutturazione (quando si interviene sulla struttura di un sistema paesaggistico alterandola per frammentazione, riduzione degli elementi costitutivi, eliminazione di relazioni strutturali, percettive o simboliche, ..)	<b>NO</b>

**Tabella 30 – verifica delle più rilevanti modificazioni paesaggistiche**

#### **6.4 OPERE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE**

Complessivamente gli impatti attesi possono essere considerati trascurabili. Tuttavia si rende necessario adottare una misura di mitigazione in relazione ad una lieve interferenza paesaggistica tra la Masseria Rosario e l'ambito di intervento, come richiamato nella precedente tabella e specificato nella seguente figura.

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 163 - Misure di mitigazione per la componente paesaggio (per la codifica degli interventi si rimanda agli elaborati del PSA)**

L'intervento di mitigazione dovrà essere costituito da una barriera vegetazionale monofilare con specie arboree di alto fusto. Le specie vegetali dovranno essere opportunamente definite in sede di progettazione, tenendo conto dei caratteri strutturali e floristici del contesto di riferimento.

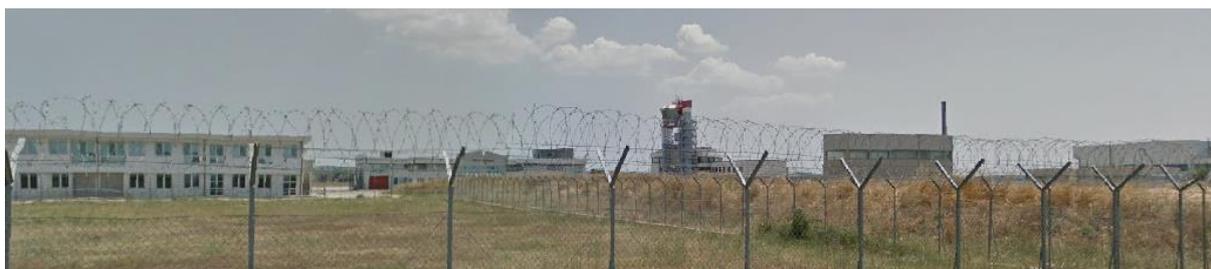
## **7 CONCLUSIONI**

Da un punto di vista percettivo, le soluzioni architettoniche scelte, pur presentando l'assetto tipologico proprio della funzionalità aeroportuale/industriale, presentano caratteristiche di semplicità formale e cromatica, e si inseriscono bene nel contesto di riferimento caratterizzato dalla compresenza dei vicini detrattori antropici (lo stesso ambito aeroportuale, le zone produttive e artigianali contigue, i siti commerciali, la viabilità stradale e ferroviaria) e insediamenti di interesse paesaggistico (masserie). La limitata altezza degli edifici (sette edifici con altezza pari a 10,5 metri e tre edifici con altezza compresa tra 16 e 20 metri) e il mascheramento dei lastrici solari con estensione dei paramenti laterali consentono un congruo inserimento paesaggistico in relazione ai caratteri peculiari dei luoghi nonché delle strutture aeroportuali già presenti. Si riportano a tal proposito delle viste della area produttiva della Leonardo Spa e delle strutture presenti nell'area aeroportuale oggetto dell'intervento.

**Relazione Paesaggistica**



**Figura 164 – Viste area produttiva Leonardo Spa**



**Figura 165 – Viste strutture aeroportuali esistenti**