

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO

PROGETTO DEFINITIVO

**COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO
CON LA STAZIONE DI BRINDISI**

VERIFICA DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

Compatibilità delle opere da realizzare con gli obiettivi di qualità e le norme d'uso di cui all'arti.37 delle NTA del PPTR della Regione Puglia.

RELAZIONE DESCRITTIVA	SCALA:

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
I A 7 K	0 0	D	2 2	R H	I M 0 0 0 2	0 0 1	A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE DEFINITIVA	F. Massari	Gennaio 2021	D. Policriti G. Daielli	Gennaio 2021	T. Paoletti	Gennaio 2021	D. Lovicci Gennaio 2021

File: IA7K00D22RHIM0002001A.doc	n. Elab.:
---------------------------------	-----------



Sommario

1. Premessa.....	3
1.1 Articolazione del lavoro	5
2. Descrizione del progetto.....	6
2.1 Quadro delle opere in progetto.....	6
Opere di linea	6
Opere d'arte principali.....	7
Stazione di Brindisi Aeroporto.....	7
Opere viarie connesse.....	7
2.2 Localizzazione delle aree di cantiere.....	8
2.3 Opere di mitigazione e compensazione ambientale.....	9
3. Rapporto del progetto con le tutele e i vincoli rilevati	13
3.1 Quadro dei vincoli e delle tutele.....	13
Ambito tematico e fonti conoscitive.....	13
Beni paesaggistici e ulteriori contesti.....	13
Rapporto tra progetto ed il sistema dei vincoli.....	16
4. La pianificazione paesaggistica regionale	20
4.1 Ambito di paesaggio La campagna brindisina.....	22
5. Compatibilità delle opere con gli obiettivi di qualità (art. 37 NTA del PPRT).....	23



1. PREMESSA

La presente relazione è redatta al fine di verificare la possibilità di ottenere l'Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e degli artt. 90 e 91 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (NTA), in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, di competenza della Giunta Regionale, come previsto dalla DGR n. 458 dell'08/04/2016. Pertanto, per il conseguimento da parte della Regione Puglia dell'Autorizzazione Paesaggistica, è stata verificata la compatibilità delle opere ricadenti in vincolo di tutela da realizzare con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 delle NTA del Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR).

Il documento qui riportato è allegato alla Relazione Paesaggistica redatta in conformità al DPCM 12.12.2005.

Oggetto della presente relazione è il progetto definitivo relativo al nuovo collegamento ferroviaria dell'Aeroporto del Salento alla stazione di Brindisi.

Gli interventi in progetto che insistono all'interno delle aree classificate come beni paesaggistici e ulteriori contesti, come indicati nel Titolo VI Capo I Art.38 delle NTA del PPTR, assoggettate ai regimi di tutela disposti dal DLgs 42/2004, sono riportati in sintesi nelle tabelle a seguire.

Tabella 1-1 Rapporto tra opere di linea e beni paesaggistici

Opere di linea	Progressive chilometriche [pk]		Beni paesaggistici D.Lgs 42/2004					
			Art. 136 co1 lett. c) e d)	Art. 142 co. 1 lett. a)	Art. 142 co. 1 lett. b)	Art. 142 co. 1 lett. c)	Art. 142 co. 1 lett. g)	Art. 143 co.1 lett. e)
Collegamento ferroviario Aeroporto del Salento	0+000	0+075			•			
	2+919						•	Strade a valenza paesaggistica
Raccordo Bari	0+000	0+768						
Raccordo Taranto	0+700	1+064			•			
	0+825	1+064						Area di rispetto siti storico culturali
	1+025	1+064					•	Area di rispetto boschi

Tabella 1-2 Rapporto tra opere viarie connesse e beni paesaggistici

Opere viarie connesse		Beni paesaggistici D.Lgs 42/2004						
		Art. 136 co1 lett. c) e d)	Art. 142 co. 1 lett. a)	Art. 142 co. 1 lett. b)	Art. 142 co. 1 lett. c)	Art. 142 co. 1 lett. g)	Art. 143 co.1 lett. e)	
								Componenti da PPTR
NV01	Ricucitura SP42							
NV02	Viabilità adeguamento SS16						•	Strade a valenza paesaggistica
NV03	Adeguamento							



Opere viarie connesse		Beni paesaggistici D.Lgs 42/2004						
		Art. 136 co1 lett. c) e d)	Art. 142 co. 1 lett. a)	Art. 142 co. 1 lett. b)	Art. 142 co. 1 lett. c)	Art. 142 co. 1 lett. g)	Art. 143 co.1 lett. e) Componenti da PPTR	
	controstrada SS 379							
NV04	Viabilità adeguamento SC della Torretta							
NV05	Viabilità di adeguamento SC 105							
NV06	Viabilità di ricucitura							
NV07	Nuova rotatoria su SC 105					•	Area di rispetto siti storico culturali	
NV08	Viabilità di adeguamento SS 697							
NV09	Viabilità di ricucitura							
NV10	Collegamento fabbricato tecnologico			•				
NV11	Adeguamento controstrade SS16					•	Strade a valenza paesaggistica	
NV12	Nuova rotatoria su SC della Torretta							

Tabella 1-3 Beni paesaggistici interessati dai collettori idraulici

Collettori idraulici	Beni paesaggistici D.Lgs 42/2004						
	Art. 136 co1 lett. c) e d)	Art. 142 co. 1 lett. a)	Art. 142 co. 1 lett. b)	Art. 142 co. 1 lett. c)	Art. 142 co. 1 lett. g)	Art. 143 co.1 lett. e) Componenti da PPTR	
IN11			•	•			
IN12			•				
IN13			•			•	Area di rispetto siti storico culturali
							Formazioni arbustive in evoluzione naturale
IN14			•	•			
IN15							
IN16	•	•			•	•	Strade a valenza paesaggistica
							Formazioni arbustive in evoluzione naturale
							Area rispetto boschi



1.1 ARTICOLAZIONE DEL LAVORO

La presente relazione, presentata a corollario dell'istanza di autorizzazione paesaggistica si articola come segue:

- Illustrazione sintetica delle relazioni tra progetto e quadro dei vincoli e delle tutele, la descrizione degli impatti attesi e delle relative misure di mitigazione e compensazione previste dal progetto;
- La valutazione circa la compatibilità delle opere di progetto con gli obiettivi di qualità e normative d'uso di Ambito, svolta attraverso una prima operazione di selezione degli obiettivi d'ambito significativi in relazione alla tipologia di opera, e quindi mediante:
 - individuazione delle strutture e componenti coinvolte, tra quelle riportate nella Sezione C2 delle Schede degli Ambiti interessati dalle opere;
 - elezione degli obiettivi che sono risultati avere una relazione con il progetto delle opere;
 - ed una successiva verifica della compatibilità degli interventi di progetto con gli obiettivi di qualità e della loro congruenza con gli indirizzi e le direttive connessi agli obiettivi, ovvero della mancata compromissione degli stessi;

Le opere in esame ricadono nello scenario strategico dell'Ambito n. 9 –Campagna brindisina, coincidente alla figura territoriale 9/1 La campagna irrigua della piana brindisina ed è dunque in relazione agli obiettivi di qualità ed alle normative d'uso di questo ambito che la realizzazione del progetto è stata valutata.



2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 QUADRO DELLE OPERE IN PROGETTO

L'intervento in progetto ha ad oggetto la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario tra la linea esistente Brindisi – Bari e l'aeroporto di Brindisi, dal km 0+000 (km 64+593 della linea storica) al km 6+208, per una lunghezza complessiva di circa 7,2 chilometri, data dai seguenti principali interventi:

- Collegamento a singolo binario tra la Stazione di Brindisi e la nuova Stazione di Brindisi Aeroporto
- Raccordi con il nuovo collegamento e le linee Taranto-Brindisi e Bari-Lecce, rappresentati dal Raccordo Bari e dal Raccordo Taranto

Unitamente alla realizzazione della nuova tratta sono previsti i seguenti principali interventi:

- Ricucitura SP42
- Adeguamento SS16 (Adeguamento altimetrico della viabilità interferita e relative controstrade per accesso ai terreni privati (NV11))
- Adeguamento della viabilità esistente complanare alla SS379 (NV03)
- Adeguamento e realizzazione nuova rotonda su SC della Torretta (NV12)
- Adeguamento SS697 e realizzazione nuova rotonda su SC105 (Nuovo cavalcaferrovia (IV02) e nuova rotonda (NV07), e variante planimetrica viabilità (NV08))
- Collettori di recapito delle acque di piattaforma, con estensione fino a circa 3 chilometri in ragione dell'assenza di recapiti naturali, ed impianti di trattamento delle acque drenate
- Realizzazione stazione ferroviaria "Aeroporto".

OPERE DI LINEA

Il collegamento tra la Stazione di Brindisi e la nuova Stazione di Brindisi Aeroporto, avente un'estesa di 6.200 metri circa, sfocia dalla Linea Adriatica al km 754+94.

Il tracciato, dopo un breve tratto in trincea, si sviluppa sostanzialmente in rilevato basso per la maggior parte della sua estensione, ad eccezione del tratto di scavalco della Sp42 (pk 1+844) e di quello della SS379 (pk 3+664), in corrispondenza dei quali sono rispettivamente previsti il sottovia SL01 ed il viadotto ferroviario VI01; all'altezza di tale ultimo tratto, l'altezza massima assunta dal tracciato è pari a 7.5 metri.

Dopo la progressiva Km 5+500, il tracciato si sviluppa lungo il sedime della SS697 (ex SC10) che, di conseguenza, ha subito una modifica planimetrica, portandosi in stretto affiancamento alla nuova infrastruttura ferroviaria.

Al fine di limitare l'uso del suolo ed i relativi espropri/demolizioni, la soluzione prevista contempla uno stretto affiancamento tra la linea ferroviaria di progetto ed il nuovo sedime della strada statale, misurabile in 3,00 m nel punto minimo.

Al km 5+610 è previsto il punto di passaggio da singolo a doppio binario per l'ingresso in stazione che prevede una configurazione con due binari, comunicazioni a 60 km/h e marciapiedi di modulo pari a 250 metri.

Il progetto prevede la realizzazione della linea a singolo binario con sezioni tipo come da manuale di progettazione RFIDTCSIMAIIFS001C del 21.12.2018 per velocità $V \leq 200$ km/h.

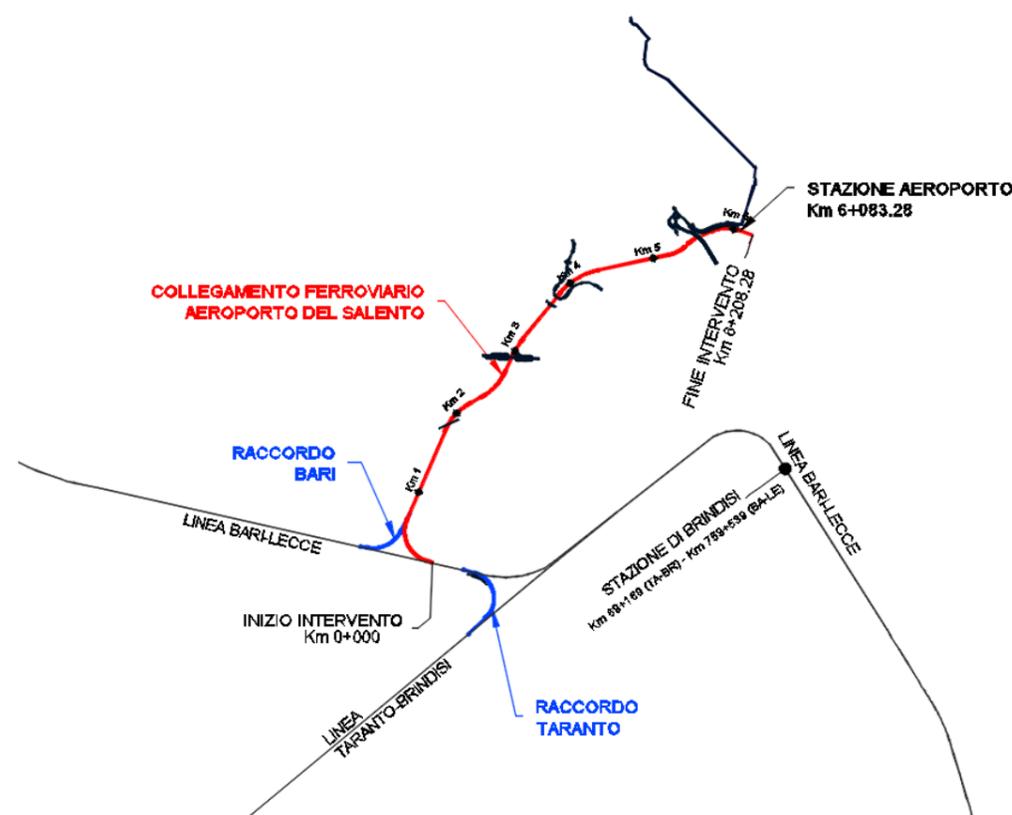


Figura 2-1 Schematizzazione dell'opera in progetto



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

OPERE D'ARTE PRINCIPALI

Le opere d'arte principali sono costituite da un solo viadotto ferroviario (VI01) e un unico sottovia (SL01), nonché da una serie di cavalcaferrovia, le cui caratteristiche essenziali sono sintetizzate nella seguente **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

Tabella 2-1 Opere d'arte: Caratteristiche principali

WBS	Descrizione	pk	Principali caratteristiche
VI01	Viadotto ferroviario su su SS379	3+665 - 3+800	Luce complessiva di 160 m, suddivisa in 4 campate di luce 40 m
SL01	Sottovia Sp42	1+835 - 1+855	Struttura scatolare realizzata in conglomerato cementizio gettato in opera, di dimensioni interne 11.50 x 5.83m
IV01	Cavalcaferrovia SS16	2+919	Luce complessiva di 120 m, suddivisa in 4 campate di luce 24.00m
IV02	Cavalcaferrovia Sc 76	5+573	luce complessiva di 122 m, suddivisa in 5 campate di luce 24.00m

Per quanto nello specifico concerne il viadotto ferroviario VI01, il posizionamento delle pile è stato studiato per evitare ogni interferenza con la viabilità di Via Egnazia, che sotto attraversa in viadotto ferroviario nella sua terza campata, nonché in modo da risultare compatibile anche con eventuale ampliamento della SS379 con l'inserimento della terza corsia per senso di marcia.

STAZIONE DI BRINDISI AEROPORTO

La Stazione Aeroporto è stata concepita come un landmark all'interno del contesto aeroportuale, che risalterà il nuovo collegamento tra la rete infrastrutturale ferroviaria ed il trasporto aereo nel Salento.

con l'obiettivo di rendere ancora più fruibile quest'area della regione Puglia, che negli ultimi anni sta vivendo un aumento esponenziale dei flussi turistici.

Il complesso di stazione è posto ad una quota maggiore rispetto a quella strada, sfruttando l'altezza del tracciato ferroviario in rilevato che è perfettamente raccordato all'orografia locale mediante un leggero declivio verde. La porzione a verde situata nell'area di testa ospiterà piantumazioni tipiche della regione.

Sotto il profilo dell'organizzazione spaziale e funzionale, il complesso di stazione è dotato di banchine lunghe 250 m, coperte per una lunghezza di 100 m con pensiline.

La pensilina Sud, concepita come uno degli elementi connotativi della nuova stazione, ha un'altezza dal piano di banchina pari a 7 metri e, sotto ad essa, sono raccolte tutte le principali funzioni, tra le quali un volume circolare, totalmente trasparente, che ospita l'attesa/biglietteria automatica.

Il fabbricato di stazione, oltre a contenere i locali tecnologici, ospita i servizi igienici per i viaggiatori ed è rivestito con una parete ventilata in gres che nelle cromie e nella grana riprende i colori delle pietre e delle terre locali; per rompere la rigidità del volume architettonico sono state utilizzate lastre di dimensioni diverse ed è stata inserita una strombatura in corrispondenza dell'ingresso dei bagni.



Figura 2-2 Stazione di Brindisi Aeroporto: Vista d'insieme

OPERE VIARIE CONNESSE

Le opere viarie connesse, volte alla risoluzione delle interferenze con la viabilità esistente ed alla ricucitura della rete viaria locale interrotta dall'opera in progetto, sono descritte nella se seguente Tabella 2-2 con riferimento alle principali caratteristiche.



Tabella 2-2 Opere viarie connesse: Principali caratteristiche

WBS	Descrizione	pk	Principali caratteristiche
NV01	Ricucitura SP42	1+844	Sottovia SL01 ed adeguamento della sezione stradale
NV02	Adeguamento viabilità SS16	2+920	Variante altimetrica della SS16 Sezione stradale con larghezza pari a 9,50 m
NV03	Adeguamento controstrada SS379	3+695	Variante planimetrica della controstrada SS379 Sezione stradale con larghezza pari a 7,00 m
NV04	Adeguamento viabilità Sc della Torretta	4+200	Viabilità di ricucitura di Via della Torretta Sezione stradale con larghezza pari a 9,50 m
NV05	Adeguamento viabilità SC 105	5+500	Variante della Sc 105 fino al riammaglio con la rotatoria NV07 Sezione stradale con larghezza pari a 9,50 m
NV06	Ricucitura viabilità	5+575	Viabilità di ricollegamento ai fondi agricoli Sezione stradale con larghezza pari a 7,00 m
NV07	Nuova rotatoria su SC105	5+575	Rotatoria
NV08	Adeguamento viabilità SS697	5+500	Variante planimetrica della SS697 Sezione stradale con larghezza pari a 10,50 m
NV09	Viabilità di ricucitura	5+800	Viabilità di ricollegamento ai fondi agricoli Sezione stradale con larghezza pari a 8,50 m
NV10	Collegamento Fabbricato tecnologici	1+000	Viabilità di accesso al fabbricato tecnologico FA02 Sezione stradale con larghezza pari a 8,50 m
NV11	Adeguamento controstrada SS16	2+900	Viabilità di accesso ai fondi privati Sezione stradale con larghezza pari a 7,00 m
NV12	Nuova rotatoria su SC della Torretta	4+000	Rotatoria

2.2 LOCALIZZAZIONE DELLE AREE DI CANTIERE

Al fine di realizzare le opere in progetto, è prevista l'installazione di una serie di aree di cantiere lungo il tracciato della linea ferroviaria.

In particolare, è prevista la realizzazione delle seguenti tipologie di cantieri:

- Cantieri base (CB) CB.01
- Cantieri Operativi (CO) CO.01
- Cantiere armamento (CA) CA.01
- Aree tecniche (AT) AT.01; AT.02; AT.03; AT.04; AT.05; AT.06; AT.07; AT.08; AT.09; AT.10; AT.11
- Aree di stoccaggio (AS) AS.01; AS.02; AS.03; AS.04; AS.05; AS.06; AS.07; AS.08; AS.09;
- Deposito terre (DT) DT.01

Le aree di cantiere sono state selezionate sulla base delle seguenti esigenze principali:

- disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare;
- lontananza da ricettori critici e da aree densamente abitate;
- facile collegamento con la viabilità esistente, in particolare con quella;
- minimizzazione del consumo di territorio;
- minimizzazione dell'impatto sull'ambiente naturale ed antropico.
- riduzione al minimo delle interferenze con il patrimonio culturale esistente.



La tabella seguente illustra il sistema di cantieri previsto per la realizzazione delle opere.

Tabella 2-3 Tabella riepilogativa aree di cantiere

<i>Codice</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Comune</i>	<i>Superficie [mq]</i>
CB.01	Campo Base	Brindisi	5.000
CO.01	Cantiere Operativo	Brindisi	10.000
CA.01	Cantiere armamento	Brindisi	11.700
AT.01	Area tecnica	Brindisi	2.200
AT.02	Area tecnica	Brindisi	1.500
AT.03	Area tecnica	Brindisi	1.500
AT.04	Area tecnica	Brindisi	2.500
AT.05	Area tecnica	Brindisi	1.100
AT.06	Area tecnica	Brindisi	5.400
AT.07	Area tecnica	Brindisi	3.400
AT.08	Area tecnica	Brindisi	5.000
AT.09	Area tecnica	Brindisi	5.000
AT.10	Area tecnica	Brindisi	1.500
AT.11	Area tecnica	Brindisi	5.000
AS.01	Area stoccaggio	Brindisi	25.000
AS.02	Area stoccaggio	Brindisi	5.000
AS.03	Area stoccaggio	Brindisi	3.600
AS.04	Area stoccaggio	Brindisi	15.000
AS.05	Area stoccaggio	Brindisi	1.500
AS.06	Area stoccaggio	Brindisi	7.000
AS.07	Area stoccaggio	Brindisi	2.000
AS.08	Area stoccaggio	Brindisi	2.000
AS.09	Area stoccaggio	Brindisi	15.000
DT.01	Deposito terre	Brindisi	47.300

2.3 OPERE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE

L'analisi degli aspetti naturalistici ha permesso la selezione dei tipologici ambientali, differenziati non solo per specie di appartenenza ma anche per morfologia e funzionalità. Sono stati definiti sestri d'impianto capaci di garantire un buon attecchimento delle specie impiegate e ottimizzare gli interventi di manutenzione, fondamentali per il corretto sviluppo delle specie di progetto. Gli schemi tipologici sono stati progettati considerando le classi di grandezza delle specie arboree in riferimento al massimo sviluppo altimetrico raggiungibile a maturità. I sestri di impianto, laddove possibile in relazione alle caratteristiche delle opere, sono stati progettati al fine di rendere il più naturaliforme possibile la messa a verde.

Gli interventi progettati prevedono vegetazione di nuovo impianto realizzata ai margini della linea ferroviaria e dei piazzali, all'interno delle aree intercluse o dei reliquati, sulle superfici di ritombamento degli scavi per la realizzazione delle gallerie artificiali di imbocco e non ed eventualmente ai margini dei corsi d'acqua attraversati dal tracciato. Oltre all'impianto di essenze arboree e arbustive si procederà preventivamente all'inerbimento di tutte le superfici di lavorazione, (scarpate di trincee e rilevati, aree di cantiere, aree tecniche, ecc...). Il sistema proposto è stato suddiviso per moduli tipologici, al fine di individuare la migliore soluzione possibile in relazione all'ambito d'intervento. In generale, lungo il tracciato, sono stati inseriti elementi lineari costituiti da fasce arbustive ed arboreo arbustive, all'interno delle aree intercluse sono state previsti impianti a "macchia" tali da costituire volumi diversi che si sviluppano su più file parallele non rettilinee. Gli schemi proposti vista la loro composizione floristica, determinano a maturità la costituzione di una fascia di vegetazione non omogenea in funzione del diverso portamento delle specie vegetali utilizzate. I moduli sono di seguito descritti.



• **Inerbimento**

Per quanto riguarda l'Inerbimento previsto in tutte le aree di intervento a verde, verranno utilizzate specie erbacee pioniere e a rapido accrescimento, appena terminati i lavori di costruzione delle infrastrutture. Le specie erbacee per l'inerbimento sono destinate a consolidare, con il loro apparato radicale, lo strato superficiale del suolo, prediligendo, nella scelta delle specie, quelle già presenti nella zona, soprattutto appartenenti alle famiglie delle Graminaceae (Poaceae) che assicurano un'azione radicale superficiale e Leguminosae (Fabaceae) che hanno invece azione radicale profonda e capacità di arricchimento del terreno con azoto.

La composizione della miscela e la quantità di sementi per metro quadro sono stabilite in funzione del contesto ambientale ovvero delle caratteristiche litologiche e geomorfologiche, pedologiche, microclimatiche, floristiche e vegetazionali (in genere si prevedono 30-40 g/m²). Di seguito si riportano le specie per il miscuglio di sementi.

Appartengono alle specie utili per questa categoria: *Agropyron repens*, *Dactylis glomerata*, *Festuca arundinacea*, *Brachypodium pinnatum*, *Lotus corniculatus*, *Medicago lupulina*, *Medicago sativa*, *Vicia sativa*, *Trifolium repens*.

• **Ripristino agricolo**

Con tale termine si intende il ripristino del suolo agricolo interferito dalle aree di cantiere e i medesimi interventi realizzati a partire da eventuali superfici dismesse da restituire ad uso agricolo. Fondamentale importanza rivestono gli interventi di sistemazione e ripristino da porre in atto nella fase di smantellamento dei cantieri. L'obiettivo mirato è quello di restituire i luoghi per quanto possibile con le stesse caratteristiche che gli stessi presentavano prima dell'allestimento dei cantieri. A completamento dei lavori, nelle aree di cantiere si provvederà pertanto allo smontaggio e alla rimozione dei manufatti di cantiere, ecc.. Le aree saranno quindi bonificate dai residui dei materiali utilizzati e dai residui delle demolizioni prima di provvedere alla ricostituzione dell'uso ante operam ovvero all'impianto delle opere a verde laddove siano stati individuati interventi di mitigazione. Si interverrà quindi attraverso lavorazioni del terreno e sistemazioni idrauliche, oltre a mettere in atto specifiche pratiche agronomiche quali l'aratura profonda, l'ammendamento, la semina e il successivo sovescio di specie azotofissatrici in grado di restituire la componente organica al terreno e di migliorarne la fertilità.

• **Modulo A - Siepe ornamentale**

L'impianto di siepi lineari è previsto prevalentemente lungo linea per mitigare la presenza di elementi lineari quali muri o recinzioni oltre che il corpo di bassi rilevati e trincee delle opere connesse. Il sesto d'impianto è realizzato mettendo a dimora 2 esemplari ogni 18 mq. Le piante selezionate hanno altezza minima di h = 0.8 m al momento dell'impianto. L'età minima degli esemplari dovrà essere di almeno 2 anni.

L'essenza arbustiva impiegata è rappresentata da:

- Oleandro (*Nerium oleander*);
- Ginestra (*Spartium junceum*)

Le essenze erbacee: *Agropyron repens*, *Dactylis glomerata*, *Festuca arundinacea*, *Brachypodium pinnatum*, *Lotus corniculatus*, *Medicago lupulina*, *Medicago sativa*, *Vicia sativa*, *Trifolium repens*.

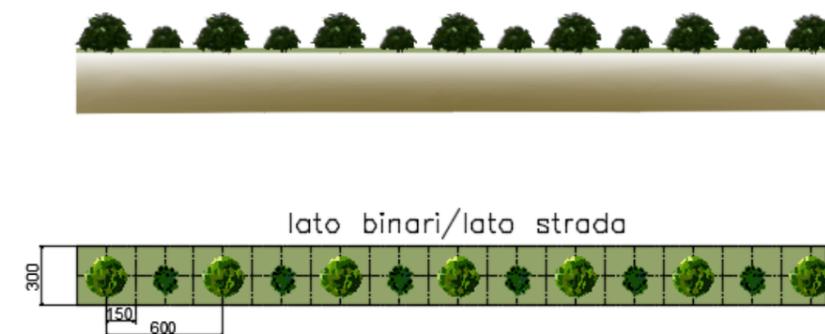


Figura 2-3: Modulo A



• **Modulo B – Fasce arboreo-arbustiva**

L'impianto di fasce arboree arbustive, caratterizzate da buon grado di copertura e sviluppo verticale su più orizzonti, è previsto prevalentemente lungo linea in presenza di aree naturali interferite o intersezione con la viabilità esistente oltre a muri e spalle dei viadotti. Il sesto d'impianto è realizzato mettendo a dimora 3 individui arborei e 3 individui arbustivi ogni 144 mq. La finalità è di ripristinare la naturalità dei luoghi, preservarne lo stato e migliorare l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura, anche mascherando eventuali elementi di disturbo.

Le essenze arboree e arbustive previste dai sestri sono:

- Bagolaro (*Celtis australis*)
- Oleandro (*Nerium oleander*)

Le essenze erbacee: *Agropyron repens*, *Dactylis glomerata*, *Festuca arundinacea*, *Brachypodium pinnatum*, *Lotus corniculatus*, *Medicago lupulina*, *Medicago sativa*, *Vicia sativa*, *Trifolium repens*.

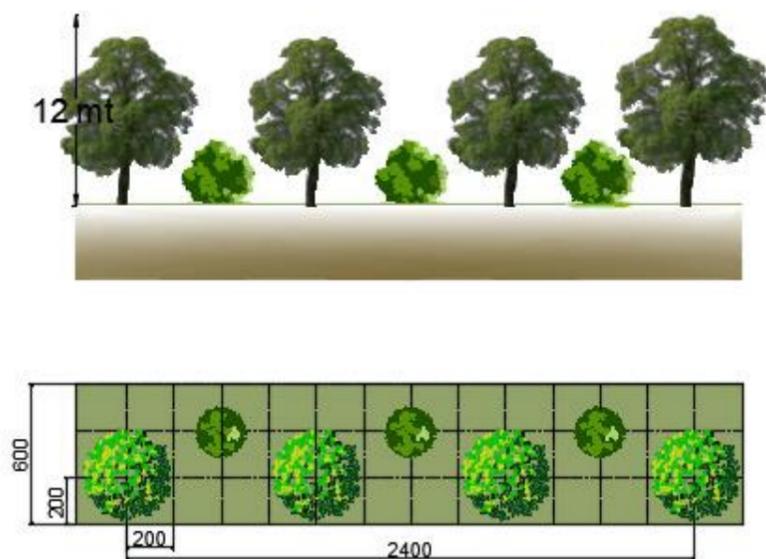


Figura 2-4: Modulo B

• **Modulo C - Prato arborato**

Le formazioni areali, composte da estese aree prative e presenza di alberi, sono previste prevalentemente nelle aree intercluse e aree residuali. Il sesto d'impianto è realizzato mettendo a dimora 4 individui arborei ogni 200 mq. Le piante selezionate hanno altezza minima di h=1.5 m al momento dell'impianto. L'età minima degli esemplari dovrà essere di almeno 2 anni.

Le essenze arboree sono:

- Leccio (*Quercus ilex*)
- Acero (*Acer campestre*);

Le essenze erbacee: *Agropyron repens*, *Dactylis glomerata*, *Festuca arundinacea*, *Brachypodium pinnatum*, *Lotus corniculatus*, *Medicago lupulina*, *Medicago sativa*, *Vicia sativa*, *Trifolium repens*.

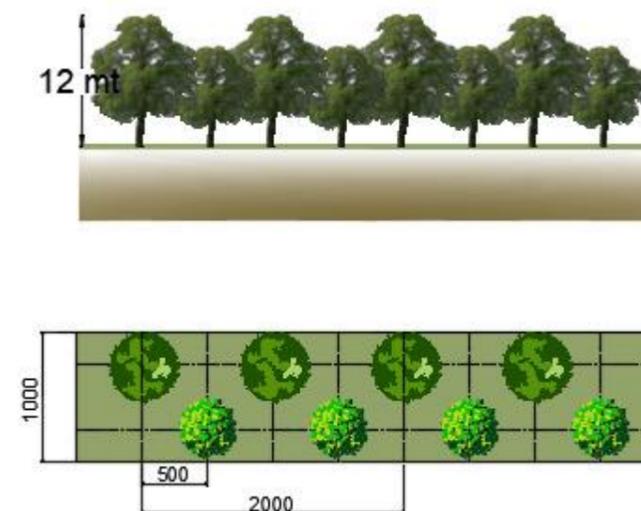


Figura 2-5: Modulo C



• **Modulo D- Oliveto**

L'impianto di ulivi è stato previsto al fine di compensare gli individui che sarà necessario eliminare ai fini della realizzazione delle opere in progetto, nonché per incrementare la dotazione vegetazionale tipica locale.

Il presente sesto d'impianto è realizzato mettendo a dimora 4 esemplari ogni 400 mq con una distanza tra le piante di 10 mt distanza. Le piante selezionate hanno altezza minima di $h = 1.5$ m al momento dell'impianto. L'età minima degli esemplari dovrà essere di almeno 2 anni.

Le essenze arboree sono:

- Olivo (*Olea europea*)

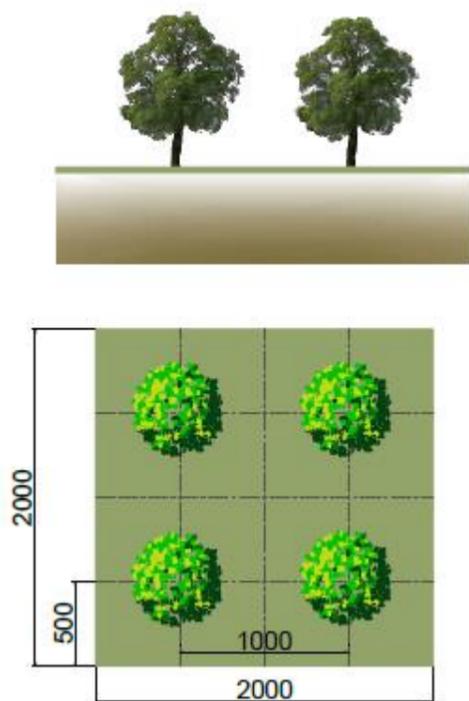


Figura 2-6 Modulo D

• **Modulo E - Prato fiorito**

Il modulo inerente la semina di prato fiorito differisce dalla normale semina per l'impiego in aggiunta alle sementi di specie a carattere ornamentale con specie a buona fioritura che copra diverse stagionalità e sia coerente con le aree prative tipiche del territorio di inserimento, dunque specie autoctone. SI applica al contorno degli uliveti laddove si necessita, per motivi di visibilità e sicurezza stradale, di realizzare una fascia prativa attorno agli oliveti.

Le essenze erbacee di base sono: *Agropyron repens*, *Dactylis glomerata*, *Festuca arundinacea*, *Brachypodium pinnatum*, *Lotus corniculatus*, *Medicago lupulina*, *Medicago sativa*, *Vicia sativa*, *Trifolium repens*.

Le essenze erbacee ornamentali: *Papaver rhoeas*, *Centaurea cyanus*, *Matricaria chamomilla*, *anchusa azurea*, *campanula*.



Figura 2-7: Modulo E



3. RAPPORTO DEL PROGETTO CON LE TUTELE E I VINCOLI RILEVATI

3.1 QUADRO DEI VINCOLI E DELLE TUTELE

AMBITO TEMATICO E FONTI CONOSCITIVE

La finalità dell'analisi documentata nel presente paragrafo risiede nel verificare l'esistenza di interferenze fisiche tra le opere in progetto ed il sistema dei vincoli e delle tutele, quest'ultimo inteso con riferimento alle tipologie di beni nel seguito descritte rispetto alla loro natura e riferimenti normativi:

- *Beni culturali di cui alla parte seconda del D.lgs. 42/2004 e smi e segnatamente quelli di cui all'articolo 10 del citato decreto*

Secondo quanto disposto dal co. 1 del suddetto articolo «sono beni culturali le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ivi compresi gli enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico», nonché quelli richiamati ai commi 2, 3 e 4 del medesimo articolo.

- *Beni paesaggistici di cui alla parte terza del D.lgs. 42/2004 e smi e segnatamente ex artt. 136 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" e 142 "Aree tutelate per legge"*

Come noto, i beni di cui all'articolo 136 sono costituiti dalle "bellezze individue" (co. 1 lett. a) e b)) e dalle "bellezze d'insieme" (co. 1 lett. c) e d)), individuate ai sensi degli articoli 138 "Avvio del procedimento di dichiarazione di notevole interesse pubblico" e 141 "Provvedimenti ministeriali".

Per quanto riguarda le aree tutelate per legge, queste sono costituite da un insieme di categorie di elementi territoriali, per l'appunto oggetto di tutela *ope legis* in quanto tali, identificati al comma 1 del succitato articolo dalla lettera a) alla m). A titolo esemplificativo, rientrano all'interno di dette categorie i corsi d'acqua e le relative fasce di ampiezza pari a 150 metri per sponda, i territori coperti da boschi e foreste, etc.

- *Aree naturali protette, così come definite dalla L 394/91, ed aree della Rete Natura 2000*

Ai sensi di quanto disposto dall'articolo 1 della L394/91, le aree naturali protette sono costituite dai quei territori che, presentando «formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche e biologiche, o gruppi di esse, che hanno rilevante valore naturalistico e ambientale», sono soggetti a specifico regime di tutela e gestione. In tal senso, secondo quanto disposto dal successivo articolo 2 della citata legge, le aree naturali protette sono costituite da parchi nazionali, parchi naturali regionali, riserve naturali.

Ai sensi di quanto previsto dalla Direttiva 92/43/CEE "Habitat", con Rete Natura 2000 si intende l'insieme dei territori soggetti a disciplina di tutela costituito da aree di particolare pregio naturalistico, quali le Zone Speciali di Conservazione (ZSC) ovvero i Siti di Interesse Comunitario (SIC), e comprendente anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS), istituite ai sensi della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli", abrogata e sostituita dalla Direttiva 2009/147/CE.

La ricognizione dei vincoli e delle aree soggette a disciplina di tutela è stata operata sulla base delle informazioni tratte dal Piano Territoriale Paesaggistico Regionale della Puglia – Sistema delle tutele e nello specifico:

- *Struttura idrogeomorfologica*, al fine di individuare i Beni Paesaggistici e aree tutelate per legge come disposto dall'articolo 142 comma 1 del DLgs 42/2004
- *Struttura ecosistemica e ambientale* al fine di individuare Aree naturali protette di interesse locale e relative aree di rispetto, Aree naturali protette e i siti della Rete Natura 2000
- *Struttura antropica e storico culturale al fine di individuare* i Beni paesaggistici tutelati ai sensi dell'articolo 136 comma 1 lettera c) e d) del DLgs 42/2004, nonché gli ulteriori contesti paesaggistici, diversi da quelli indicati dall'articolo 134 individuati dal Piano ai sensi dell'articolo 143 comma 1 lett. e).

BENI PAESAGGISTICI E ULTERIORI CONTESTI

Le opere in progetto, intendendo con ciò le opere di linea e le opere viarie connesse, e relative aree di cantiere fisso, interessano Aree tutelate per legge di cui all'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi ed Ulteriori contesti di cui all'art. 143 co. 1 lett. e del medesimo Decreto, mentre non si rileva alcuna interferenza con Immobili ed aree di notevole interesse pubblico di cui all'art. 136 del citato Decreto.

Entrando nel merito del rapporto intercorrente tra opere di linea, distinti nei tre tratti denominati "Collegamento ferroviario Aeroporto del Salento", "Raccordo Bari" e "Raccordo Taranto", e beni paesaggistici di cui agli artt. 142 e 143 co. 1 lett. e del D.lgs. 42/2004 e smi sono riportate nella tabella che segue.

Tabella 3-1 Rapporto tra opere di linea e beni paesaggistici

<i>Opera di linea</i>	<i>Progressive chilometriche</i>	<i>Beni paesaggistici</i>
Collegamento ferroviario Aeroporto del Salento	0+000 - 0+075	Art. 142 co. 1 lett. b
	2+919	Art. 143 co. 1 lett. e “Strade a valenza paesaggistica”
Raccordo Bari	0+000 - 0+768	-
Raccordo Taranto	0+700 - 1+064	Art. 142 co. 1 lett. b
	0+825 - 1+064	Art. 143 co. 1 lett. e “Area di rispetto siti storico-culturali”
	1+025 - 1+064	Art. 143 co. 1 lett. e “Area di rispetto dei boschi”

Come si evince dalla tabella precedente, l'unica area tutelata per legge interessata dalle opere di linea riguarda esclusivamente i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi (Art. 142 co. 1 lett. b del DLgs 42/2004 e smi); tale interferenza attiene il Collegamento ferroviario Aeroporto del Salento ed il Raccordo Taranto.

Per quanto concerne gli ulteriori contesti di cui all'art. 143 co. 1 lett. e del DLgs 42/2004 e smi, si evidenzia l'attraversamento da parte del Collegamento ferroviario Aeroporto del Salento di un tratto di strada a valenza paesaggistica e l'interessamento di una area di rispetto siti storico-culturali e una area di rispetto dei boschi da parte del Raccordo Taranto.

Dalla tabella precedente si evince inoltre come il Raccordo Bari non interessi alcun bene paesaggistico di cui alla parte terza del DLgs 42/2004 e smi.

Si evidenzia inoltre la presenza di un elemento appartenente agli ulteriori contesti in prossimità del Collegamento ferroviario, in corrispondenza delle progressive 3+600 - 3+825 circa. In particolare, riguarda un bene testimonianza della stratificazione insediativa riconducibile alla Masseria Pagliarone e relativa area di rispetto. A tal riguardo si specifica che, da approfondimenti eseguiti, non è emersa la presenza di detta Masseria nell'ambito dell'area indicata dal PPTR.

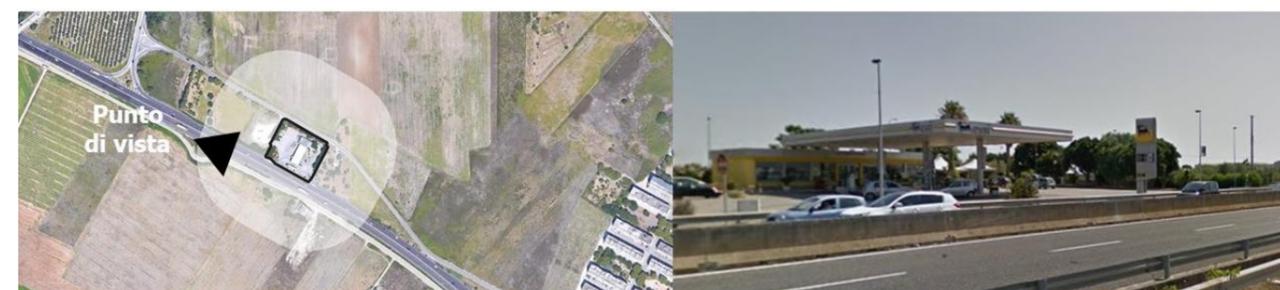


Figura 3-1 Vista aerea e presa fotografica del bene denominato Masseria Pagliarone in UCP componenti della Struttura antropica e storico culturale del PPTR – Puglia.



Dalla tabella che segue, che riporta i rapporti intercorrenti tra beni paesaggistici di cui agli artt. 142 e 143 co. 1 lett. e del D.lgs. 42/2004 e smi e le opere viarie connesse, si evince che solo la viabilità NV10 interessa l'area tutelata per legge ai sensi dell'Art. 142 co. 1 lett. b del DLgs 42/2004 e smi, mentre le NV02 ed NV11 e le NV04, NV07 interessano rispettivamente le Strade a valenza paesaggistica e le Aree di rispetto siti storico-culturali di cui Art. 143 co. 1 lett. e del DLgs 42/2004 e smi.

Tabella 3-2 Rapporto tra opere viarie connesse e beni paesaggistici

<i>Opera viaria connessa</i>		<i>Beni paesaggistici</i>
NV01	Ricucitura SP42	-
NV02	Viabilità adeguamento SS16	Art. 143 co. 1 lett. e "Strade a valenza paesaggistica"
NV03	Adeguamento controstrada SS 379	-
NV04	Viabilità adeguamento SC della Torretta	-
NV05	Viabilità di adeguamento SC 105	-
NV06	Viabilità di ricucitura	-
NV07	Nuova rotatoria su SC 105	Art. 143 co. 1 lett. e "Area di rispetto siti storico-culturali"
NV08	Viabilità di adeguamento SS 697	-
NV09	Viabilità di ricucitura	-
NV10	Collegamento fabbricato tecnologico	Art. 142 co. 1 lett. b
NV11	Adeguamento controstrade SS16	Art. 143 co. 1 lett. e "Strade a valenza paesaggistica"
NV12	Nuova rotatoria su SC della Torretta	-

Il progetto relativo al collegamento ferroviario Aeroporto del Salento prevede inoltre una serie di opere idrauliche costituite da collettori a supporto delle opere infrastrutturali. La tabella che segue riporta pertanto il rapporto tra beni paesaggistici ed i collettori idraulici associati alla linea.

Tabella 3-3 Beni paesaggistici interessati dai collettori idraulici

<i>Collettori idraulici</i>	<i>Beni paesaggistici</i>
IN11	Art. 142 co. 1 lett. b e c
IN12	Art. 142 co. 1 lett. b
IN13	Art. 142 co. 1 lett. b
	Art. 143 co. 1 lett. e <ul style="list-style-type: none"> • "Area di rispetto siti storico-culturali" • "Formazioni arbustive in evoluzione naturale"
IN14	Art. 142 co. 1 lett. b e c
IN15	-
IN16	Art. 136 co. 1 lett. c/d
	"Zona costiera Apani - Punta Penna sita nel comune di Brindisi"
	Art. 142 co. 1 lett. a e g
	Art. 143 co. 1 lett. e <ul style="list-style-type: none"> • "Strade a valenza paesaggistica" • "Formazioni arbustive in evoluzione naturale" • "Area di rispetto dei boschi"



In ultimo, la tabella che segue riporta i rapporti intercorrenti tra le aree di cantiere fisso ed i beni paesaggistici di cui agli artt. 142 e 143 co. 1 lett. e del D.lgs. 42/2004 e smi. Dalle informazioni riportate in tabella si evince che solo i cantieri A.S.07 e A.T.10 interessano le aree di cui all'art. 142 co. 1 lett. b del citato Decreto, mentre le aree di cantiere fisso A.T.02, A.T.03 e A.T.06, A.T.10 interessano rispettivamente le Strade a valenza paesaggistica e le Aree di rispetto siti storico-culturali di cui Art. 143 co. 1 lett. e del DLgs 42/2004 e smi.

Tabella 3-4 Rapporto tra aree di cantiere fisso e beni paesaggistici

<i>Cantiere</i>	<i>Beni paesaggistici</i>	<i>Cantiere</i>	<i>Beni paesaggistici</i>
C.B.01	-	A.T.03	Art. 143 co. 1 lett. e "Strade a valenza paesaggistica"
C.A.01	-		
C.O.01	-	A.T.04	-
A.S.01	-	A.T.05	-
A.S.02	-	A.T.04	-
A.S.03	-	A.T.06	-
A.S.04	-	A.T.07	-
A.S.05	-	A.T.08	-
A.S.06	-	A.T.09	-
A.S.07	Art. 142 co. 1 lett. b	A.T.07	-
A.S.08	-	A.T.10	Art. 142 co. 1 lett. b Art. 143 co. 1 lett. e "Area di rispetto siti storico-culturali"
A.S.09	-		
A.T.01	-		
A.T.02	Art. 143 co. 1 lett. e "Strade a valenza paesaggistica"	A.T.11	-
		D.T.01	-

RAPPORTO TRA PROGETTO ED IL SISTEMA DEI VINCOLI

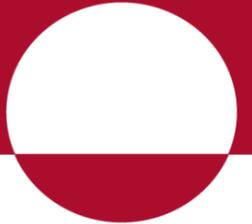
Per quanto attiene al sistema dei vincoli e delle tutele, la cui analisi è stata condotta all'interno del paragrafo Beni paesaggistici e ulteriori contesti si ricorda che le opere in progetto e relative aree di cantiere fisso non interessano direttamente:

- Beni culturali di cui all'art. 10 del D.Lgs. 42/2004 e smi
- Aree naturali protette ai sensi della Legge 394/91
- Rete Natura 2000

Stante quanto premesso, le uniche situazioni di interferenza tra l'opera in progetto, intendendo con ciò le opere di linea e le opere viarie connesse, ed il sistema dei vincoli attiene, pertanto ai beni paesaggistici di cui all'articolo 142 del DLgs 42/2004 e smi, ossia le aree tutelate per legge ed agli ulteriori contesti paesaggistici di cui all'art. 143 co. 1 lett. e del medesimo Decreto.

Per quanto attiene alle aree tutelate per legge di cui all'articolo 142 co. 1 del DLgs 42/2004 e semi i beni interessati sono:

- i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare (Art. 142 co. 1 lett. a del DLgs 42/2004 e smi);
- i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi (Art. 142 co. 1 lett. b del DLgs 42/2004 e smi);
- i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (Art. 142 co. 1 lett. c del DLgs 42/2004 e smi);
- i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dagli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018).



Entrando nel merito, le opere di linea interessano le aree di cui all'articolo 142 co. 1 lett. b del DLgs 42/2004 e s.m.i. per una estensione complessiva pari a circa 440 metri, equivalenti a circa il 5,5% dell'estesa complessiva del tracciato. Si specifica inoltre che, la quasi totale interferenza riguarda il Raccordo Taranto (con circa 365 metri) e, secondariamente, il Collegamento ferroviario Aeroporto del Salento (con circa 75 metri), escludendo pertanto l'interessamento da parte del Raccordo Bari.

Rapporto con aree tutelate ex art. 142 co. 1 lett. b

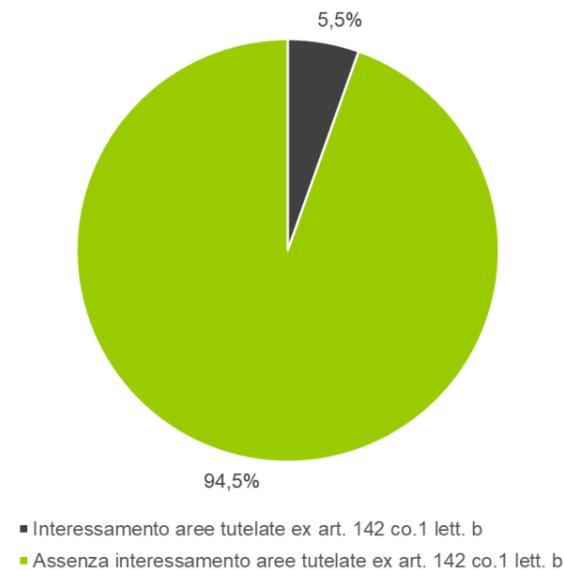


Figura 3-2 Rapporto tra opera di linea e aree articolo 142 co. 1 lett. b)

Per quanto invece riguarda le aree di cui all'articolo 143 co. 1 lett. e del DLgs 42/2004 e s.m.i., la parte delle opere di linea ricadenti in detta fattispecie di aree tutelate riguarda esclusivamente il Raccordo Taranto ed ammonta a circa 280 metri, pari a circa il 3,5% rispetto all'estesa totale dell'infrastruttura ferroviaria. Tali interferenze riguardano nello specifico circa il 3% le "Aree di rispetto siti storico-culturali" e circa lo 0,5% le "Aree di rispetto dei boschi". A ciò si segnala inoltre l'attraversamento da parte del Collegamento ferroviario Aeroporto del Salento, alla progressiva 2+919, di una "Strada a valenza paesaggistica" ai sensi dell'art. 143 co. 1 lett. e del DLgs 42/2004 e s.m.i.

Rapporto con aree tutelate ex art. 143 co. 1 lett. e



Figura 3-3 Rapporto tra opera di linea e aree articolo 143 co. 1 lett. e)



Per quanto concerne le opere viarie connesse, quelle che risultano parzialmente ricadere in territorio gravato da tali tipologie di beni paesaggistici sono evidenziate nella tabella che segue.

Tabella 3-5 Beni paesaggistici interessati dalle opere viarie connesse

WBS	Beni paesaggistici (Art. 142 co. 1 lett. b)	Ulteriori contesti paesaggistici (Art. 143 co. 1 lett. e)	
		“Strade a valenza paesaggistica”	“Area di rispetto dei siti storico-culturali”
NV01	-	-	-
NV02	-	•	-
NV03	-	-	-
NV04	-	-	-
NV05	-	-	-
NV06	-	-	-
NV07	-	-	•
NV08	-	-	-
NV09	-	-	-
NV10	•	-	-
NV11	-	•	-
NV12	-	-	-

I collettori idraulici a supporto delle opere infrastrutturali attraversano territori gravati da vincolo paesaggistico. In particolare, si evidenziano le seguenti interferenze:

- Collettore IN11
 - Art. 142 co. 1 lett. b
 - Art. 143 co. 1 lett. e “Area di rispetto siti storico-culturali”, “Formazioni arbustive in evoluzione naturale”
- Collettore IN12
 - Art. 142 co. 1 lett. b
- Collettore IN11
 - Art. 142 co. 1 lett. b e c
- Collettore IN14
 - Art. 142 co. 1 lett. b e c
- Collettore IN16
 - Art. 136 co. 1 lett. c/d “Zona costiera Apani - Punta Penna sita nel comune di Brindisi”
 - Art. 142 co. 1 lett. a e g
 - Art. 143 co. 1 lett. e “Strade a valenza paesaggistica”, “Formazioni arbustive in evoluzione naturale”, “Area di rispetto dei boschi”

Come si evince dall'elenco sopra riportato, il Collettore idraulico IN16 rappresenta l'unica opera ad interessare una Area di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del DLgs 42/2004 e smi, che riguarda la Zona costiera Apani - Punta Penna sita nel comune di Brindisi (DM 1 Agosto 1985).



Come si evince dalla Figura 3-4 nel seguito riportata, rispetto alla estensione complessiva del Collettore IN16, pari a circa 3.250 metri, solo circa 250 metri di questo interessano l'area vincolata nella sua estremità più prossima alla costa; inoltre, dalla medesima figura è possibile osservare come il collettore attraversi l'area in affiancamento ad una viabilità esistente.



Figura 3-4 Rapporto tra area ex 136 e Collettore idraulico IN16

Per quanto concerne le aree di cantiere fisso previste, rispetto alle 26, solo i due cantieri A.S.07 e A.T.10 interessano le aree di cui all'art. 142 co. 1 lett. b del DLgs 42/2004 e smi, mentre le aree tecniche A.T.02, A.T.03 interessano Strade a valenza paesaggistica e l'area tecnica A.T.10 interessa un'Area di rispetto siti storico-culturali di cui Art. 143 co. 1 lett. e del citato Decreto.

Se, in termini quantitativi, i dati sopra riportati danno conto del ridotto interessamento delle aree tutelate per legge da parte delle opere in progetto e delle aree di cantiere, dal punto di vista concettuale occorre ricordare che le aree di

cui all'articolo 142, sebbene nel loro complesso costitutive beni paesaggistici, presentano natura totalmente differente da quelle di cui all'articolo 136, in ragione della ratio della norma.

Se nel caso delle aree di notevole interesse pubblico, che nello specifico risultano interessate limitatamente dal collettore IN16, l'apposizione del vincolo discende dal riconoscimento in dette aree di «valori storici, culturali, naturali, morfologici, estetici [e della] loro valenza identitaria in rapporto al territorio in cui ricadono», in quello delle aree tutelate per legge la loro qualificazione come beni paesaggistici discende dalla volontà di preservare nella loro integrità specifiche tipologie di elementi del paesaggio, quali per l'appunto i laghi e le loro sponde, a prescindere dalla loro qualità paesaggistica o rappresentatività.

Analogamente vale anche per quanto concerne gli ulteriori contesti definiti dal PPTR Puglia. Essi, infatti, sono costituiti dagli immobili e dalle aree sottoposti a specifica disciplina di salvaguardia e di utilizzazione ai sensi dell'art. 143, comma 1, lett. e) del Codice, finalizzata ad assicurarne la conservazione, la riqualificazione e la valorizzazione. La loro individuazione costituisce riconoscimento delle caratteristiche intrinseche e connaturali di tali immobili ed aree.



4. LA PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA REGIONALE

Il Piano paesaggistico territoriale regionale (PPTR) è stato approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015, con successivi aggiornamenti e rettifiche.

Il PPTR è finalizzato ad assicurare la tutela e la valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi di Puglia.

Il PPTR si articola nelle seguenti principali quattro parti e sinteticamente descritte a seguire:

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

Quadro conoscitivo e Atlante del Patrimonio

L'atlante del patrimonio rappresenta la struttura organizzativa del quadro conoscitivo del PPTR e costituisce il 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 le precondizioni 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.

Ambiti paesaggistici e relativi obiettivi di qualità e normative d'uso

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. 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'opera ferroviaria oggetto della presente Relazione, essa si inserisce all'interno dell'Ambito n. 9 "Campagna brindisina", nell'omonima figura territoriale e paesaggistica n. 9.1 "Campagna brindisina".

Il paesaggio dell'ambito è determinato dalla sua natura pianeggiante che caratterizza tutto il territorio dalla fascia costiera fino all'entroterra. Lungo la costa la piana la pianura fertilissima è occupata da vaste colture a seminativo, spesso contornate da filari di alberi e intervallate da frequenti appezzamenti di frutteti, vigneti e oliveti a sesto regolare. Proseguendo verso l'entroterra le colture alberate si infittiscono e aumentano di estensione dando origine ad un paesaggio caratterizzato dalla ordinata regolarità dei filari.



I centri insediativi risalgono prevalentemente all'epoca preromana: sorgono arretrati rispetto alla costa, sia per motivi difensivi che di salubrità, ad eccezione di Brindisi che è protetta dal mare dai bracci di una profonda insenatura.

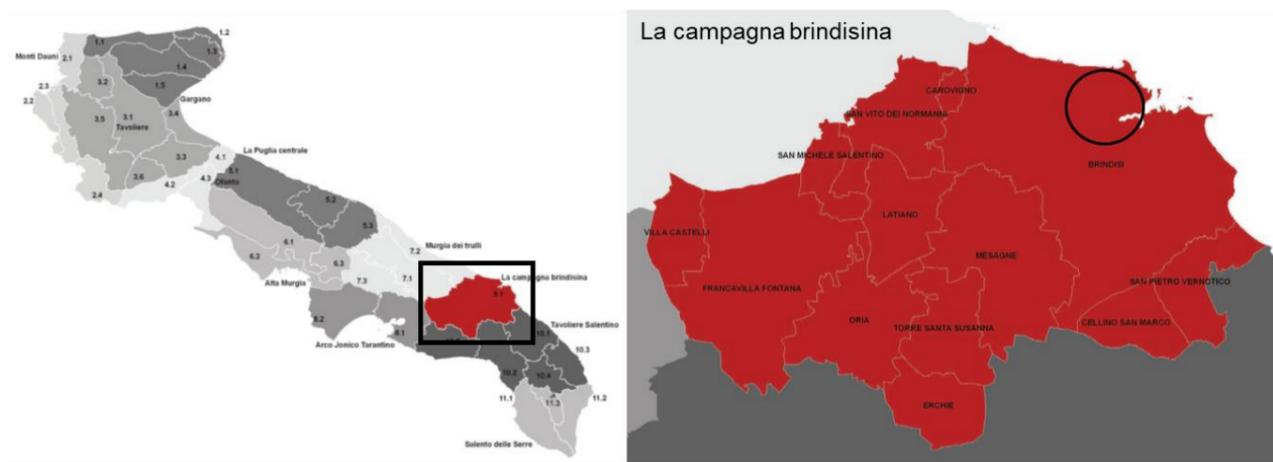


Figura 4-1 Ambito 9 - Campagna brindisina (in nero la localizzazione delle opere in progetto)

Disciplina dei beni paesaggistici e degli ulteriori contesti

Il PPTR individua e delimita i beni paesaggistici di cui agli artt. 136 e 142 del DLgs 42/2004 e smi, nonché ulteriori contesti a norma dell'art. 143 co. 1 lett. e) del medesimo Decreto e ne detta rispettivamente le specifiche prescrizioni d'uso e le misure di salvaguardia e utilizzazione.

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:

- Struttura idrogeomorfologica
 - Componenti geomorfologiche,
 - Componenti idrologiche,
- Struttura ecosistemica e ambientale
 - Componenti botanico-vegetazionali,
 - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici,
- 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;
- 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.



4.1 AMBITO DI PAESAGGIO LA CAMPAGNA BRINDISINA

L'ambito paesaggistico di riferimento in cui si inserisce la tratta ferroviaria oggetto di intervento è la piana brindisina la cui organizzazione territoriale si sviluppa attorno al capoluogo e al terminale dell'antica via Appia, il porto all'interno dell'insenatura naturale che ne ha consentito l'insediamento sin da epoche antiche.

L'uniforme bassopiano è compreso tra i rialzi terrazzati delle Murge a nord – ovest e le deboli alture del Salento settentrionale a sud con un fitto reticolo di canali associati a interventi di bonifica convergenti su Brindisi e sulla costa configuratasi nei due bracci di mare entro i quali sorge la città in una posizione leggermente elevata. Il tratto di costa brindisina è caratterizzata da importanti fenomeni di artificializzazione come le opere infrastrutturali del porto, le uniche componenti naturali assumono carattere relittuale, rappresentate dalle zone umide di Torre Guaceto e le paludi di Punta Contessa in cui sono evidenti le relazioni con la campagna irrigua.

Ampie produzioni agricole intensive coltivate a seminativo caratterizzano il paesaggio a ridosso della città, mentre la pianura dell'entroterra presenta caratteri paesaggistici diversificati dovuti al variare delle colture con vitigni e oliveti e dall'assetto mutevole delle partizioni meno regolari delle precedenti più ampie e regolari. Contribuiscono alla costruzione della trama i percorsi interpoderali e i filari di muretto a secco che spesso assumono dimensioni importanti alti due metri e larghi tra i cinque – sei, vengono denominati "paretoni" e rappresentano le tracce di un antico sistema di fortificazioni messapiche.

L'armatura insediativa della piana è costruita principalmente sulle trasversali di collegamento tra i centri capoluogo Taranto – Brindisi – Lecce e quindi dei due sistemi costieri, Jonico e Adriatico e costituiscono un sistema insediativo dalla trama rarefatta e differente per densità dal Salento e dalla Valle d'Itria.

All'interno del sistema la città di Brindisi assume un ruolo centrale, in termini di posizione geografica e territoriale, rispetto a quanto avviene lungo gli assi viari strutturanti nelle direzioni nord – sud e il versante costiero opposto.

L'insediamento brindisino è il frutto di processi di forte antropizzazione territoriale. Le bonifiche, oltre a rendere coltivabile la terra, ha avviato nuove pratiche insediative turistiche, che insieme alla produzione intensiva dei terreni e alle piattaforme produttive restituiscono l'immagine di un paesaggio urbano distante e distaccato dal senso dei luoghi originali. Nello specifico lungo la statale 613 verso Lecce e lungo la statale 7 in direzione Taranto si concretizzano insediamenti produttivi lineari e, lungo la costa a sud domina l'area industriale di Cerano in cui scorre il "fiume grande". Mentre a nord tra i comuni di San Vito e Francavilla Fontana l'insediamento si consolida lungo le radiali e si disperde nella Valle d'Itria poggiandosi alla parcellizzazione fondiaria.

Dell'ambito 9, appena descritto si riportano in Figura 4-2 un estratto della Sezione B2 - sintesi delle invarianti strutturali, sistemi e componenti della figura territoriale della campagna irrigua della piana brindisina in cui si inserisce la tratta ferroviaria.

SEZIONE B.2.3.1 SINTESI DELLE INVARIANTI STRUTTURALI DELLA FIGURA TERRITORIALE (LA CAMPAGNA IRRIGUA DELLA PIANA BRINDISINA)		
Invarianti Strutturali (sistemi e componenti che strutturano la figura territoriale)	Stato di conservazione e criticità (Fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità della figura territoriale)	Regole di riproducibilità delle invarianti strutturali
		La riproducibilità dell'invariante è garantita:
<p>Il sistema idrografico costituito da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il reticolo densamente ramificato della piana di Brindisi, per lo più irregimentato in canali di bonifica, che si sviluppa sul substrato impermeabile; - i bacini endoreici e dalle relative linee di deflusso superficiali e sotteranee, nonché dai recapiti finali di natura carsica (vore e inghiottitoi); - il reticolo idrografico superficiale principale del Canale Reale e dei suoi affluenti, che si sviluppa ai piedi dell'altopiano calcareo; <p>Questo sistema rappresenta la principale rete di deflusso delle acque e dei sedimenti dell'altopiano e della piana verso le falde acquifere del sottosuolo e il mare, e la principale rete di connessione ecologica all'interno della figura.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Occupazione antropica delle principali linee di deflusso delle acque; - Interventi di regimazione dei flussi e artificializzazione di alcuni tratti, che hanno alterato i profili e le dinamiche idrauliche ed ecologiche del reticolo idrografico, nonché l'aspetto paesaggistico; 	Dalla salvaguardia della continuità e integrità dei caratteri idraulici, ecologici e paesaggistici del sistema idrografico endoreico e superficiale e dalla loro valorizzazione come corridoi ecologici multifunzionali per la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il loro percorso;
<p>Il sistema agro-ambientale della piana di Brindisi, costituito da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vaste aree a seminativo prevalente; - il mosaico di frutteti, oliveti e vigneti a sesto regolare, di impianto relativamente recente, intervallati da sporadici seminativi; - le zone boscate o a macchia, relitti degli antichi boschi che ricoprivano la piana (a sud-est di Oria, presso la Masseria Laurito, a nord di S. Pancrazio); - gli incolti con rocce nude affioranti, che anticipano i paesaggi dei pascoli rocciosi del tavoliere salentino. 	<ul style="list-style-type: none"> - Alterazione e compromissione della leggibilità dei mosaici agro-ambientali e dei segni antropici che caratterizzano la piana con trasformazioni territoriali quali: espansione edilizia, insediamenti industriali, cave e infrastrutture; 	Dalla salvaguardia dei mosaici agrari e delle macchie boscate residue;
<p>Il sistema insediativo principale è strutturato su due assi che si intersecano nella città di Brindisi: l'ex via Appia che collega i due mari e l'asse Bari-Lecce. A questo sistema si aggiungono strade radiali che collegano il capoluogo ai centri dell'entroterra (ad es. Brindisi – San Vito dei Normanni)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Progressiva saturazione tra i centri che si sviluppano lungo la SS7 e la SS16, con espansione edilizia e impianti produttivi lineari (come ad esempio tra Brindisi e Mesagne e Brindisi e San Vito dei Normanni); 	Dalla salvaguardia dei varchi presenti tra i centri che si sviluppano lungo la Statale 7;
<p>Il complesso sistema di segni e manufatti testimonianza delle culture e attività storiche che hanno caratterizzato la figura, quali: reticoli di muri a secco, masserie, paretoni e limitoni.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Abbandono e progressivo deterioramento delle strutture, dei manufatti e dei segni delle pratiche rurali tradizionali; 	Dalla salvaguardia del patrimonio rurale storico e dei caratteri tipologici ed edilizi tradizionali; nonché dalla sua valorizzazione per la ricezione turistica e la produzione di qualità (agriturismi);

Figura 4-2 Ambiti paesaggistici della Regione Puglia con un estratto della sintesi della Sezione B - invarianti strutturali - della figura territoriale della Campagna irrigua della piana brindisina..



5. COMPATIBILITÀ DELLE OPERE CON GLI OBIETTIVI DI QUALITÀ (ART. 37 NTA DEL PPRT)

Il presente documento intende specificare la compatibilità delle opere in progetto e con gli Obiettivi di Qualità e le Normative d'uso di cui all'art. 37 delle NTA del Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia.

L'art. 37 delle NTA Individuazione degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso, al comma 1 riporta quanto segue: *In coerenza con gli obiettivi generali e specifici dello scenario strategico di cui al Titolo IV, Elaborato 4.1, il PPTR ai sensi dell'art. 135, comma 3, del Codice, in riferimento a ciascun ambito paesaggistico, attribuisce gli adeguati obiettivi di qualità e predispone le specifiche normative d'uso di cui all'Elaborato 5 – Sezione C2.* (Comma 1 Art.37 NTA del PPTR Regione Puglia).

Ed ancora al comma 4 si evidenzia *Il perseguimento degli obiettivi di qualità è assicurato dalla normativa d'uso costituita da indirizzi e direttive specificamente individuati nella Sezione C2) delle schede degli ambiti paesaggistici, nonché dalle disposizioni normative contenute nel Titolo VI riguardante i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti ricadenti negli ambiti di riferimento* (Comma 4 Art.37 NTA del PPTR Regione Puglia).

Gli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale sono declinati nella Sezione C2 della Scheda predisposta per ciascun ambito, in forma tabellare articolati secondo la struttura di seguito riportata; agli obiettivi corrispondono indirizzi e direttive relativi alla normativa d'uso del territorio:

A.1 Struttura e componenti idro-geo-morfologiche

A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali

A.3 Struttura e componenti Antropiche e Storico – Culturali

A.3.1 Componenti dei Paesaggi Rurali

A.3.2 Componenti dei Paesaggi Urbani

A.3.3 Componenti visivo percettive

Gli indirizzi e le direttive sono rivolti ad Enti e a soggetti pubblici implicati nella pianificazione e programmazione e ai soggetti privati interessati dalla pianificazione, per il livello che gli compete, e alla progettazione di opere che comporti una rilevante trasformazione territoriale.

Entrando nel merito del caso specifico si rammenta che le opere in progetto interessano Beni Paesaggistici e Ulteriori contesti paesaggistici delle strutture territoriali di seguito elencate:

- Struttura e componenti idro-geo-morfologiche e segnatamente con
 - *Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare (art. art. 142 co1 lett. a) DLgs 42/2004)*
 - *Territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia (art. 142, co. 1, lett. b) D.Lgs. 42/2004 e smi)*
 - *Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (Art. 142, co. 1, lett. c) D.Lgs. 42/2004 e smi)*
- Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali e segnatamente con:
 - *Territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento (Art. 142, co. 1, lett. g) D.Lgs. 42/2004 e smi)*
 - *Ulteriori contesti, diversi da quelli indicati all'articolo 134, da sottoporre a specifiche misure di salvaguardia e di utilizzazione e individuati dal Piano Paesaggistico ai sensi dell'art 143 co.1 lett. e) DLgs 42/2004*
 - Componenti botanico vegetazionali – Formazioni arbustive in evoluzione
 - Componenti botanico vegetazionali –Area di rispetto dei boschi
- Struttura e componenti Antropiche e Storico – Culturali e nello specifico
 - *Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art. 136, co. 1 lett. c e d D.Lgs. 42/2004 e smi)*
 - *Ulteriori contesti, diversi da quelli indicati all'articolo 134, da sottoporre a specifiche misure di salvaguardia e di utilizzazione e individuati dal Piano Paesaggistico ai sensi dell'art 143 co.1 lett. e) DLgs 42/2004*
 - Componenti dei Paesaggi Urbani – Area di rispetto siti storico - culturali
 - Componenti visivo percettive – Strade a valenza paesaggistica



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

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

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

Stante quanto previsto dagli artt. 60 – indirizzi – 61 – direttive – 62 prescrizioni della NTA del PPTR al fine del raggiungimento degli obiettivi posti, la tutela è volta alla salvaguardia della compagine vegetazione costituente le formazioni vegetazionali di rilievo. A tal proposito si rammenta quanto emerso nell'analisi del rapporto tra il progetto e il sistema delle tutele in cui si evidenzia come lo 0,5% delle aree di rispetto di formazioni boschive venga interessato dalle opere.

Riguardo la Struttura antropica storico culturale le norme favoriscono la valorizzazione delle testimonianze della struttura insediativa storico - rurale, forniscono direttive per la salvaguardia dei varchi lungo gli assi che costituiscono l'armatura insediativa e incentivano interventi per la mobilità lenta e sostenibile.

Come più diffusamente esposto in precedenza, delle opere previste progetto l'opera di adeguamento della viabilità esistente NV07 ricade, in parte, all'interno dell'area di rispetto di siti storico culturali, stante quanto previsto dalle NTA e segnatamente dall'articolo 82 – Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l'area di rispetto delle componenti culturali insediative -, sono ammissibili interventi sulla rete infrastrutturale esistente purché non vengano compromessi i valori storico culturali e paesaggistici. Inoltre nell'ambito complessivo delle opere, si precisa che lo sviluppo planimetrico è studiato nell'ottica di salvaguardare il sistema insediativo, in particolare gli elementi che costituiscono l'insediamento della produzione agricola.

Analoghe considerazioni valgono per quanto concerne l'intervento di adeguamento della viabilità sulla SS16 ritenuta strada a valenza paesaggistica. All'art. 88 - Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le componenti dei

valori percettivi - si legge che non sono ammissibili interventi che compromettano l'integrità dei peculiari valori paesaggistici e nella loro articolazione in strutture: idrogeomorfologica, ecosistemica ambientale, antropica storico culturale godibili dagli assi a valenza paesaggistica e dai maggiori punti di vista sul territorio. L'asse viario dell'opera NV02 di fatto calca l'asse della preesistente SS16, per tipologia e caratteristiche morfologiche funzionali, l'intervento risulta essere coerente con la preesistenza.

Al fine di restituire con immediatezza la compatibilità di quanto progettato con gli obiettivi di qualità, si è inteso riproporre una tabella strutturata come di seguito schematizzata:

SEZIONE C2 – SCHEDA AMBITO 9 -			
Obiettivi generali	Normativa d'uso		
Obiettivi specifici	Indirizzi	Direttive	Verifica di compatibilità



VERIFICA DEGLI OBIETTIVI DI QUALITÀ (PAESAGGISTICA E TERRITORIALE E NORMATIVA D'USO – AMBITO 9 – Campagna irrigua della campagna brindisina)			
Obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale	Indirizzi	Direttive	Verifica di compatibilità con le opere in progetto
A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali			
<p>1. Garantire l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici</p> <p>2. Migliorare la qualità ambientale del territorio;</p> <p>2.3. Valorizzare i corsi d'acqua come corridoi ecologici multifunzionali</p>	<p>Valorizzare o ripristinare la funzionalità ecologica dei corsi d'acqua perenni e temporanei;</p>	<p>Individuano anche cartograficamente le aree di pertinenza fluviale ai fini di una riconnessione e rinaturalizzazione attraverso tecniche di ingegneria naturalistica</p> <p>Promuovono la valorizzazione e il ripristino naturalistico del Canale Reale e del sistema dei corsi d'acqua temporanei come corridoi ecologici multifunzionali di connessione tra costa ed entroterra</p> <p>Prevedono misure atte ad impedire l'occupazione o l'artificializzazione delle aree di foce dei corsi d'acqua</p>	<p>Le opere in progetto e, in particolare, le opere ricadenti nei territori contermini i laghi occupano porzioni territoriali in cui non si rilevano componenti vegetazioni di rilievo, inoltre è da precisare, che oltre la necessaria regimentazione idraulica, non sono previste opere di scavalco dei corsi d'acqua, garantendo così la continuità ecologica del sistema.</p>
A.3 Struttura e componenti antropiche storico culturali			
3.2 Componenti dei paesaggi urbani			
<p>4. Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici</p> <p>5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale insediativo</p> <p>4.1. Valorizzare i caratteri peculiari dei paesaggi rurali storici</p> <p>4.5. Salvaguardare gli spazi rurali e le attività agricole</p>	<p>Riqualificare e restaurare i paesaggi della Riforma Agraria, valorizzando il rapporto degli stessi con le aree agricole contermini</p>	<p>Individuano, anche cartograficamente, gli elementi della Riforma (edifici, manufatti Infrastrutture, sistemazioni e partizioni rurali) ai fini di garantirne la tutela</p> <p>Evitano la proliferazione di edificazioni che snaturano il rapporto tra edificato e spazio agricolo caratteristico delle modalità insediative della Riforma</p>	<p>Tra le caratteristiche formali del tracciato ferroviario in progetto si pone attenzione sull'andamento planimetrico con due curve che interrompono la retta ferroviaria. Tale particolare scelta progettuale trova fondamento in due motivazioni. La prima è la necessità di ottimizzare il superamento delle interferenze con gli assi viari preesistenti, la seconda è preservare l'assetto insediativo. Nello specifico sono state preservate parti della città della produzione agricola.</p>
<p>6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee</p> <p>11. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture</p>	<p>Riqualificare le aree produttive dal punto di vista paesaggistico, ecologico, urbanistico edilizio ed energetico</p>	<p>Individuano, anche cartograficamente, le aree produttive da trasformare prioritariamente in APPEA (Aree Produttive Paesaggisticamente e Ecologicamente Attrezzate</p> <p>In special modo nella periferia di Brindisi secondo quanto delineato dalle <i>Linee guida sulla progettazione e gestione di aree produttive paesisticamente e ecologicamente attrezzate</i></p> <p>Promuovono la realizzazione di parchi di riforestazione urbana (Parco CO2) nell'area industriale di Brindisi secondo quanto indicato dal <i>Progetto territoriale per il paesaggio regionale Patto città/campagna</i></p> <p>Promuovono la riqualificazione delle aree produttive e commerciali di tipo lineare lungo le direttrici SS7, SS16 attraverso progetti volti a ridurre l'impatto visivo, migliorare la qualità paesaggistica ed architettonica, rompere la continuità lineare dell'edificato e valorizzare il rapporto con le aree agricole contermini.</p>	<p>Nella sua complessità, l'opera, e in particolare, le opere viarie connesse, rientrano nell'attuale struttura territoriale relazionandosi a quella definita come armatura territoriale: l'insieme degli assi viari che dipartono a raggiera dal centro città e dalla tangenziale. La viabilità allo stato attuale indice particolarmente sulla struttura del paesaggio. Alla raggiera strutturale sono stati attribuiti significativi valori per il ruolo assunto nell'evoluzione della città. Antichi tracciati hanno contribuito alle regole dell'assetto insediativo. I nuovi sono importanti vettori di fruizione del paesaggio.</p> <p>Il tracciato ferroviario, nella sua definitiva configurazione, contrapponendosi alla raggiera della viabilità esistente, chiude l'insediamento assumendo il ruolo di [infra] limite. Una definizione del segno di separazione tra l'insediamento in evoluzione lungo gli assi viari esistenti e la campagna circostante.</p>