

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



**DIREZIONE TECNICA**  
**U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO**  
**S.O. AMBIENTE**

**PROGETTO DEFINITIVO**

**LINEA TARANTO – BRINDISI**  
**NUOVA STAZIONE DI NASISI**

**RELAZIONE DI VERIFICA DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA**

Compatibilità delle opere 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.

SCALA:

-
---

COMMESSA    LOTTO    FASE    ENTE    TIPO DOC.    OPERA/DISCIPLINA    PROGR.    REV.

I A 8 E    0 0    D    2 2    R H    I M 0 0 0 2    0 0 1    B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
B	Aggiornamento SIA	S. Terenzi	Ottobre 2021	S. Chiuchio G. Dajelli	Ottobre 2021	G. Leatini	Ottobre 2021	C. Ercole ottobre 2021  ITALFERR S.p.A. Dott.ssa Claudia Ercole Ordine Agrotecnici e Agronomi di Roma, Bari e Viterbo n. 445
A	Emissione Esecutiva		Settembre 2021		Settembre 2021		Settembre 2021	
File: IA8E00D22RHIM0002001B								n. Elab.: -

## INDICE

1. PREMESSA .....	3
2. INQUADRAMENTO DEL PROGETTO.....	4
3. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO .....	6
3.1 INTERVENTI SUL TRACCIATO FERROVIARIO .....	6
3.2 FABBRICATO VIAGGIATORI .....	9
3.3 FABBRICATO TECNOLOGICO .....	12
3.4 SOTTOPASSO.....	14
3.5 PIAZZALE ESTERNO E PARCHEGGIO .....	17
3.6 INTERVENTI SUL CORPO FERROVIARIO E IDRAULICA DI PIATTAFORMA .....	20
3.7 ANTENNA GSM-R.....	25
3.8 DEMOLIZIONI.....	27
4. RAPPORTO DEL PROGETTO CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE .....	29
4.1 INTERFERENZA DEGLI INTERVENTI CON VINCOLI E SISTEMI DI TUTELA.....	29
4.2 DISCIPLINA DEL PPTR DEI VINCOLI PAESAGGISTICI.....	43
4.3 DISCIPLINA DEL PPTR DEGLI ULTERIORI CONTESTI.....	44
4.4 VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI DELL'INTERVENTO IN PROGETTO SUGLI ELEMENTI VINCOLATI.....	47
5. COMPATIBILITÀ DELLE OPERE CON GLI OBIETTIVI DI QUALITÀ (ART.37 nta DEL PPTR) ..	48
5.1 VERIFICA DEGLI OBIETTIVI DI QUALITÀ (PAESAGGISTICA E TERRITORIALE E NORMATIVA D'USO – AMBITO 8 ARCO IONICO TARANTINO).....	49
6. STRALCI ED ESTRATTI PPTR.....	53
6.1 COMPONENTI GEOMORFOLOGICHE E IDROGEOLOGICHE – STRALCIO DELLA TAVOLA 6.1 DEL PPTR DELLA REGIONE PUGLIA.....	53
6.2 COMPONENTI BOTANICO-VEGETAZIONALI E COMPONENTI DELLE AREE PROTETTE E DEI SITI NATURALISTICI – STRALCIO DELLA TAVOLA 6.2 DEL PPTR DELLA REGIONE PUGLIA .....	54
6.3 COMPONENTI CULTURALI-INSEDIATIVI E COMPONENTI DEI VALORI PERCETTIVI – STRALCIO DELLA TAVOLA 6.3 DEL PPTR DELLA REGIONE PUGLIA.....	55

7. REPORT FOTOGRAFICO ..... 56

## 1. PREMESSA

La presente relazione, necessaria per il conseguimento da parte della Regione Puglia dell’Autorizzazione Paesaggistica in deroga delle opere ricadenti all’interno della Regione stessa, è redatta ai fini dell’espletamento della procedura di ottenimento del parere di Compatibilità Paesaggistica, di cui all’art.91 delle NTA del PPTR, per il Progetto Definitivo “*Linea Taranto – Brindisi. Nuova stazione di Nasisi*”, relativo agli interventi volti alla nuova configurazione della stazione Taranto-Nasisi della linea Taranto-Brindisi, i quali, interferendo con Ulteriori Contesti (art.89 co.1 lett.b.1), come individuati nell’art. 38 co.3.1 NTA del PPTR, devono risultare compatibili con le norme e gli obiettivi del Piano, di cui all’art. 37 delle NTA del PPTR, e non devono avere alternative localizzative e/o progettuali.

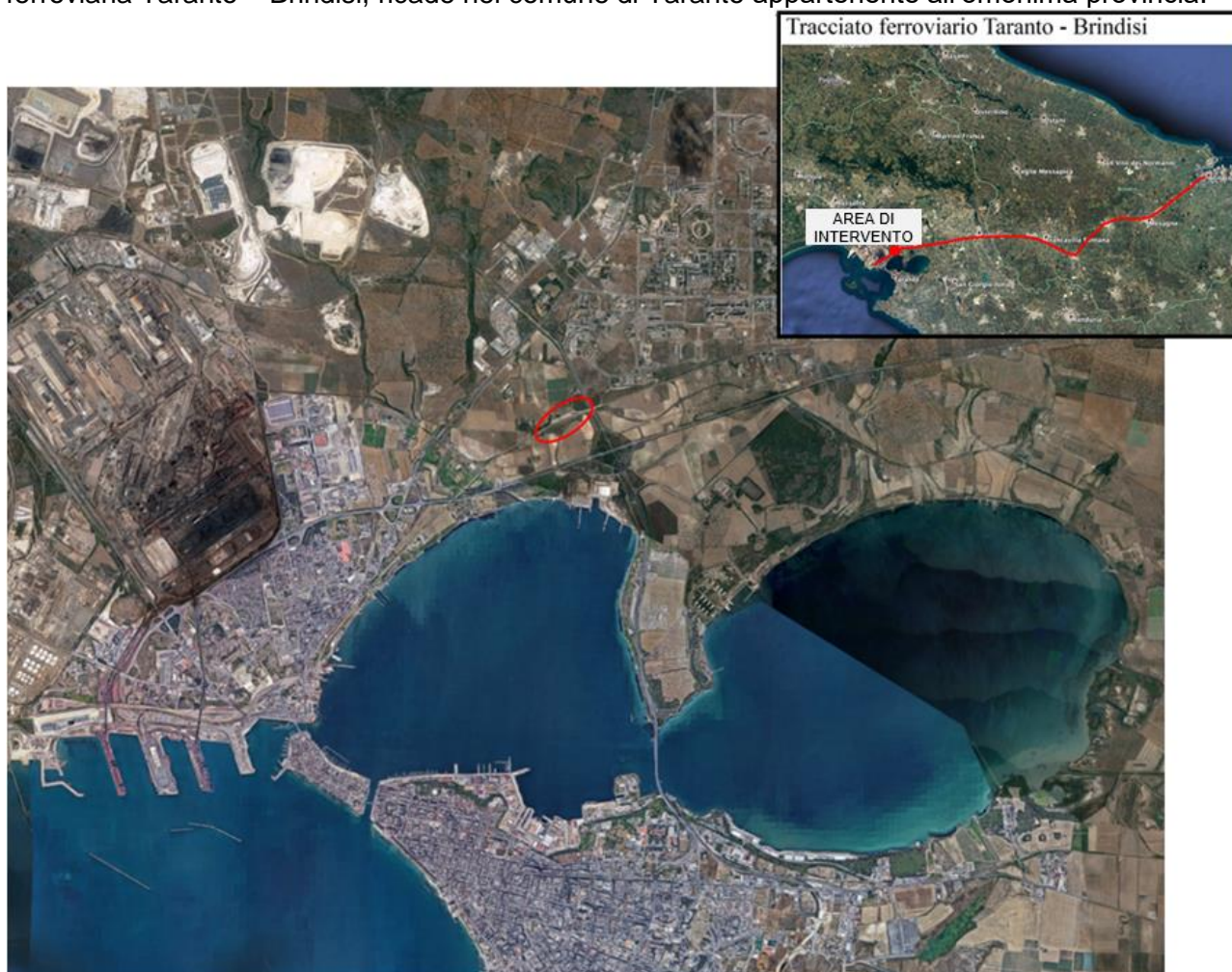
L’accertamento di compatibilità paesaggistica ha ad oggetto la verifica della compatibilità degli interventi progettuali previsti dal Progetto Definitivo con gli Obiettivi di Qualità e le Normative d’Uso di cui all’art. 37 delle NTA del PPTR della Regione Puglia.

La presente relazione risulta articolata in capitoli, riportanti:

- Inquadramento dell’area in cui si inseriscono gli interventi
- Breve descrizione degli interventi
- Analisi del rapporto del progetto con i vincoli e le tutele espresse dai Piani di Settore e valutazione degli impatti dell’intervento in progetto sugli elementi vincolati
- Analisi della compatibilità degli interventi con gli obiettivi di qualità e normative d’uso degli Ambiti di paesaggio interferiti, 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 dagli interventi;
  - Confronto con gli elaborati di riferimento del piano per ciascuna Struttura individuata;
  - Selezione 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.

## 2. INQUADRAMENTO DEL PROGETTO

Il progetto in esame, relativo alla realizzazione della nuova stazione di Nasisi, lungo la linea ferroviaria Taranto – Brindisi, ricade nel comune di Taranto appartenente all’omonima provincia.



*Figura 2-1 Inquadramento geografico e localizzazione dell’area di intervento (in rosso)*

La stazione attuale è localizzata a nord est di Taranto, lungo la linea Taranto-Brindisi alla progressiva chilometrica 3+999, fra le stazioni di Taranto e di Monteiasi-Montemesola. Tale impianto attualmente svolge la funzione di Posto di Movimento e non vi si effettua servizio viaggiatori. L’area assegnata per la realizzazione del nuovo impianto e relativo piazzale di servizio si trova all’interno della proprietà di RFI.



*Figura 2-2 Inquadramento territoriale: in rosso l'area d'intervento*

L'obiettivo principale è quello di permettere ai viaggiatori di poter fruire di un servizio funzionale di interscambio gomma-ferro, in modo da incentivare l'uso di mezzi alternativi all'auto.

Il progetto è inquadrato nell'ambito di un accordo quadro siglato nel 2019 tra RFI S.p.A. e la Regione Puglia, che prevede anche l'attestamento dei treni regionali per Bari, che attualmente fermano nella stazione di Taranto.

La località ferroviaria di Taranto Nasisi, posta al km 4 della linea Taranto-Brindisi, è oggi dotata di un solo binario e non è più abilitata a servizio viaggiatori, ma la sua posizione prossima al Quartiere «Paolo VI» la rende ideale per l'interscambio tra i servizi ferroviari e i numerosi servizi automobilistici extraurbani che penetrano nella città di Taranto da est. Pertanto, l'Accordo Quadro Regione Puglia-RFI prevede il prolungamento dei servizi Bari-Taranto sino a Nasisi e il potenziamento della stazione in oggetto. In particolare, l'intervento prevede la realizzazione di una stazione di n. 3 binari con modulo pari a 250 m e itinerari a 60 km/h, n. 2 marciapiedi a standard H55, un sottopasso con rampe di scale e ascensori, un nuovo fabbricato viaggiatori e un parcheggio ad esso antistante con capacità di 50 stalli per auto e 4 per bus.

### 3. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento in progetto ha come obiettivo principale la trasformazione dell'impianto esistente in stazione, con annessi tutti i servizi accessori per realizzare un servizio funzionale di interscambio ferro-gomma.

La componente di progetto ferroviario prevede dunque:

- l'adeguamento del binario di corsa (con traslazione verso sud per consentire la realizzazione del nuovo parcheggio di stazione);
- la realizzazione di n.2 binari di precedenza con itinerari contemporanei a 60km/h; uno di modulo pari ad almeno 250m per consentire l'incrocio e l'altro di modulo 650m per consentire l'attestamento dei servizi;
- la realizzazione di n.2 marciapiedi a standard H55 di lunghezza pari a 250 m.

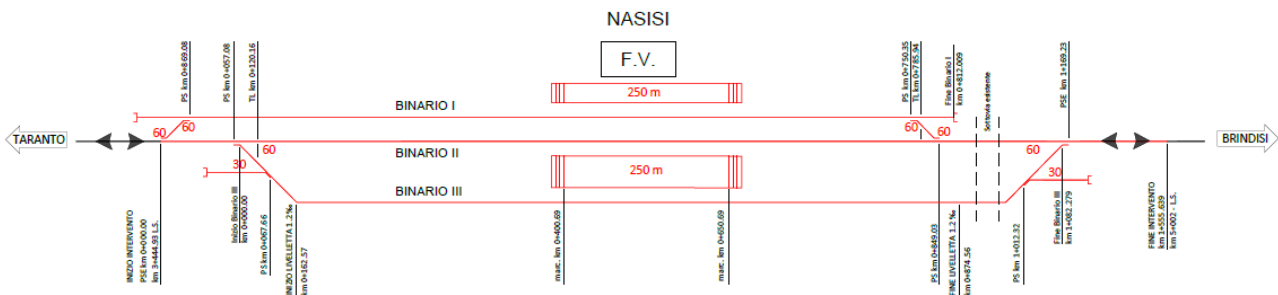


Figura 3-1 – Schematico di progetto

Completano l'intervento di progetto:

- un nuovo fabbricato viaggiatori;
- un nuovo fabbricato tecnologico;
- un sottopasso con rampe di scale e ascensori;
- un parcheggio per l'interscambio ferro-gomma;
- tutti gli interventi tecnologici per l'adeguamento al nuovo piano di stazione.

Di seguito sono stati analizzati singolarmente gli interventi previsti.

#### 3.1 Interventi sul tracciato ferroviario

L'intervento di adeguamento di tracciato che interessa il binario di corsa (Il binario di stazione) inizia al km 3+467.34 della linea storica in corrispondenza della futura P.S.E. lato Taranto e termina al km 4+804.60 della linea storica.

Il binario di stazione, collegato al II binario di corsa, si mantiene ad interasse pari a 4.00m da esso con l'aggiunta dei tronchini di sicurezza sia lato Taranto sia lato Brindisi e termina, lato Brindisi, alla km 0+750.35; altimetricamente l'andamento è coincidente con quello del II binario di corsa.

Il III binario di precedenza ha origine, lato Taranto alla progressiva km 0+057.08 di progetto e termina in corrispondenza della comunicazione con il binario II di corsa. Anche questo binario è dotato di tronchini di sicurezza sia lato Taranto sia lato Brindisi.

Le specifiche funzionali del Progetto definitivo sono sintetizzate nella successiva tabella.

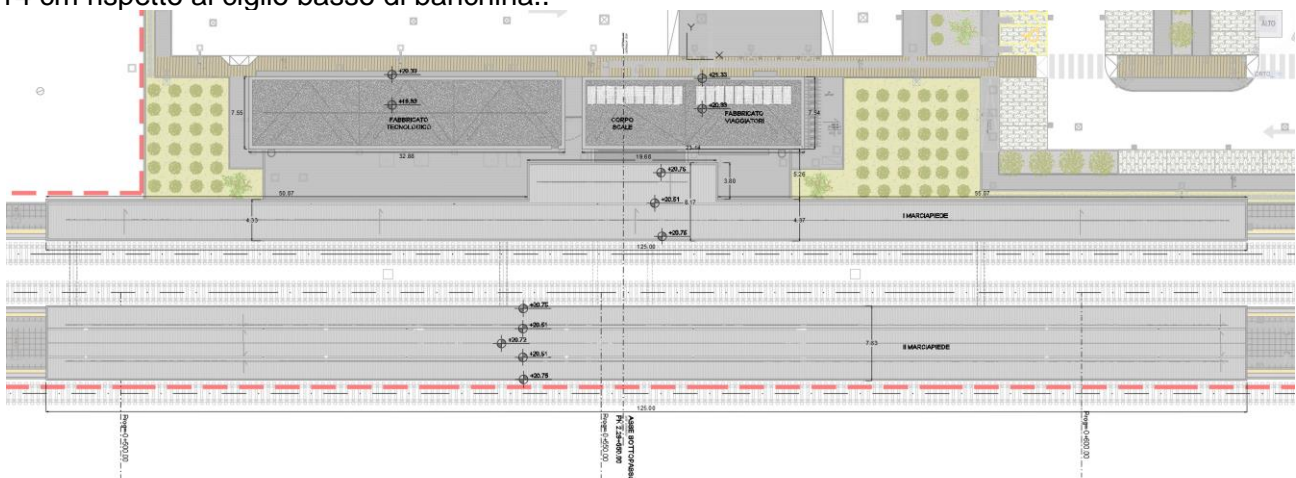
	<b>IMPIANTI</b>
Velocità di tracciato itinerario libero transito stazione	<b>Come velocità di linea</b>
Velocità massima sui rami deviati tra i binari di corsa e i binari di precedenza o incrocio	<b>60 km/h</b>
Modulo di stazione	<b>I binario 250 m II binario 250 m III binario 650 m</b>
Lunghezza marciapiedi	<b>Marciapiede 1: 250 m Marciapiede 2: 250 m</b>
Altezza marciapiedi	<b>55 cm</b>
Larghezza marciapiedi	<b>Marciapiede 1: 3.50m Marciapiedi 2: var. (min 7.20m)</b>

*Tabella 3.1 Aspetti infrastrutturali degli impianti*

Il complesso di stazione è dotato di due banchine lunghe 250 m, coperte per una lunghezza di 125 m con pensiline di attesa in acciaio, rispettivamente sul primo e secondo marciapiede.

Il primo marciapiede di banchina è collegato al Fabbricato Viaggiatori e al corpo scale che porta al sottopasso tramite un percorso coperto costituito dalla pensilina stessa e dagli aggetti delle coperture dei corpi di fabbrica. In affiancamento al corpo scale, ad est, viene progettato un locale tecnologico a servizio della Stazione. Tutte le banchine prevedono un cordolo prefabbricato in cls, pavimentazione in piastrelle di gres fine porcellanato non smaltato e non assorbente, posata con specifico collante su massetto in conglomerato di calcestruzzo armato e riempimento sottostante in materiale di rilevato. Le banchine sono munite di percorsi tattili, sempre in piastrelle di gres spessore 2 cm, con idonee targhe e mappe tattili che si sviluppano lungo tutte le banchine.

Le pensiline di attesa sono baricentriche rispetto all'impianto di stazione, poste su entrambi i marciapiedi per una lunghezza di 125 m con passo tra pilastri pari a 4,97 m. L'altezza all'intradosso risulta pari a 4,50m dal piano di banchina, ovvero 5,05 m dal piano del ferro. Risultano in aggetto di 14 cm rispetto al ciglio basso di banchina..



*Figura 3-2 Pianta copertura pensiline*



La pensilina ferroviaria del primo marciapiede risulta costituita da tre elementi uniti con specifico giunto strutturale e di finitura impermeabilizzante: un corpo centrale, in corrispondenza dell'ingresso della stazione per consentire l'accesso coperto all'utenza, a doppio appoggio di luce 2 m, per una larghezza globale pari a 8,20 m, e due corpi laterali a semplice appoggio con larghezza di 4,37 m. Nelle diverse tipologie la pensilina è costituita da pilastri in acciaio fondati su plinti o su solettone (in corrispondenza del sottopasso), con pozzetti di ispezione per l'ancoraggio; tali pozzetti prevedono un chiusino con porta-pavimentazione per l'integrazione della pavimentazione di banchina. La carpenteria metallica verticale viene mascherata tramite carter metallici verniciati colore RAL 7043, all'interno dei quali alloggiano i discendenti per lo scolo dell'acqua piovana. I discendenti, in lamiera di acciaio inox con para foglie, prevedono un pozzetto al piede, dal quale parte un tubo di scolo su ballast. La copertura è in pannelli sandwich coibentati autoportanti con lamiera grecata in alluminio preverniciato e lamiera micronervata in acciaio zincato preverniciato, tutto RAL 7043.

Tutta la copertura risulta piana, con pendenza minima per lo scolo delle acque.

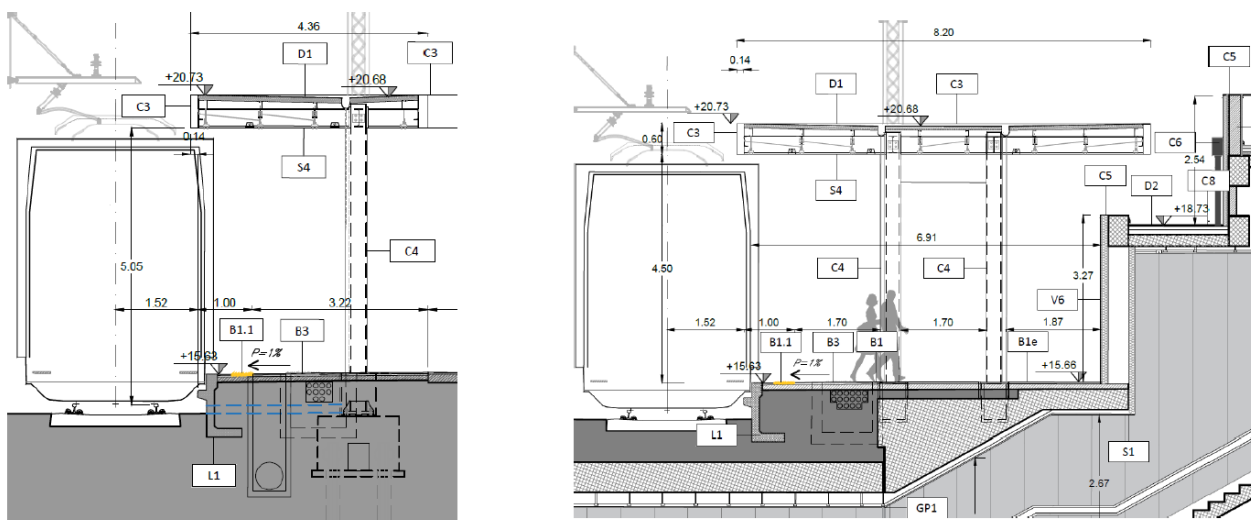


Figura 3-3: Sezione Pensilina a singolo appoggio (a sinistra) e a doppio appoggio (a destra) relativi al primo marciapiede

Il secondo marciapiede prevede un'unica tipologia di pensilina a doppio appoggio, con interasse pari a 2,50 m e sbalzo di 2,65 m, per una larghezza totale di 7,8 m. Lungo i corpi scala i pilastri appoggiano in corrispondenza dei muri della scala stessa, mentre le altre pilastrature fondano su plinti. La tipologia della pensilina è la medesima di quella del primo marciapiede.

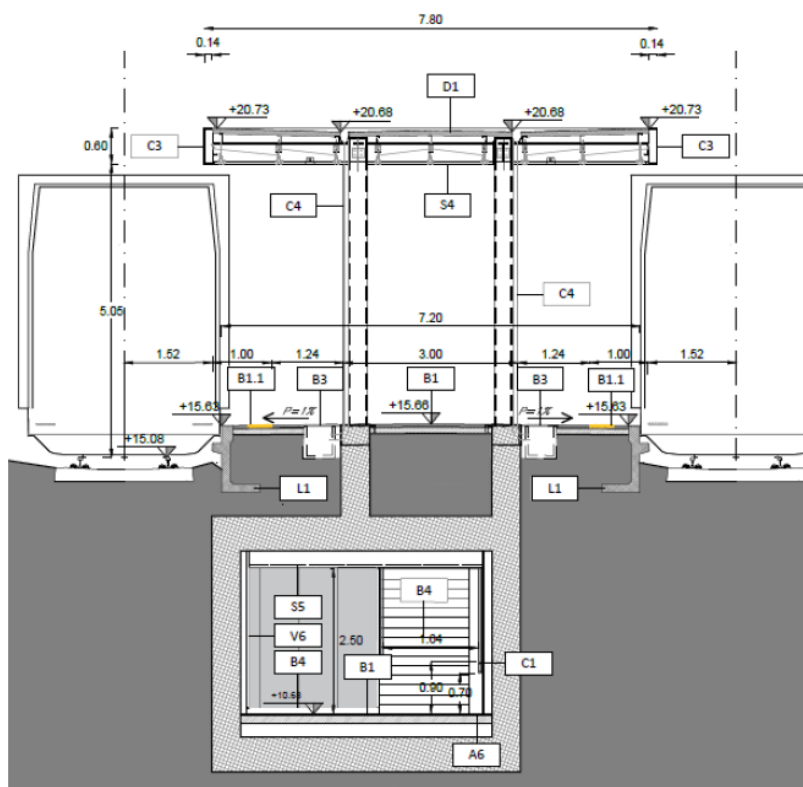


Figura 3-4: sezione pensilina del secondo marciapiede a doppio appoggio

### 3.2 Fabbricato Viaggiatori

La struttura, a pianta rettangolare, è costituita da un corpo di fabbrica ad un solo piano di dimensioni 12,85 m per 7,55 m circa di altezza lorda pari a 5,65 m con copertura piana; la stessa copertura aggetta verso est (misurando complessivamente 7,55 m x 23,15 m) appoggiandosi al corpo scala, dove si sviluppa la scala di accesso al sottopasso, l'ascensore e un locale tecnico per inverter del fotovoltaico, che si trova in copertura. Tra i due corpi di fabbrica si apre il passaggio al primo marciapiede di stazione, che risulta totalmente coperto. Il sistema strutturale è caratterizzato da un telaio spaziale monopiano, realizzato con travi e pilastri in calcestruzzo armato e avente copertura piana. Il telaio è costituito, in direzione trasversale, da una campata di luce 6,80 m e, in direzione longitudinale, da 2 campate di luce pari a 6,10 m. L'edificio presenta un interpiano strutturale netto di 5,05 m.

Il solaio di copertura, dello spessore totale di 22 cm, è del tipo semiprefabbricato a predalles, con getto in opera dei travetti e della caldana superiore.

Si riportano, nelle figure che seguono, pianta e sezioni della struttura in oggetto.

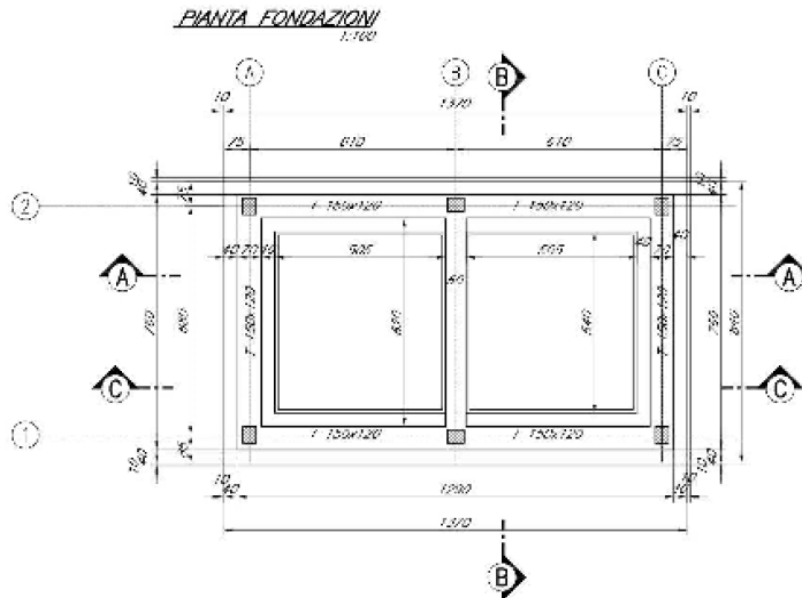


Figura 3-5 – Pianta fondazioni

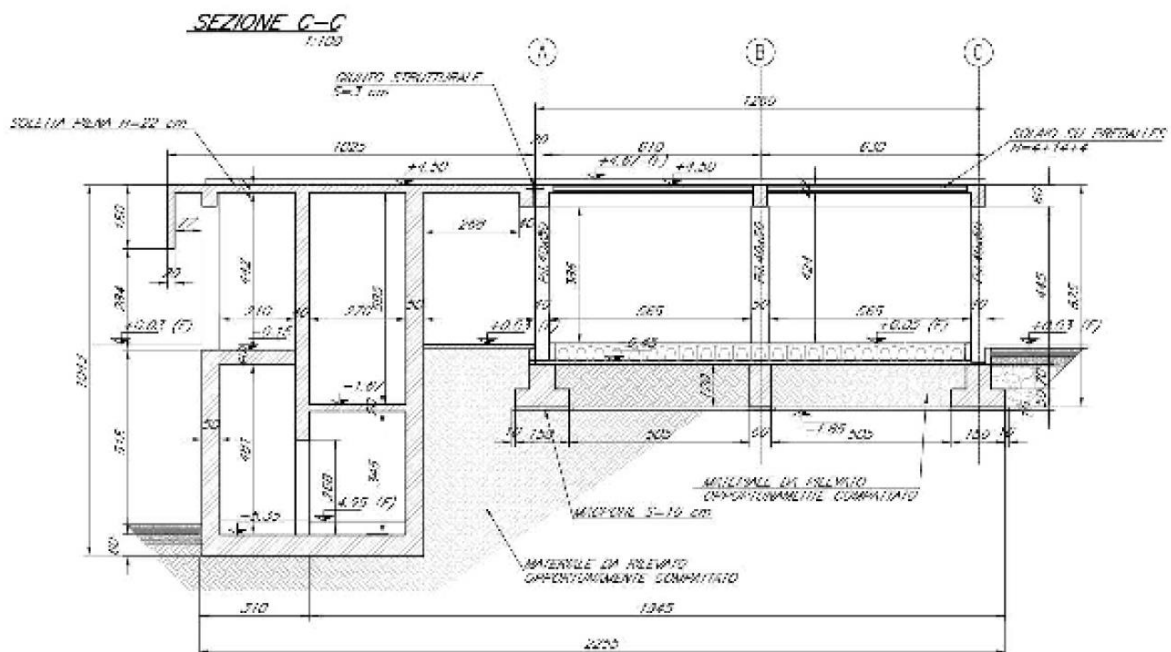


Figura 3-6 – Sezione Longitudinale.

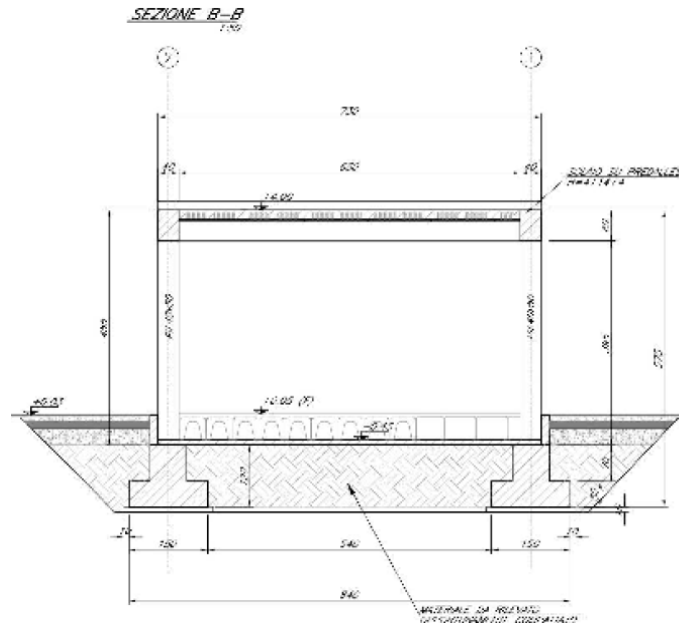
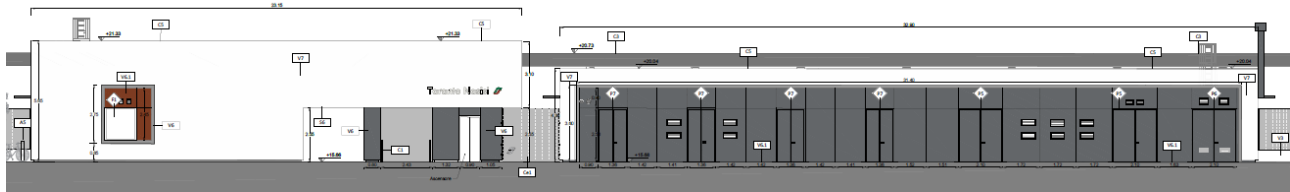


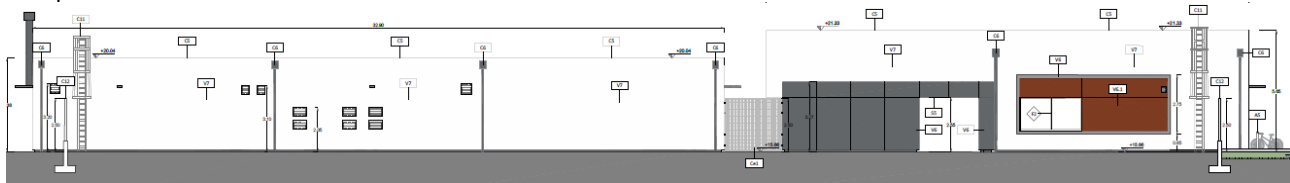
Figura 3-7 – Sezione trasversale.

Longitudinalmente il fabbricato viaggiatori è in continuità con la copertura dell'atrio di ingresso al sottopasso. Strutturalmente i due corpi sono separati da giunto.

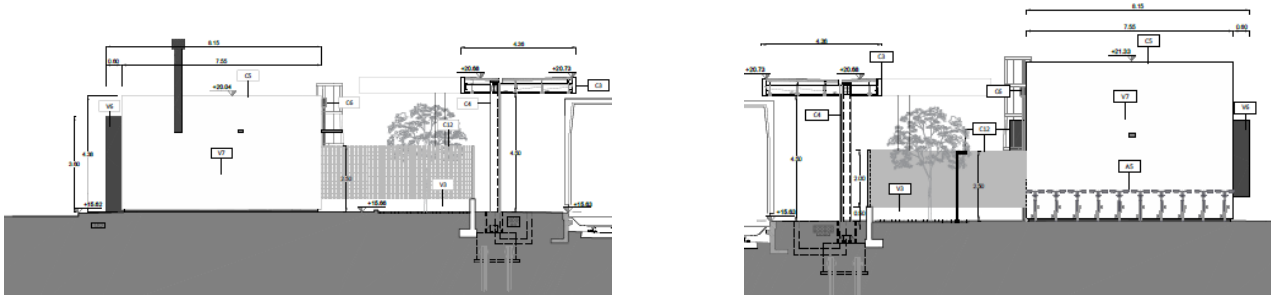
Il fabbricato di stazione è rivestito con una parete ventilata in fibrocemento, che, nelle cromie e nella grana, riprende i colori delle pietre e delle terre locali; per rompere la rigidità del volume architettonico e per creare delle piccole zone di ombreggiamento, soprattutto sul lato sud, sono state previste delle cornici in aggetto in corrispondenza di finestre e lungo la parete del fabbricato tecnologico. Il layout funzionale della stazione è stato concepito in modo tale da poter essere predisposto ad ospitare varchi d'accesso alla banchina e predisporre chiusure, senza dover alterare l'attuale assetto di stazione.



Prospetto lato nord



Prospetto lato sud



Prospetto lato est ed ovest

Figura 3-8 Prospetti Fabbricato di stazione

### 3.3 Fabbricato Tecnologico

Tra gli interventi in progetto riguardanti la Stazione di Taranto - Nasisi, è prevista la realizzazione di un nuovo fabbricato tecnologico che si sviluppa su un piano fuori terra, con pianta rettangolare di dimensioni pari 7.30 m x 28.45 m, al netto delle finiture esterne. Il sistema strutturale è caratterizzato da un telaio realizzato con travi e pilastri in calcestruzzo armato e avente copertura piana. Il telaio è costituito, in direzione trasversale, da una campata di luce 6.90 m e, in direzione longitudinale, da 7 campate di luce variabile da 3.50 a 4.25 m. Per rispondere alle esigenze della progettazione impiantistica e della conseguente destinazione d'uso degli ambienti, è stato considerato un interpiano netto di 3.30m, maggiore del requisito minimo da soddisfare per le apparecchiature di 2.85m.

Il solaio di copertura, di spessore totale di 22 cm, è del tipo semiprefabbricato a predalles, con getto in opera dei travetti e della caldana superiore.

Si riportano, nelle figure che seguono, pianta e sezioni della struttura in oggetto, rimandando alla relazione tecnico descrittiva per maggiori dettagli.

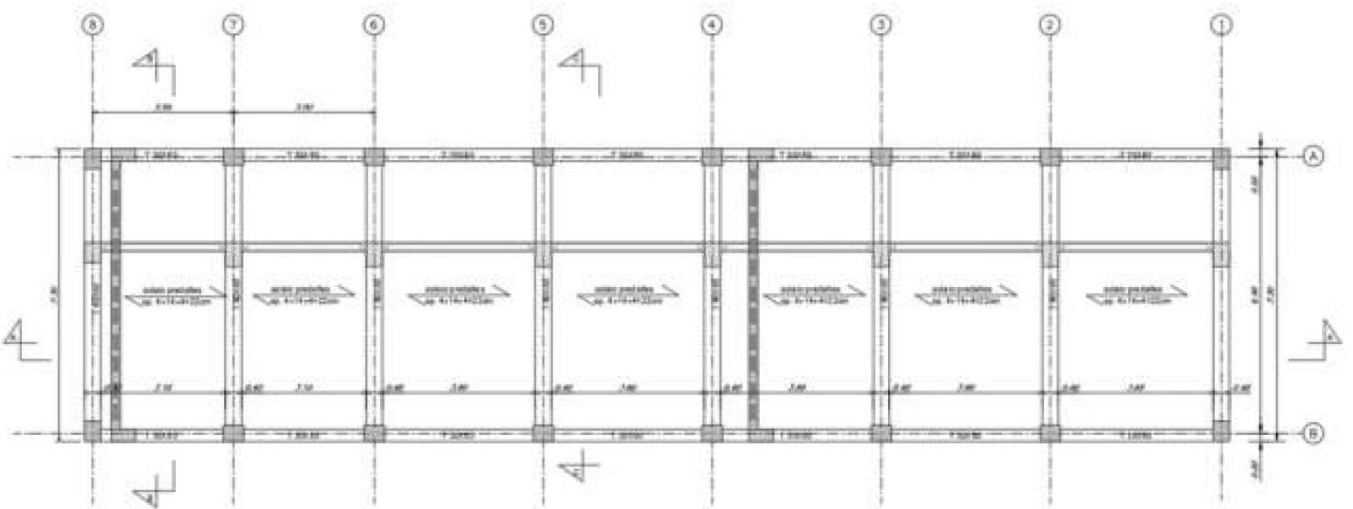


Figura 3-9 – Pianta fabbricato.

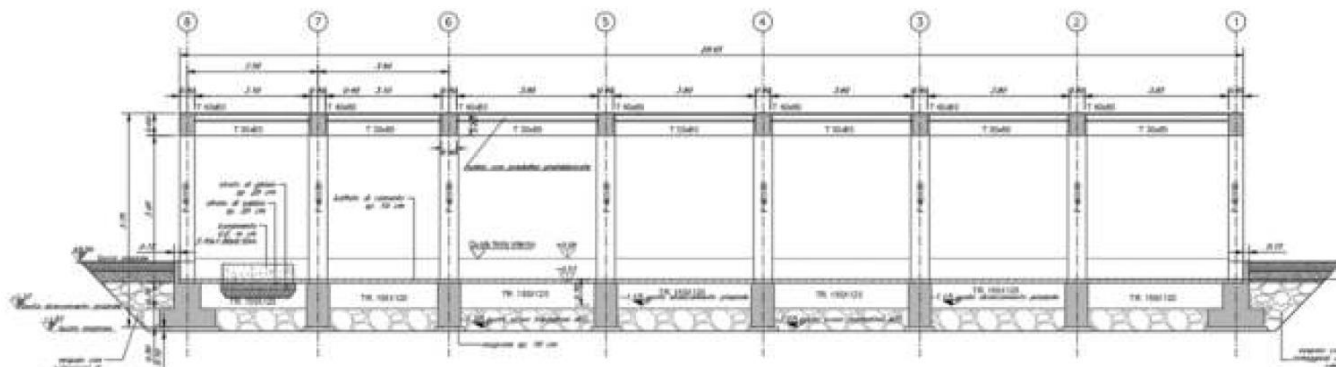


Figura 3-10 – Sezione Longitudinale  
*SEZIONE B-B*  
1:500

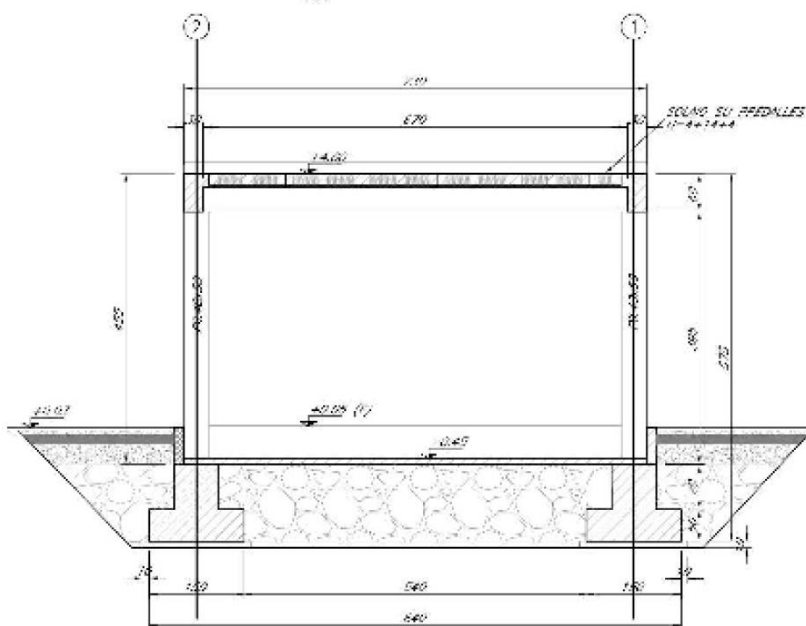


Figura 3-11 – Sezione trasversale

Il fabbricato tecnologico sarà realizzato al fine di ospitare i seguenti locali, :

- Locale Centraline
- Locale ACC,
- Locale SEM
- Locale TLC
- Locale Generatore
- Locale supporto tecnico
- Servizio igienico con Antibagno.

Tutti i locali sono dotati di accessi indipendenti dall'esterno, al fine di consentire un più agevole svolgimento degli interventi manutentivi, limitando l'accessibilità al solo personale addetto all'attività specifica.

Di seguito si riportano le caratteristiche dimensionali dei locali suddetti:

Nome Locale	Altezza (m)	Area(mq)
Locale Centraline	3,70	48,83
Locale ACC	3,70	52,85
Locale SEM	3,70	25,68
Locale TLC	3,70	27,00
Locale Generatore	3,70	14,45
Locale supporto tecnico	3,70	18,48
Servizio igienico	2,70	5,40

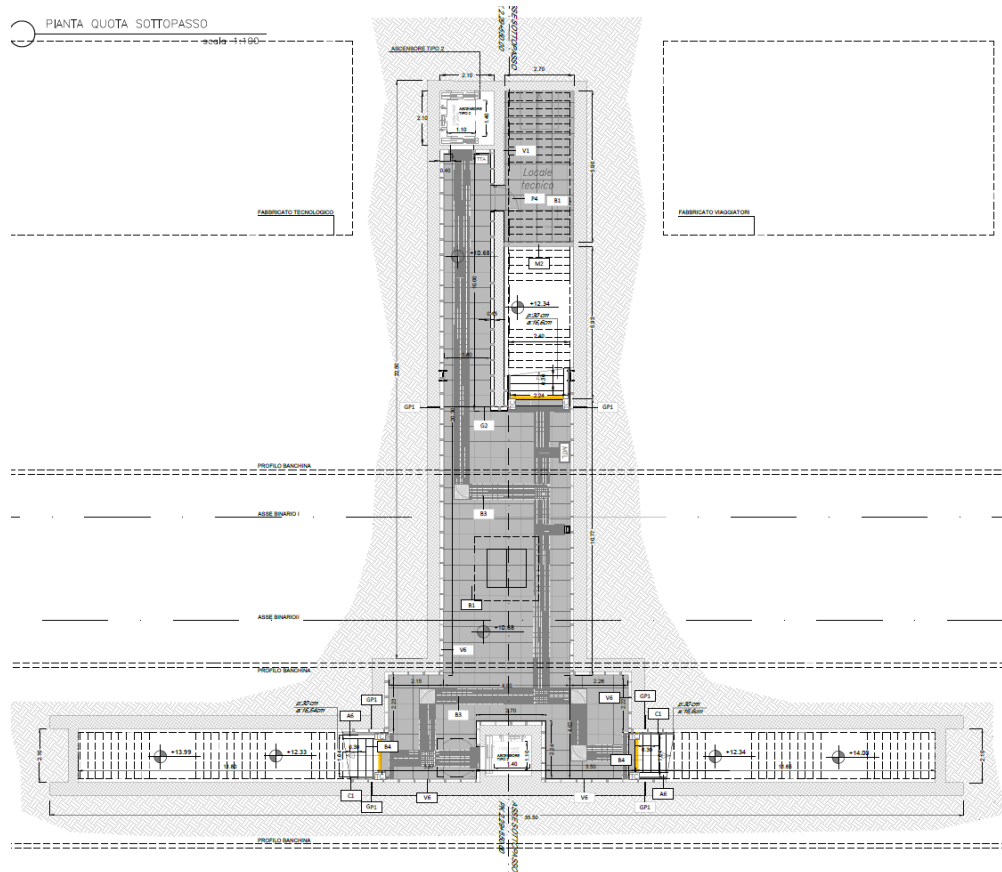
### 3.4 Sottopasso

Il sottopasso pedonale, di accesso al binario II, risulta accessibile dal marciapiede urbano tramite una scala e un ascensore. Entrambi i corpi di risalita sono adeguati secondo le norme STI PRM: l'ascensore infatti risulta di tipo 2 (dimensioni cabina 110x140 cm) e la scala risulta munita di doppio corrimano ambo i lati, di larghezza pari a 224 cm misurata al netto del corrimano. L'asse del sottopasso si trova alla progressiva PK 0+552.29.

La lunghezza del sottopasso è di 26,90 m circa e si trova a 4,95 m dal piano banchina. Le scale sono costituite da tre rampe di 10 gradini ciascuna con pianerottoli da 190 cm di profondità: le pedate sono di 30 cm e le alzate di 16,6 cm e risultano munite di scivoli per biciclette in cls vibrato. Sotto il corpo scala è stato predisposto un locale tecnologico. Al centro del sottopasso si colloca il pozzetto per le pompe.

La larghezza al finito del sottopasso risulta di 490 cm; scendendo dal primo binario il sottopasso ingloba la larghezza della scala, ottenendo un corridoio per l'accesso all'ascensore di 180 cm; in corrispondenza dell'accesso alla banchina 2 si allarga a tenaglia fino a 930 cm per consentire l'accesso alle due rampe di scale e all'ascensore che portano in banchina.

L'altezza utile del sottopasso è di 250 cm, con controsoffitto metallico a pannelli, di dimensioni 500x1800 mm ancorati ad una struttura secondaria e pendini in acciaio zincato con guide ad U e profili a C e materassino in lana di vetro interposto dello sp. 25 mm.



*Figura 3-12 Pianta Sottopasso*

La struttura del sottopasso è costituita da uno scatolare a canna singola di larghezza netta pari a 5.20 metri. Platea di base e soletta di copertura hanno spessore pari a 60 cm, mentre le pareti verticali hanno spessore pari a 50 cm.

Al di sotto della banchina del binario II, la sezione utile dello scatolare si allarga per permettere l'accesso alle scale e all'ascensore di accesso e deflusso.

Si riportano, nelle figure che seguono, pianta e sezioni della struttura in oggetto.



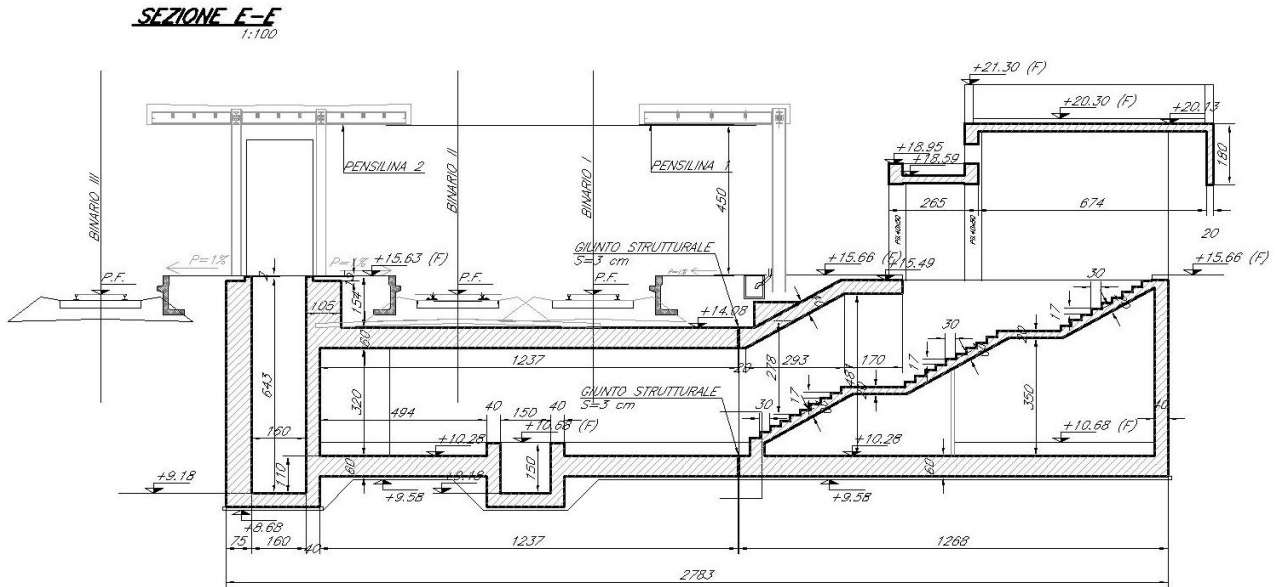


Figura 3-13 – Sezione longitudinale.

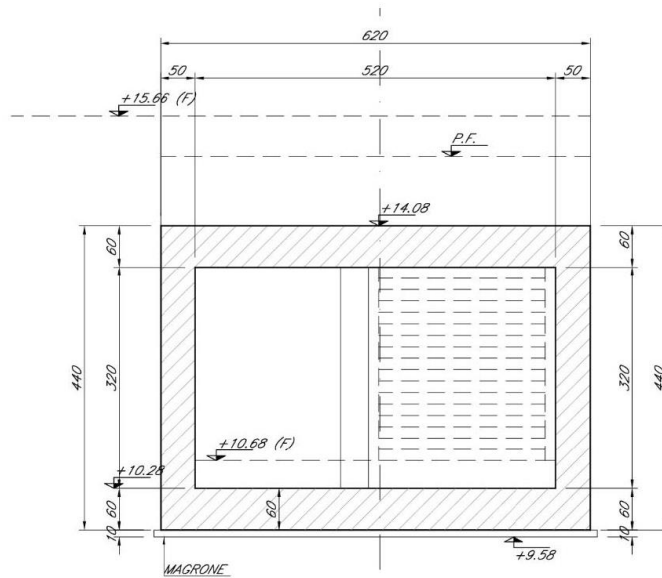


Figura 3-14 – Sezione trasversale tipica

Longitudinalmente il sottopasso è in continuità con le scale di comunicazioni con l'uscita sull'atrio principale e con le scale di accesso al binario 2. I differenti corpi di intervento presentano giunto strutturale. Per la sigillatura dei giunti interrati è previsto l'utilizzo di giunti tipo water-stop.

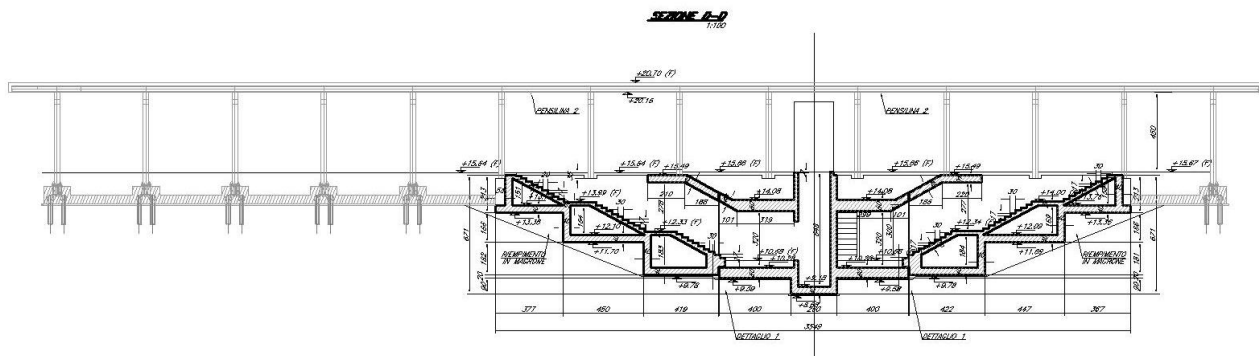


Figura 3-15 – Sezione longitudinale scale marciapiede II

Tutto il sottopasso è munito di percorsi tattili adeguati, mappe e targhette tattili per i corrimani.

### 3.5 Piazzale esterno e parcheggio

Il progetto della parte esterna al Fabbricato Viaggiatori prevede la riqualificazione dell'area di parcheggio esistente e l'ampliamento del suddetto, la realizzazione di marciapiedi e di 4 stalli per i bus dei numerosi servizi extraurbani su gomma provenienti dai Comuni della provincia di Taranto.

Gli interventi previsti consistono in:

- rifacimento del manto stradale e della segnaletica della viabilità esistente;
- ampliamento del parcheggio esistente;
- rifacimento dei marciapiedi esistenti e la costruzione di nuovi;

Attualmente il parcheggio esistente è situato a nord della stazione di Taranto-Nasisi, e versa in stato di scarsa manutenzione, senza le indicazioni degli stalli.

Con l'ampliamento del parcheggio, dagli attuali 3000 m<sup>2</sup> fino a circa 7000 m<sup>2</sup>, si prevedono un totale di 45 stalli auto, 3 stalli per disabili, 10 stalli per auto elettriche e 4 stalli per bus. La circolazione dopo il tratto in entrata è prevista a senso unico, data la larghezza disponibile per la corsia di marcia e il passaggio degli autobus.

In tutta l'area del parcheggio saranno previsti marciapiedi e percorsi pedonali di diversa larghezza, comprese le banchine di attesa dei Bus, sviluppati con le seguenti geometrie:

- Larghezza minima: 1.50 per il marciapiede.
- Altezza rispetto al piano stradale: 15 cm;
- Pendenza trasversale: 1.00% per il marciapiede.

Le pavimentazioni dei marciapiedi sono in masselli di calcestruzzo di colore grigio medio con alcuni percorsi di colore sabbia, che prolungano idealmente il tracciato dei binari dismessi, a loro memoria. Tutti i marciapiedi sono rialzati rispetto alla quota stradale di 15 cm, con raccordi in corrispondenza degli attraversamenti pedonali con scivoli sempre in masselli autobloccanti in cls. Gli stalli auto sono in masselli di cls cavi con terreno vegetale.

L'accesso alla stazione è previsto a nord dei binari, in corrispondenza dell'allargamento del marciapiede urbano, che collega i parcheggi Kiss&Ride, quelli a sosta lunga e i PMR e la fermata

bus. L'abbattimento delle barriere architettoniche e le STI PRM sono rispettate per tutto il complesso delle opere.

Per quanto riguarda la viabilità esistente viene prevista la scarifica della pavimentazione esistente (3 cm) e la riasfaltatura fino alla quota progetto.

Per quanto riguarda le nuove aree asfaltate è stato utilizzato un pacchetto così composto:

Materiale	Spessore (cm)
Strato di usura in conglomerato bituminoso	3
Strato di binder in conglomerato bituminoso	4
Strato di base in conglomerato bituminoso	8
Strato in stabilizzato	24

È prevista una ripavimentazione nella zona in cui sono presenti gli stalli per gli autoveicoli: le pavimentazioni sono progettate per infiltrare completamente o parzialmente le acque raccolte e limitare il quantitativo di acque che finiscono in fognatura. Gli stalli sono pavimentati con grigliati in calcestruzzo inerbiti in blocchi di calcestruzzo con aperture a nido d'ape riempite con terreno organico e inerbite.

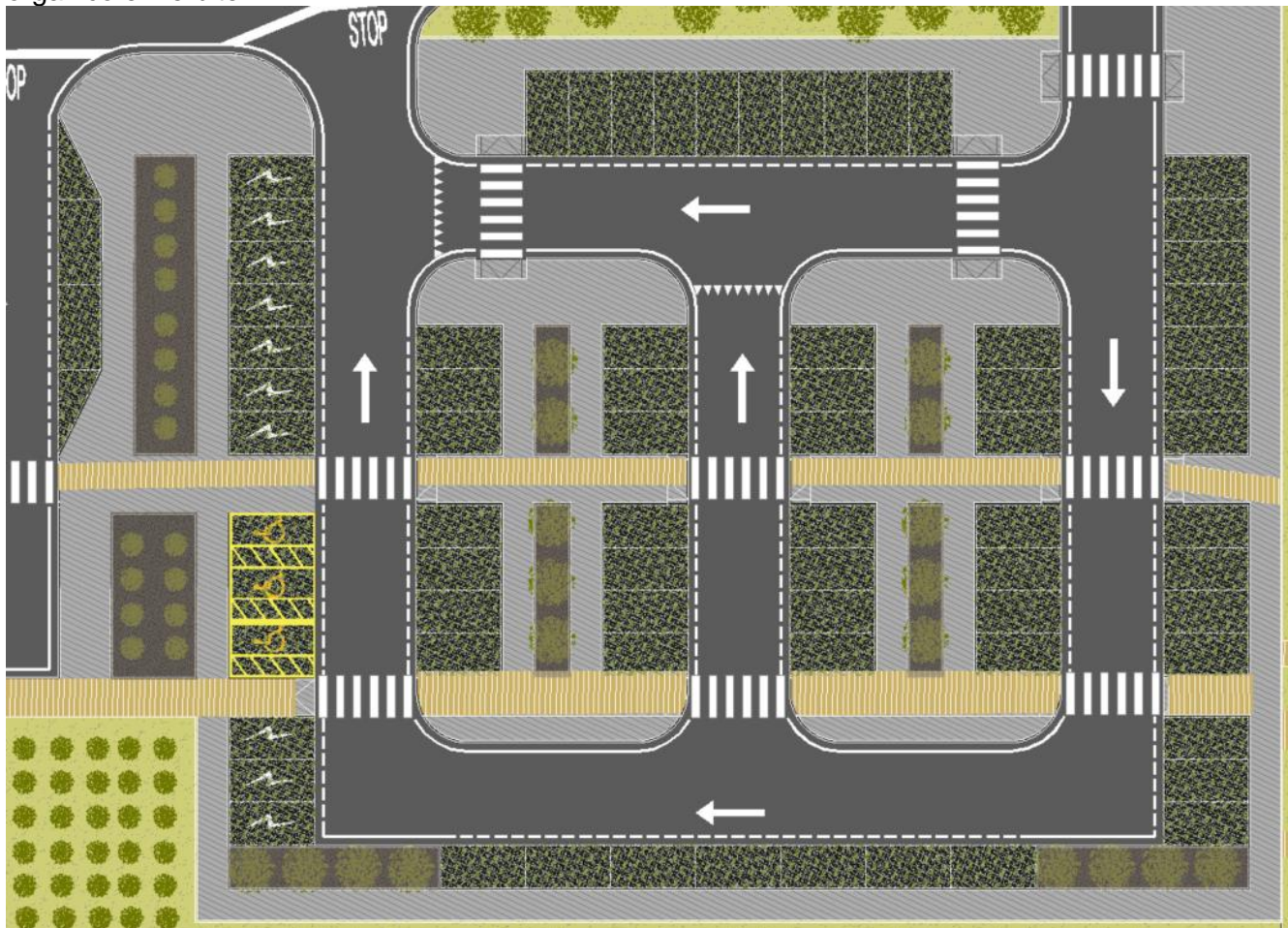


Figura 3-3: Piazzale di stazione con pavimentazione in masselli autobloccanti

Il pacchetto è così composto:

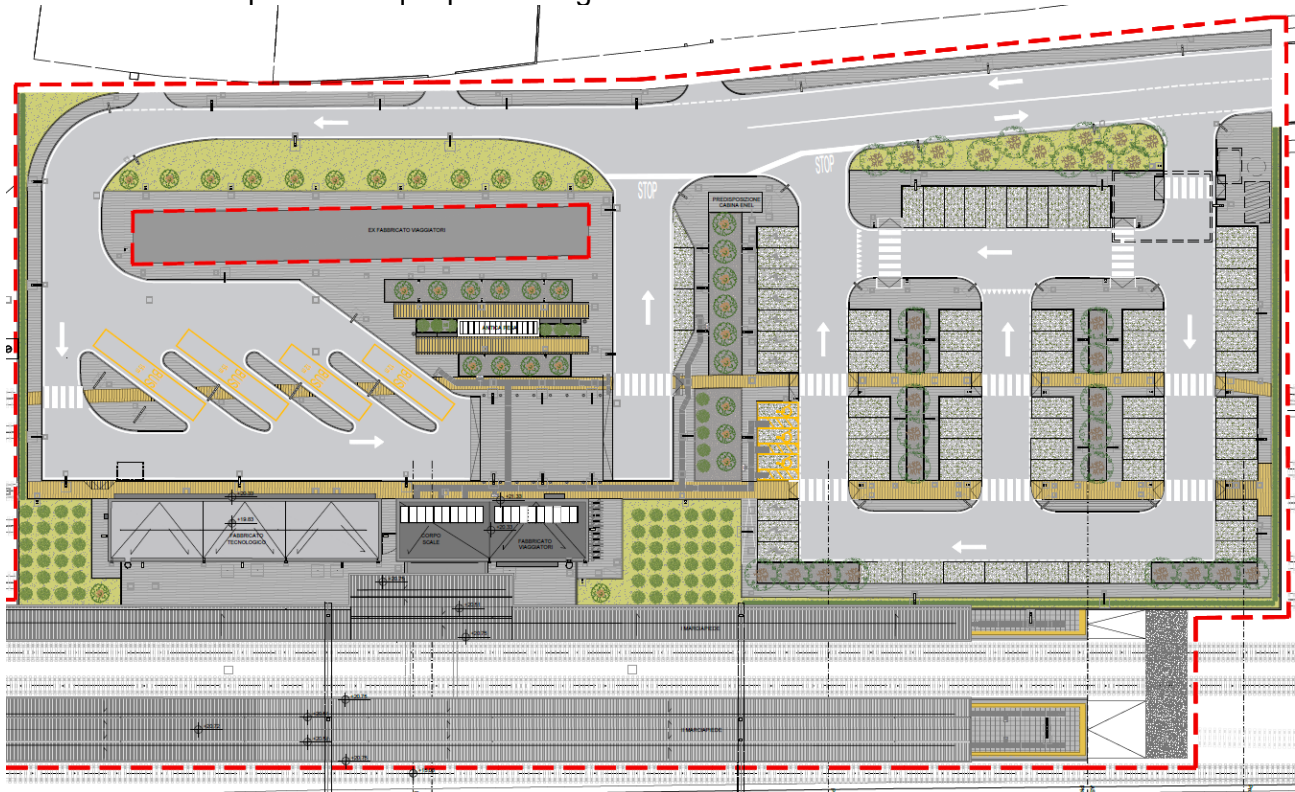
Materiale	Spessore (cm)
Masselli autobloccanti	5.5
Letto in sabbia	7
Strato di fondazione di inerti stabilizzati all'acqua e compattati	20

Per le superfici pavimentate su cui verranno realizzate aiuole sistemate a verde è prevista la demolizione completa del pacchetto esistente.

Le aree verdi di progetto sono caratterizzate da elementi arborei e arbustivi.

Le alberature di Tamarice sono collocate su aree rinverdite nei pressi dell'ex Fabbricato Viaggiatori e tra il parcheggio auto e la fermata Kiss&Ride, mentre i Lecci sono disposti su pacciamatura nelle aree per la sosta delle auto. Le aree verdi con arbusti di Lavanda, Rosmarino e Corbezzolo sono poste ai lati dei fabbricati di Stazione, mentre la siepe arbustiva di Alaterno, Lentisco, Terebinto, Cisto, Fillirea, Timo e Rosmarino è prevista lungo la recinzione che chiude l'area di intervento.

Le specie arboree selezionate nel progetto sono state scelte nel rispetto di quelle presenti nell'area di intervento e comunque previste dal piano del verde del Comune di Taranto., sono quindi tutte autoctone e quindi resistenti al clima locale e non necessitano di notevoli volumi d'acqua per la loro crescita in salute. Inoltre, le aree verdi sono state dotate di un impianto subirrigazione, definito anche di "microirrigazione con ala gocciolante interrata". Tale impianto che in parte riutilizza le acque meteoriche ha il vantaggio di somministrare l'acqua goccia a goccia in intervalli di tempi molto ravvicinati per mantenere il terreno ad umidità costante e solo nelle aree interessate da radici per ridurre al minimo sprechi d'acqua per usi irrigui.





Pavimentazione drenante in masselli autobloccanti di cls Grigio medio - TIPO B1e.1



Pavimentazione drenante in masselli autobloccanti di cls Sabbia - TIPO B1e.2

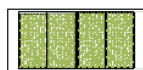
### Legenda delle sistemazioni a verde



Vegetazione erbacea ordinaria  
Formazione e semina a macroterma - TIPO Pr



Pacciamatura  
Inerbimento diffuso con possibilità di introduzione di composizione  
arbustiva con specie autoctone a radice nuda e talle arbustive - TIPO E2



Parcheggio drenante arborato  
Pavimentazione drenante in masselli autobloccanti alternati  
a macroterma- TIPO B2e



Siepe arbustiva : Alaterno, Lentisco, Terebinto, Cisto, Fillirea, Timo, Rosmarino  
Passo: 1 m



*Tamarix gallica* - Tamerice comune



*Quercus ilex* - Leccio



Siepe arbustiva: Lavanda, Rosmarino, Corbezzolo

TIPOLOGICO  
Siepe arbustiva

La *Lavanda angustifolia*-Lavanda  
Sr *Salvia rosmarinus*- Rosmarino  
Au *Arbutus unedo*-Corbezzolo

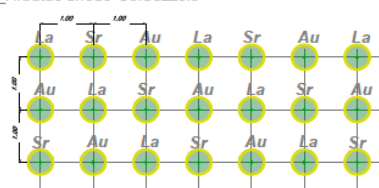


Figura 3-16: Parcheggio e sistemazioni a verde

### 3.6 interventi sul corpo ferroviario e idraulica di piattaforma

Gli interventi relativi all'ampliamento dell'asse ferroviario e il rimodellamento della scarpata sono sintetizzati nelle successive immagini nelle quali sono indicati le seguenti casistiche:

- tre binari in mezzacosta con ammorsamento;
- doppio binario in trincea;
- tre binari in trincea.

Nel primo dei casi, i binari sono previsti in mezzacosta con l'ammorsamento che avviene mediante gradonatura (0,75 m x 0,50 m). Alla base del rilevato, dopo uno strato di bonifica dello spessore di minimo 0,50 m è posto l'anticapillare secondo fuso granulometrico con spessore pari a 0,50 m. Nel caso in cui il rilevato soprastante l'anticapillare abbia contenuto in fino (0.063)<35% il geotessile previsto sarà risvoltato di 3m, altrimenti il geotessile ricoprirà interamente l'anticapillare. Il materiale da rilevato, costituito da terre tipo A1, A2, A3, A4, sarà rivestito con terreno vegetale dello spesso di 0.30 m inerbito tramite idrosemina.

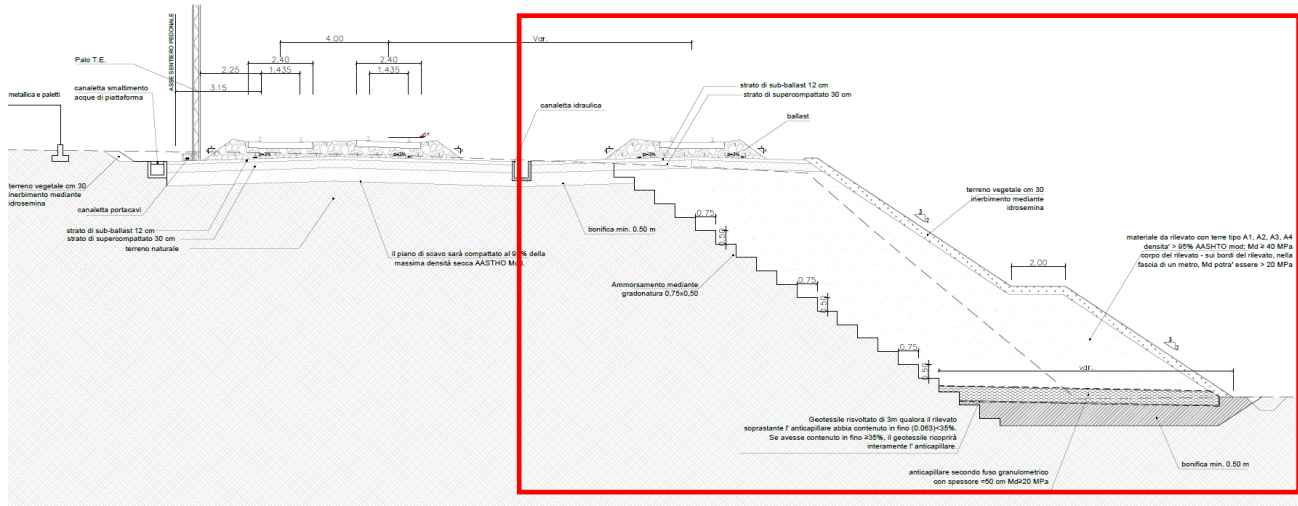


Figura 3-17: Sezione tipo a tre binari in mezzacosta con ammassamento

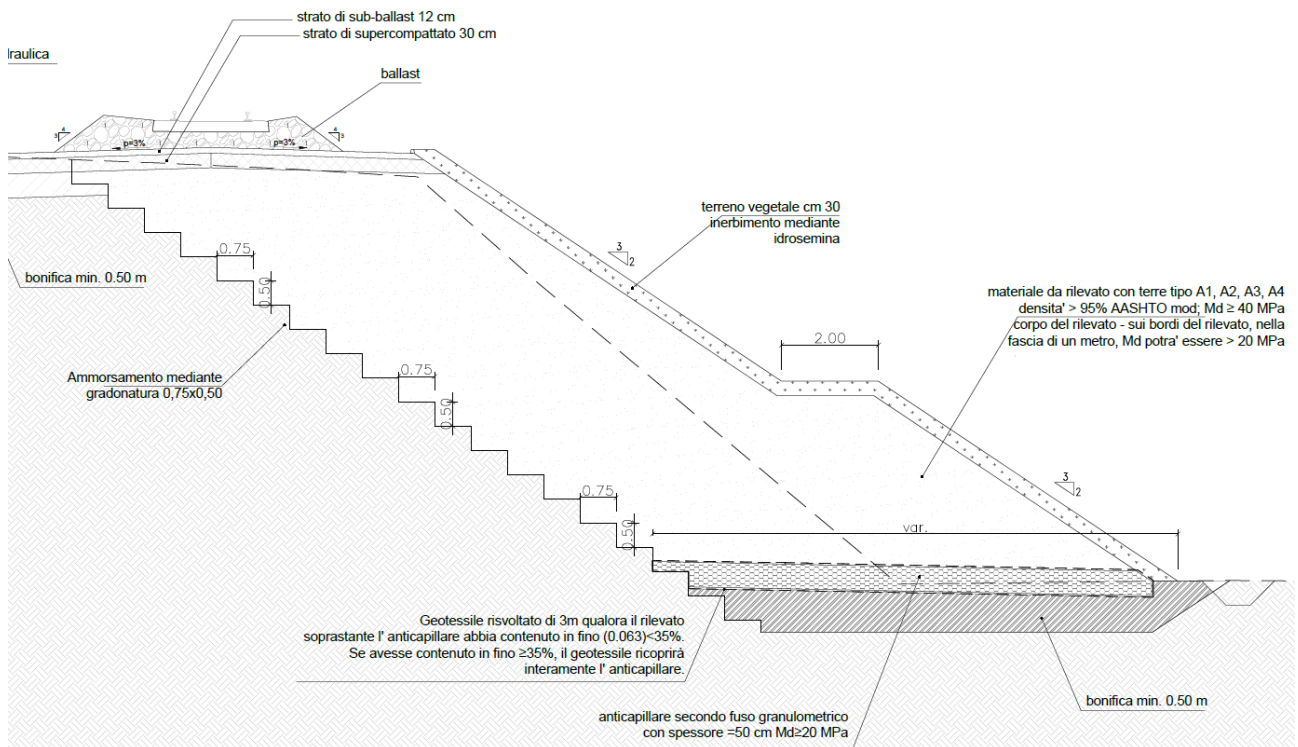


Figura 3-18: Dettaglio della precedente sezione (riquadro rosso)

Nel caso di doppio binario in trincea, il piano di scavo sarà compattato al 95% della massima densità secca; dopo uno strato di bonifica di 0,50 m, è previsto uno strato di supercompattato di 0,3

cm prima di uno spessore di sub ballast di 0,12 m. Le scarpate ai lati della trincea saranno rivestite con terreno vegetale (spessore 0,30 m) inerbito con idrosemina.

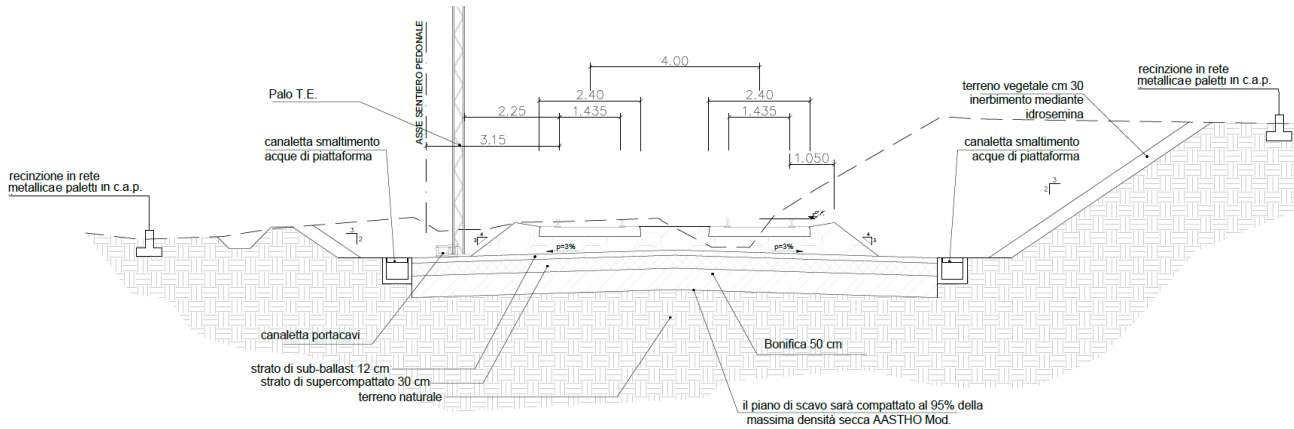


Figura 3-19: Sezione tipo doppio binario in trincea

Si riporta infine la sezione tipo a tre binari in trincea.

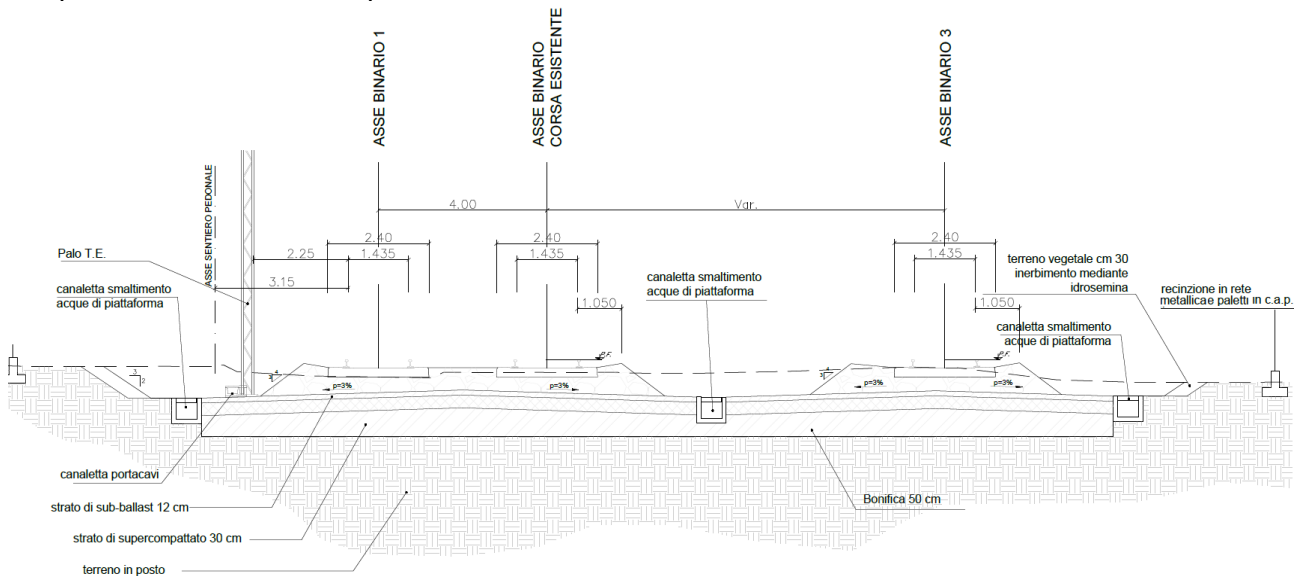


Figura 3-20: Sezione tipo tre binari in trincea

Per l'intercettazione dei flussi d'acqua ricadenti sulla piattaforma ferroviaria nei tratti in rilevato e in quelli in scavo ed assicurare il loro recapito all'esterno del corpo ferroviario, si sono adottate generalmente le seguenti soluzioni ed opere idrauliche:

- Per garantire l'immediato smaltimento delle acque meteoriche dalla pavimentazione ferroviaria è stata assegnata alla pavimentazione una pendenza trasversale del 3.0 %;
- Nei tratti in rilevato le acque meteoriche defluiscono quindi al cordolo bituminoso di delimitazione del ciglio ferroviario e da questo al fosso di guardia tramite embrici;

- Nei tratti in trincea i flussi d'acqua sono recapitati direttamente nella canaletta rettangolare di piattaforma sotto passando il manufatto della canaletta porta-cavi. Nel passaggio tra scavo e rilevato i flussi d'acqua hanno poi esito esternamente nel fosso di guardia;
- Fossi di guardia a sezione trapezoidale rivestiti in calcestruzzo previsti al piede del rilevato con sezione ferroviaria in rilevato e sopra la trincea nel caso di sezione in scavo.

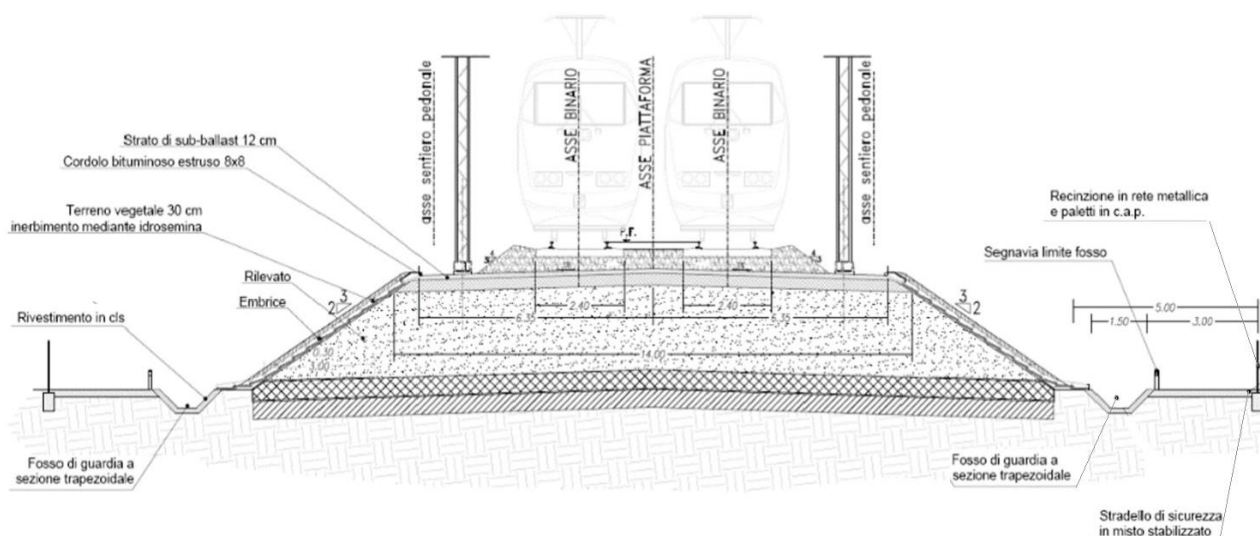


Figura 3-21: Sezione ferroviaria in rilevato a doppia linea

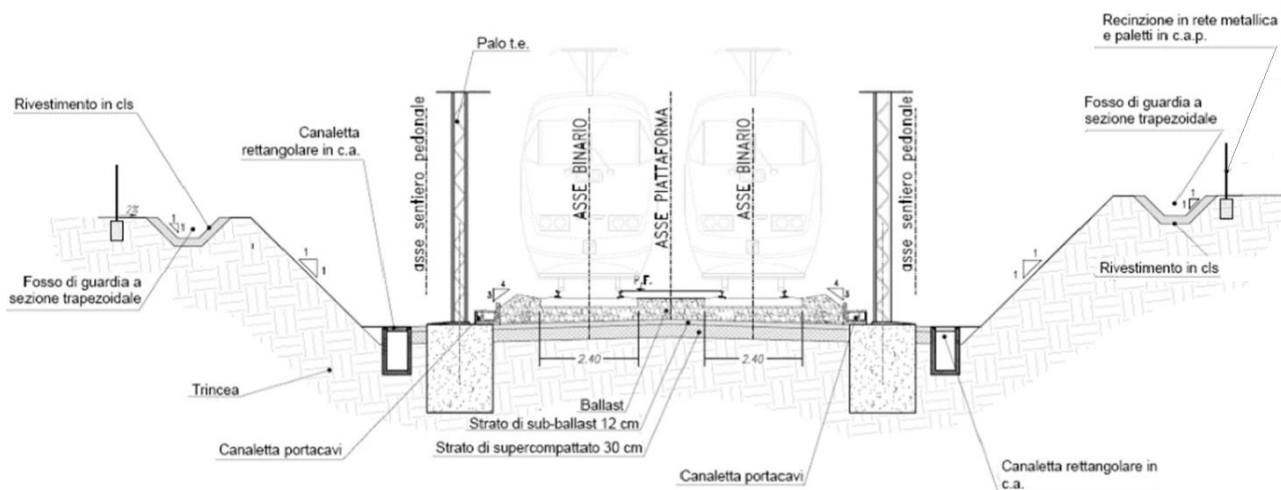


Figura 3-22: Sezione ferroviaria tipo in trincea



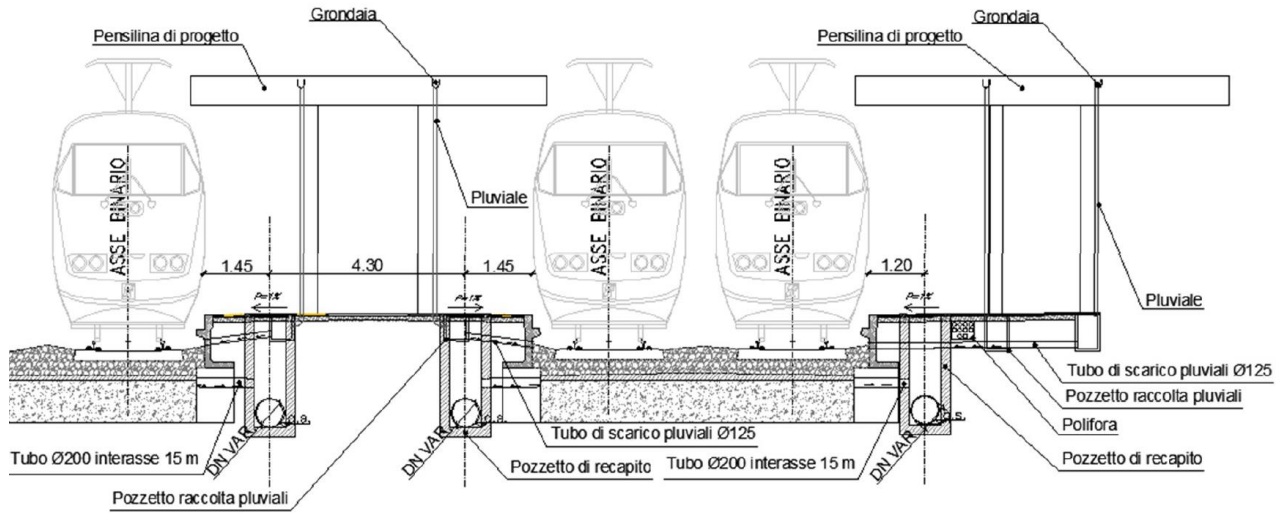


Figura 3-23: Sezione ferroviaria tipo in banchina

I fossi di guardia, posti ai piedi del rilevato o a monte dello scavo, hanno funzione di intercettare le acque meteoriche provenienti dalla piattaforma e dal rilevato ferroviario e, eventualmente, le aree esterne naturalmente scolanti verso la ferrovia in progetto, impedendo che queste raggiungano il piano del ferro.

Le acque intercettate dai fossi di guardia scaricano direttamente in incisioni della rete idrografica naturale.

Nei tratti in rilevato le acque meteoriche defluiscono quindi al cordolo bituminoso di delimitazione del ciglio ferroviario e da questo al fosso di guardia tramite embrici.

Gli embrici raccolgono le acque di ruscellamento e le convogliano al piede del rilevato, in un fosso di guardia rivestito in cls.

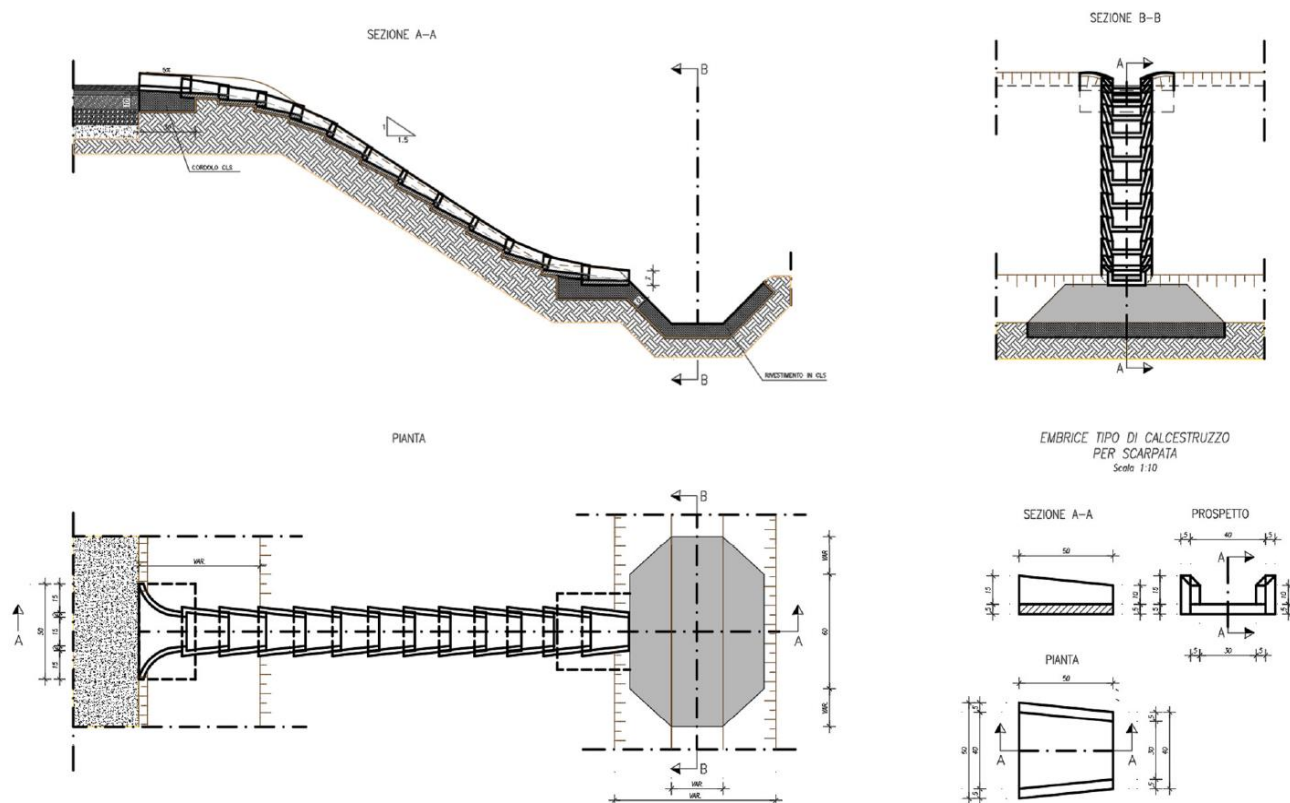


Figura 3-24: Dettaglio degli embrici in pianta e in sezione

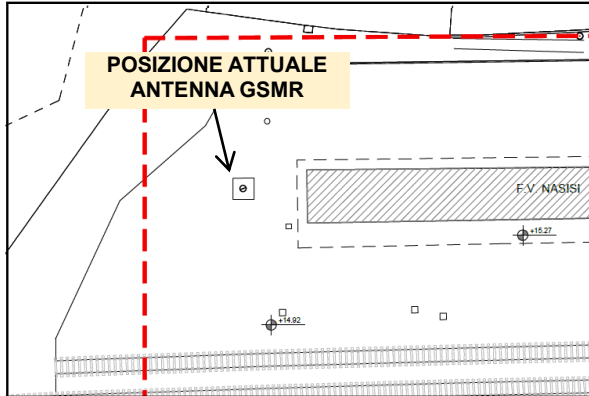
### 3.7 Antenna GSM-R

Nell'ambito dello sviluppo del presente progetto definitivo è stata resa necessaria la ricollocazione dell'antenna GSM-R esistente a pochi metri dall'attuale posizione, in quanto ad oggi la posizione del palo dell'antenna risulta interferire con la futura corsia di passaggio degli autobus. Pertanto non si prevede un nuovo sito radio GSM-R, ma soltanto una diversa collocazione del palo porta antenna del sito già esistente.

È previsto un collegamento tramite polifore dal locale TLC del fabbricato storico al nuovo palo porta antenna, che consente di lasciarla al momento connessa con gli apparati esistenti nel fabbricato storico. In aggiunta, si prevede un ulteriore collegamento, sempre tramite polifore dal locale TLC del nuovo fabbricato al palo porta antenna, per consentire un successivo spostamento delle apparecchiature nel nuovo locale TLC.

Nella successiva immagine si riportano gli stralci degli elaborati tecnologici con planimetria generale ante e post operam dalla quale si evidenzia l'attuale e la prevista posizione dell'antenna.

ELABORATI ARCHITETTONICI  
PLANIMETRIA GENERALE E SEZIONI ANTE OPERAM



ELABORATI ARCHITETTONICI  
PLANIMETRIA GENERALE POST OPERAM CON PERCORSI PRINCIPALI PRIVI DI OSTACOLI

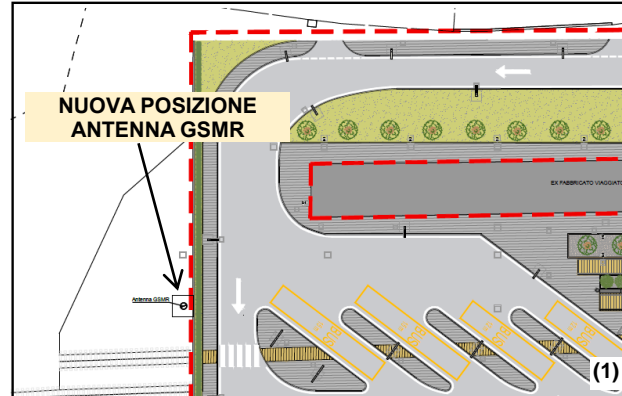


Figura 3-25: (1) Posizione attuale e di progetto dell'antenna GSMR – planimetria generale ante e post operam; (2) foto antenna GSMR allo stato attuale

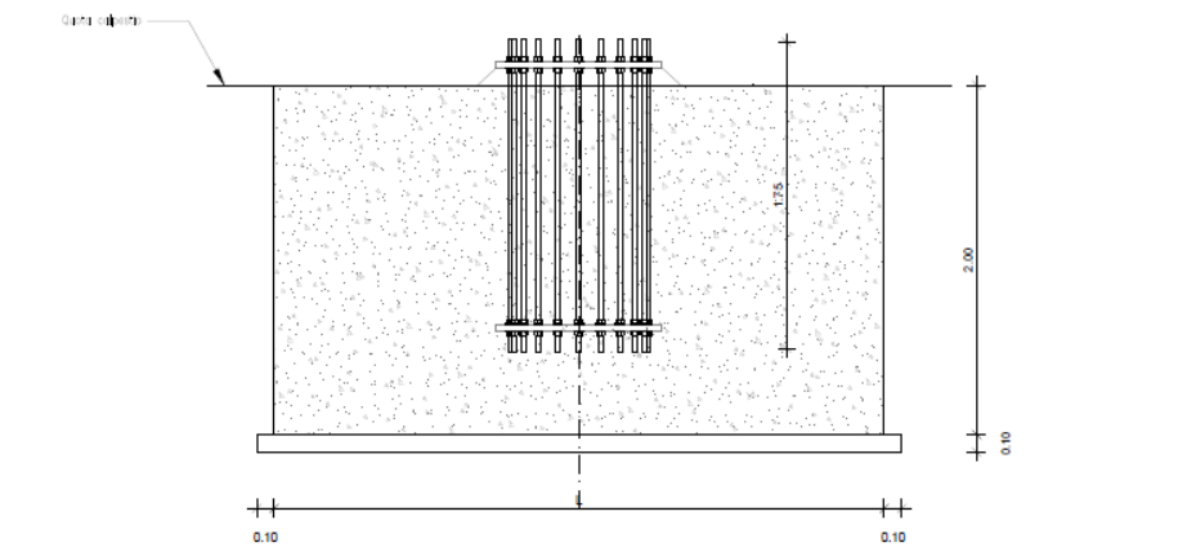
I collegamenti tramite polifore tramite percorsi fisici distinti garantiscono le funzionalità sia in caso di interruzione o guasto grave dei cavi sia lo spostamento successivo delle apparecchiature nel nuovo locale TLC.

Oltre al nuovo palo porta antenne, si prevederà anche la sostituzione delle antenne esistenti con antenne nuove e il rinnovo dei cavi coassiali. A seguito dell'installazione del nuovo palo metallico con le relative antenne comprensivo della fornitura di kit di sicurezza, i nuovi cavi coassiali RF saranno collegati direttamente alla BTS presente nel locale tecnologico TLC del fabbricato esistente. In aggiunta, verrà rimosso il sistema radiante con smontaggio di antenna, i cavi coassiali e accessori collocati su palo, infine verrà rimosso il palo porta antenne esistente e demolita la relativa platea.

Sarà onere dell'Appaltatore eseguire lo studio radio di copertura per definire il corretto puntamento delle antenne sul nuovo palo al fine di mantenere gli stessi livelli di copertura radio al momento presenti lungo la linea ferroviaria.

La nuova antenna GSM-R di progetto si compone di un palo in acciaio che, attraverso un sistema di piastra e tirafondi, è incastrato ad una fondazione realizzata tramite un blocco unico di calcestruzzo armato di forma parallelepipedica di cui di seguito si dà una rappresentazione parametrica, le cui dimensioni sono pari a  $L \times B \times H =$  lunghezza x larghezza x altezza [espresse in metri].

Dimensioni della fondazione della torre in rilevato:



Altezza Torre [m]	L [m]	B [m]	H[m]
24	3.5	3.5	2.0

Figura 3-26: Caratteristiche del basamento

### 3.8 Demolizioni

La realizzazione del progetto prevede: nella Macrofase 0 la demolizione dei binari dismessi nell'attuale stazione, limitatamente alle porzioni interferenti con le nuove opere in progetto; nella Macrofase 2 la demolizione dei marciapiedi attuali e dell'attuale binario di stazione corsa.

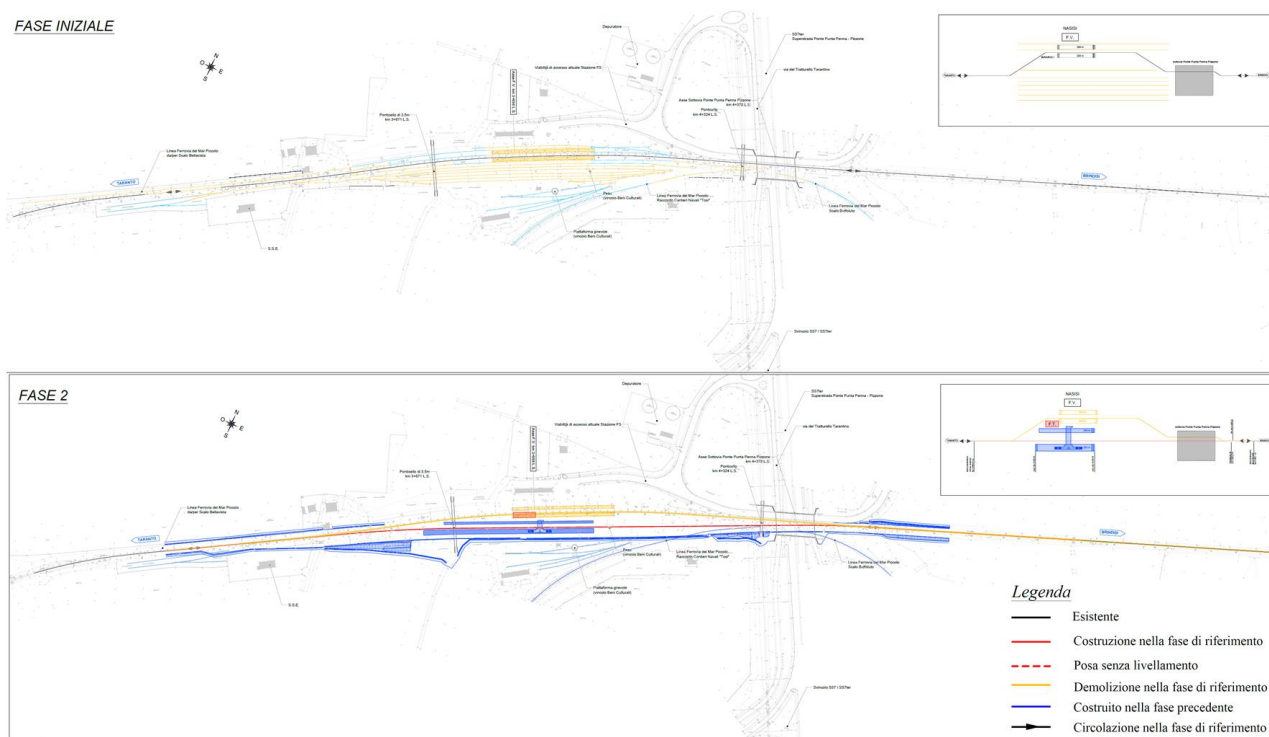


Figura 3-27 Stralcio della tavola Fasi costruttive

Inoltre, per la realizzazione del piazzale esterno e pel parcheggio, per la realizzazione delle superfici pavimentate, su cui verranno realizzate aiuole sistemate a verde, è prevista la demolizione completa del pacchetto esistente.

#### 4. RAPPORTO DEL PROGETTO CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE

##### 4.1 INTERFERENZA DEGLI INTERVENTI CON VINCOLI E SISTEMI DI TUTELA

Nel presente capitolo si riportano le interferenze fisiche tra gli interventi in progetto ed il sistema dei vincoli e delle tutele (*Beni culturali* art. 10 D.Lgs. 42/04, *Beni paesaggistici* artt. 136 e 142 D.Lgs. 42/04, *Ulteriori Contesti* art.143 D.lgs. 42/04, *Aree naturali protette* L. 394/91, *Siti della Rete Natura 2000* e *Vincolo idrogeologico* RDL 3267/1923) al fine di valutare la compatibilità del progetto in esame con le tutele e i vincoli presenti nel territorio interessato.

Di seguito si riportano i vincoli interferenti con gli interventi in progetto.

Si precisa che la ricognizione del quadro vincolistico e delle discipline di tutela è stato condotto nel mese di luglio 2021.

Si riporta di seguito una sintesi delle interferenze del progetto e delle relative aree di cantiere/area di lavoro/piste di cantiere con i vincoli e le tutele individuati nell'area di studio.

Tabella 4-1 tabella di sintesi dei vincoli interferiti e delle tutele nell'area di studio

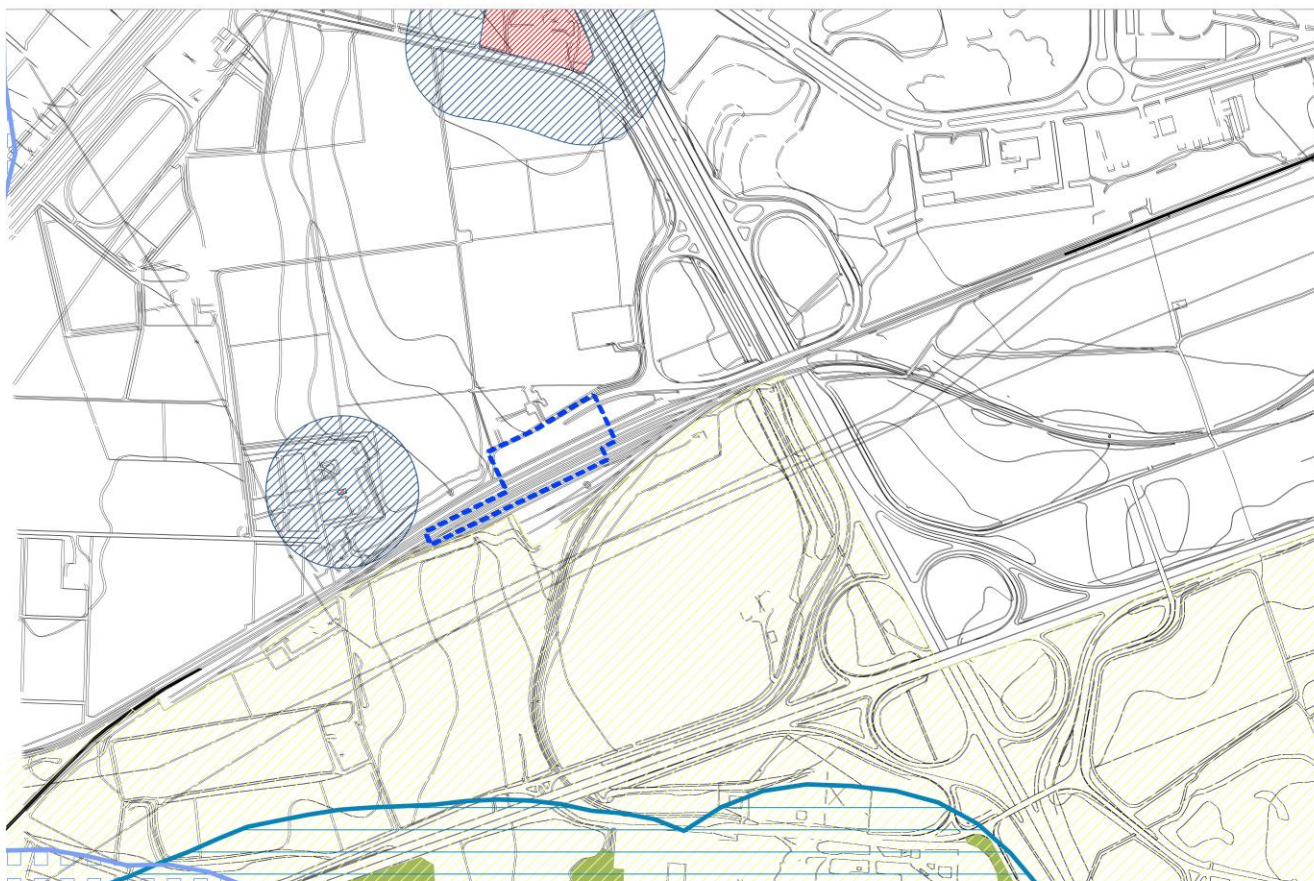
<b>Vincolo/tutela</b>	<b>Riferimento normativo</b>	<b>Interferenza con il progetto e le aree di cantiere</b>
Storica ferrovia militare "Circummarpiccolo" – scalo di Nasisi	D.Lgs.42/04, art.10	Il progetto, le aree di cantiere CB01, CO.01, l'area di lavoro e le piste di cantiere ricadono quasi completamente nel bene; l'area AT.01 vi ricade completamente
Immobili ed aree di notevole interesse pubblico	art.136, c.1, lett. c) e d)	Il progetto non interessa l'area tutelata, seppur prossimo alla stessa. Nell'area tutelata ricadono: - per una piccola porzione, l'area tecnica (A.T.01); - una porzione dell'area di lavoro; - alcuni tratti delle piste di cantiere.
Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri	art.142, c.1, lett. a)	Nell'area tutelata ricade, in parte, il cantiere di armamento (C.A.01) che tuttavia è previsto su un'area interna allo scalo ferroviario della stazione di Taranto. Anche un breve tratto nelle piste di cantiere (circa 40 m) ricade nel bene paesaggistico relativo alla fascia costiera: la pista di cantiere ricalca una strada sterrata esistente.
UCP – Aree di rispetto delle componenti culturali e insediative	art.143, co.1, lett. e)	Una piccola porzione dell'area di rispetto relativa al bene Galeso è interessata dall'area di lavoro. Inoltre, un breve tratto (circa 40 m) delle piste di cantiere ricade in tale UCP.
UCP - Formazioni arbustive in evoluzione naturale	art.143, co.1, lett. e)	Il perimetro dell'area d'intervento interessa, nella parte nord-ovest, una piccola porzione del bene in esame. La UCP in esame è interessata anche da una porzione dell'area di lavoro
UCP – Aree soggette a vincolo idrogeologico	art.143, co.1, lett. e)	Parte dell'area d'intervento e l'intero cantiere A.T.01 ricadono nell'area sottoposta a vincolo. La UCP in esame è interessata anche da: - una porzione dell'area di lavoro; - alcuni tratti delle piste di cantiere.
UCP – Aree di rispetto dei boschi	art.143, co.1, lett. e)	Le piste di cantiere, per un tratto di circa 57 m, ricadono in tale area.

Con riferimento ai Beni Culturali (art.10, Parte Seconda del D.Lgs.42 del 22/01/2004 “Codice per i Beni Culturali e del Paesaggio”), la Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale, con D.C.P.C n. 102 del 10/04/2019 ha decretato il particolare interesse culturale della “Storica Ferrovia Militare Circummarpiccolo” (ubicata nel territorio di Taranto, con un breve sconfinamento a San Giorgio Jonico), in quanto testimonianza della storia militare e dell’identità del territorio Tarantino. La storia della tratta ferroviaria “Taranto Nasisi – Taranto Arsenale” si lega, infatti, tanto a vicende storiche e militari, quanto ad alcuni importanti avvenimenti culturali e socio-economici della città Jonica.



Figura 4-1 Storica Ferrovia Militare Circummarpiccolo

Dalla “Carta dei vincoli”, allegata alla Relazione paesaggistica ai sensi del DPCM 12.12.2005, si evince che l’opera in progetto si trova in prossimità di un’area tutelata per legge ai sensi dell’art.136 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii (Aree di notevole interesse pubblico), mentre non interessa nessuna area tutelata per legge ai sensi dell’art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.



**LEGENDA CARTA DEI VINCOLI**

 Limite intervento

**BENI PAESAGGISTICI**


Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art. 136 D.Lgs. 42/04)

 Area di notevole interesse pubblico - lettera c) e d)

Aree tutelate per legge (art. 142 D.Lgs. 42/04)

 Territori costieri (art. 142, co. 1, lett. a))

 acque pubbliche (art. 142, co. 1, lett. c))

 Boschi (art. 142, co. 1, lett. g))

*Figura 4-2: Carta dei Vincoli con segnalazione dei Beni Paesaggistici*

Di seguito sono riportati i risultati delle valutazioni condotte in merito ai beni paesaggistici ponendo particolare attenzione a quelli presenti nell'area di studio, ricadenti in prossimità dell'intervento per evidenziare le eventuali interferenze tra i beni e gli interventi di progetto, le aree di cantiere/area di lavoro/piste di cantiere.



### **IMMOBILI E AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (ART. 136 D.LGS. 42/04)**

I beni paesaggistici, individuati ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 e presenti in prossimità dell'area di intervento e dei cantieri, sono aree di notevole interesse pubblico – bellezze di insieme lett. c) e d).

In particolare, il bene rappresentato nella Carta dei vincoli è costituito dalla “*fascia costiera del mar Piccolo nel comune di Taranto*” istituita con DM del 01/08/1985 (pubblicazione su G.U. n.30 del 06/02/1986): come si evince dal successivo stralcio, l'area di intervento non interessa tale aree, mentre che l'area tecnica (A.T.01) in piccola parte ricade all'interno dell'area vincolata. Anche una porzione dell'area di lavoro e alcuni tratti delle piste di cantiere ricadono all'interno del bene paesaggistico.

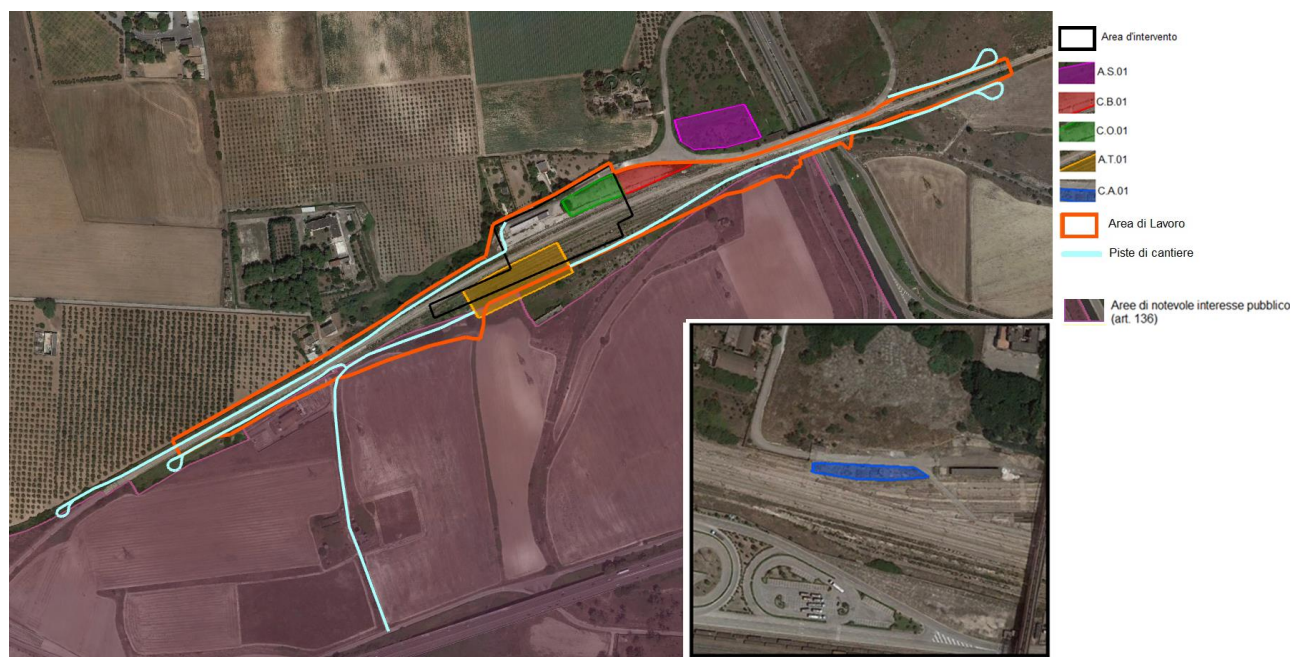


Figura 4-3: Localizzazione dell'area d'intervento e delle aree di cantiere rispetto il vincolo

### **TERRITORI COSTIERI (ART. 142, CO.1,LETT.A) , D.LGS. 42/04)**

Consistono nella fascia di profondità costante di 300 m, a partire dalla linea di costa individuata dalla Carta Tecnica Regionale.

La fascia di tutela, di profondità costante pari a 300m, è stata individuata a partire dalla linea di battigia riportata sulla Carta Tecnica Regionale in scala 1:5000. Tale fascia di tutela è stata applicata anche alle isole e include per intero tutte quegli isolotti minori e scogli di profondità massima inferiore ai 300 m. La superficie complessiva tutelata è pari a 24.000 ha circa.

Il bene paesaggistico in esame non risulta interferito dagli interventi di progetto.

In merito ai cantieri si evidenzia che il solo cantiere di armamento (CA.01) e un breve tratto (circa 40 m) delle piste di cantiere ricadono nel bene paesaggistico in esame, ma l'area di cantiere è

localizzata all'interno dello scalo ferroviario della stazione di Taranto in un'area situata a Sud-Ovest della stazione e la pista di cantiere interessa una strada sterrata esistente. La superficie occupata dal cantiere ricade su area FS dove è presente un piazzale pianeggiante non pavimentato. Nell'area è presente un tronchino dove è previsto lo stazionamento e il ricovero del treno cantiere con una zona di carico/scarico.

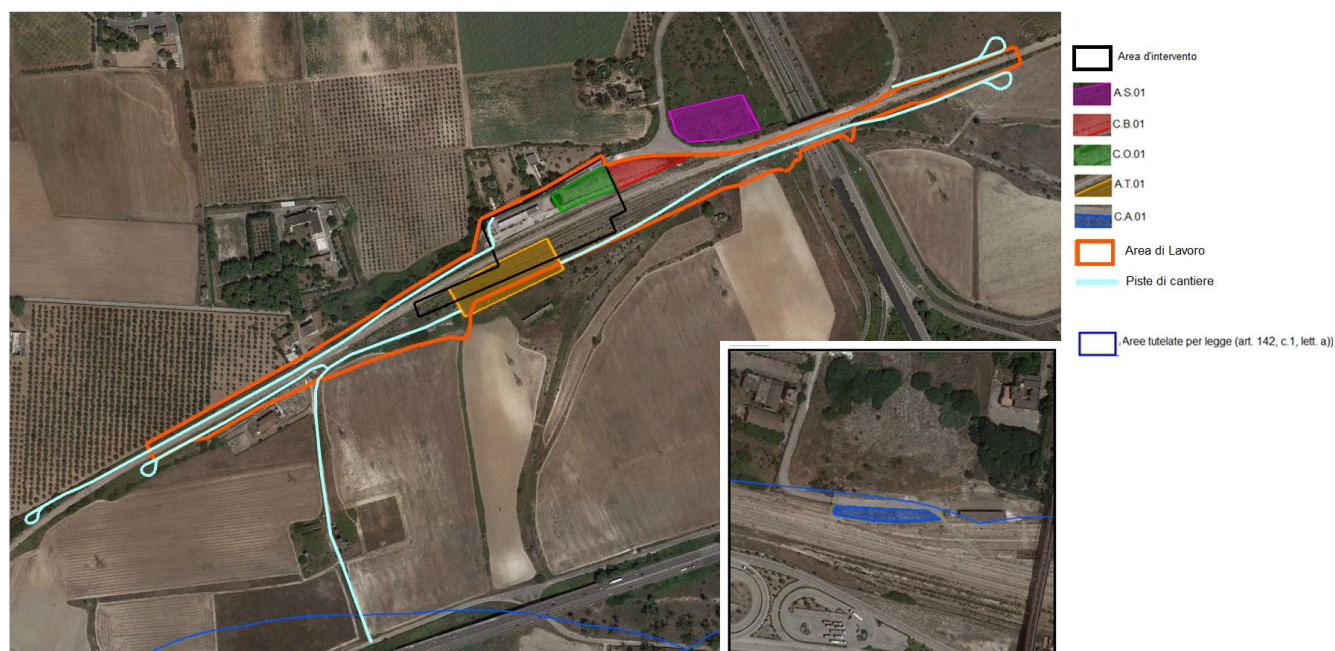


Figura 4-4: Localizzazione dell'area d'intervento e delle aree di cantiere rispetto il vincolo

Dalla consultazione del PPTR emerge che una porzione dell'area su cui ricade il cantiere di armamento è esclusa dall'area di vincolo secondo quanto indicato all'art. 142, co.2.: si riporta uno stralcio di quanto emerso.



Figura 4-5: In grigio, aree escluse da vincolo (art. 142, co.2. Fonte PPTR Regione Puglia-  
<http://webapps.sit.puglia.it/freewebapps/PPTRApprovato/index.html>)

**FIUMI, TORRENTI, CORSI D'ACQUA ISCRITTI NEGLI ELENCHI DELLE ACQUE PUBBLICHE (ART. 142, CO.1,LETT.C) , D.LGS. 42/04)**

Consistono nei fiumi e torrenti, nonché negli altri corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche approvati ai sensi del R.D. 11 dicembre 1933, n. 1775 e nelle relative sponde o piedi degli argini, ove riconoscibili, per una fascia di 150 metri da ciascun lato. Ove le sponde o argini non siano riconoscibili si è definita la fascia di 150 metri a partire dalla linea di compluvio identificata nel reticolo idrografico della carta Geomorfoidrologica regionale.

L'istruttoria dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua della Regione Puglia è stata effettuata, a seguito della istituzione di un tavolo tecnico, congiuntamente dalla Autorità di Bacino della Puglia, dal Servizio Assetto del Territorio e dal Servizio Lavori Pubblici della Regione Puglia. Nella individuazione dei beni paesaggistici ricadenti nella categoria corsi d'acqua sono state applicate le seguenti definizioni:

- FIUME: corso d'acqua a regime costante e perenne;
- TORRENTE: corso d'acqua caratterizzato da portata irregolare e da notevoli variazioni di regime in relazione alle precipitazioni atmosferiche, quindi soggetto a un'alternanza di magre e di piene piuttosto violente;
- CORSO D'ACQUA: corpo idrico, anche effimero od occasionale, caratterizzato dal fluire di acqua in movimento.

Una volta individuato il corso d'acqua, per l'esatta determinazione del tracciato, si è preso a riferimento il reticolo idrografico definito nella Carta Idrogeomorfologica predisposta dalla Autorità di Bacino della Puglia, redatto sulla base della Carta Tecnica regionale in scala 1:5000. Il tracciato pertanto ricalca il percorso attuale del corso d'acqua, in considerazione del fatto che un fiume deve essere inteso come un corpo d'acqua in modellamento attivo, e che il suo alveo non è immutabile, ma varia nel tempo, anche in virtù di costruzione di argini, lavori di sbarramento o emungimento delle acque a monte e di modifiche della portata.

La tutela paesaggistica è estesa alla fascia di larghezza costante di 150 metri a partire dalle relative sponde o piedi degli argini da ciascun lato così come riportato nelle tavole di piano. Ai fini della determinazione dell'alveo dei corsi d'acqua, oltre che sulla carta Idrogeomorfologica, ci si è basati sulla CTR 1:5000 e sulla relativa ortofoto (con precisione 50cm), individuando le sponde e cigli naturali del corso d'acqua o gli eventuali argini artificiali lì dove presenti. La relativa fascia di tutela di 150m per ogni lato è stata determinata a partire dall'alveo del fiume così determinato.

La ricognizione di fiumi e torrenti è stata effettuata utilizzando tre fonti di individuazione di seguito descritte insieme ai relativi criteri utilizzati:

- *Cartografia I.G.M. in scala 1:25.000:*

tutti i corsi d'acqua che presentano il toponimo "Fiume" o la sua abbreviazione "F." e quelli che presentano il toponimo "Torrente" o la sua abbreviazione "T.", limitatamente ai nomi idrografici della toponomastica I.G.M., ovvero quelli rappresentati in azzurro nelle tavolette.

- Reticolo Idrografico Nazionale in formato digitale (.shp) derivato dalla cartografia IGM 100.000 (disponibile sul sito dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, ISPRA < <http://www.sinanet.isprambiente.it/it/idrografia> >):

tutti i corsi d'acqua che presentano l'attributo "Fiume" o l'attributo "Torrente" relativamente al campo "TIPO".

- Elenco dei corpi idrici superficiali individuati nella "Caratterizzazione dei Corpi Idrici Superficiali della Regione Puglia", predisposto in attuazione del D.M. n. 131 del 16 giugno 2008, e approvato dalla Puglia con DGR 774/2010 e successivamente aggiornato con DGR 2844/2010:

L'elenco dei fiumi e dei torrenti soggetti a tutela paesaggistica a sensi dell'art. 142, comma 1, lettera c) è, pertanto, costituito dai corpi idrici, identificati come fiume o torrente, in almeno una delle tre fonti menzionate. Si riporta di seguito l'elenco con il nome riportato in ognuna delle tre fonti. Inoltre, è indicato se il corso d'acqua era stato anche individuato come acqua pubblica per l'intero corso, ovvero se lo è solo per una porzione dello stesso. Per questi ultimi corpi idrici si è posto il problema del limite a monte dei corsi d'acqua e si è verificata l'estensione verso monte del tratto sottoposto a tutela, oltre il limite individuato negli elenchi delle acque pubbliche.

Il bene paesaggistico in esame non risulta interferito né dal progetto né dalle aree di cantiere/area di lavoro/piste di cantiere previste per la sua realizzazione.

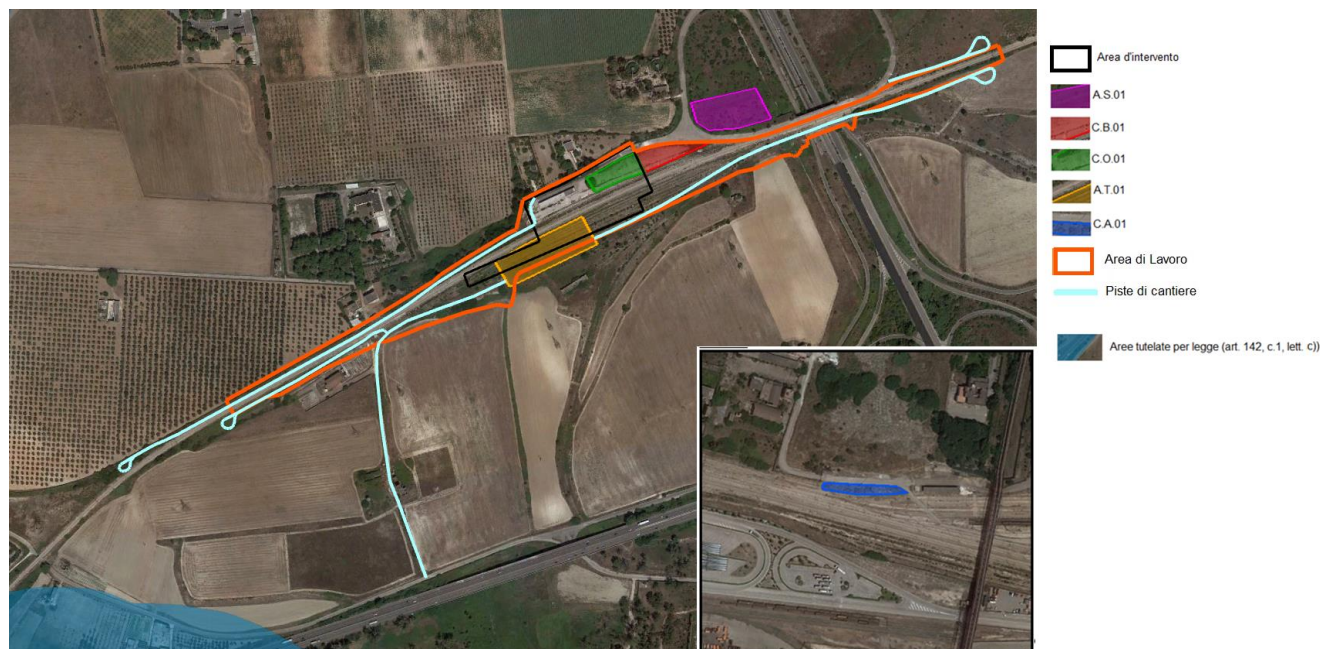


Figura 4-6: Localizzazione dell'area d'intervento e delle aree di cantiere rispetto il vincolo

### **BOSCHI (ART. 142, CO.1, LETT. G) , D.LGS. 42/04)**

Consistono nei territori coperti da foreste, da boschi e da macchie, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e in quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del D.lgs. 18 maggio 2001, n. 227.

La perimetrazione dei boschi e delle macchie è stata realizzata a partire dalla Carta di Uso del Suolo della CTR scala 1:5000 dalla quale sono stati estratti tutti perimetri relativi agli ambienti naturali (Corine Land Cover I livello codice 3, 4 o 5). Il nuovo strato informativo prodotto ha rappresentato il dato di partenza da cui è stato ottenuto il complessivo strato informativo relativo agli elementi delle componenti botanico-vegetazionali, indicato brevemente come "naturalità". Tale strato informativo è stato successivamente verificato e corretto sulla base di una nuova foto-interpretazione, e validato attraverso il confronto con la cartografia di dettaglio disponibile in Regione Puglia (Piani dei Parchi, Piani di Gestione dei siti naturalistici, basi di dati e cartografie dell'INEA, strati informativi degli Ispettorati Ripartimentali Provinciali delle Foreste, e del Corpo Forestale dello Stato, ecc.).

I territori coperti da boschi e foreste, presenti nell'area di studio, si estendono a sud della linea ferroviaria esistente a distanza tale da non risultare interferite né dal progetto in esame né aree di cantiere/area di lavoro/piste di cantiere.



Figura 4-7: Localizzazione delle aree dei cantiere rispetto il vincolo

### **ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI**

Gli Ulteriori Contesti Paesaggistici (UCP) 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 dei beni culturali, finalizzata ad assicurarne la conservazione, la riqualificazione e la valorizzazione, secondo le disposizioni di cui al Titolo VI delle norme del PPTR. L'individuazione

degli ulteriori contesti costituisce riconoscimento delle caratteristiche intrinseche e connaturali di tali immobili ed aree.”

Per la descrizione dei caratteri del paesaggio, il PPTR definisce tre strutture, a loro volta articolate in componenti ciascuna delle quali soggetta a specifica disciplina :

- A) Struttura idrogeomorfologica
  - Componenti idrologiche
  - Componenti geomorfologiche
- 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

#### Struttura Idrogeomorfologica

All'interno delle componenti idrologiche gli ulteriori contesti sono costituiti da:

**1)** Reticolo idrografico di connessione della R.E.R. (Rete Ecologica Regionale) (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice).

**2) Sorgenti** (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice).

Consistono in punti della superficie terrestre ove viene alla luce, in modo del tutto naturale, una portata apprezzabile di acqua sotterranea, come individuati, in coordinamento con l’Autorità di Bacino della Puglia”, dalla carta Idro-geo-morfologica della Regione Puglia e riportati nelle tavole della sezione 6.1.2 con una fascia di salvaguardia di 25 m a partire dalla sorgente.

**3) Aree soggette a vincolo idrogeologico** (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice)

Consistono nelle aree tutelate ai sensi del R.D. 30 dicembre 1923, n. 3267, "Riordinamento e riforma in materia di boschi e terreni montani", che sottopone a vincolo per scopi idrogeologici i terreni di qualsiasi natura e destinazione che, per effetto di forme di utilizzazione contrastanti con le norme, possono con danno pubblico subire denudazioni, perdere la stabilità o turbare il regime delle acque, come delimitate nelle tavole della sezione 6.1.2.

Le componenti geomorfologiche individuate dal PPTR comprendono ulteriori contesti costituiti da:

- 1) Versanti (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice)
- 2) Lame e Gravine (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice)
- 3) Doline (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice)
- 4) Grotte (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice)
- 5) Geositi (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice)
- 6) Inghiottitoi (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice)

7) Cordoni dunari (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice)

Struttura ecosistemica e ambientale

All'interno delle componenti botanico – vegetazionali, gli ulteriori contesti sono costituiti da:

1) Aree umide (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)

2) Prati e pascoli naturali (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)

**3) Formazioni arbustive in evoluzione naturale (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)**

Consistono in formazioni vegetali basse e chiuse composte principalmente di cespugli, arbusti e piante erbacee in evoluzione naturale, spesso derivate dalla degradazione delle aree a bosco e/o a macchia o da rinnovazione delle stesse per ricolonizzazione di aree in adiacenza, come delimitati nelle tavole della sezione 6.2.1.

**4) Area di rispetto dei boschi (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)**

Consiste in una fascia di salvaguardia della profondità come di seguito determinata, o come diversamente cartografata:

- a) 20 metri dal perimetro esterno delle aree boscate che hanno un'estensione inferiore a 1 ettaro e delle aree oggetto di interventi di forestazione di qualsiasi dimensione, successivi alla data di approvazione del PPTR, promossi da politiche comunitarie per lo sviluppo rurale o da altre forme di finanziamento pubblico o privato;
- b) 50 metri dal perimetro esterno delle aree boscate che hanno un'estensione compresa tra 1 ettaro e 3 ettari;
- c) 100 metri dal perimetro esterno delle aree boscate che hanno un'estensione superiore a 3 ettari.

Le componenti delle aree protette e dei siti di rilevanza naturalistica individuate dal PPTR comprendono gli ulteriori contesti costituiti da:

1) Siti di rilevanza naturalistica (art. 143, comma 1, lettera e, del Codice)

2) Area di rispetto dei parchi e delle riserve regionali (art. 143, comma 1, lettera e, del Codice)

Struttura antropica e storico culturale

Le componenti culturali e insediative individuate dal PPTR comprendono gli ulteriori contesti, costituiti da:

- 1- Città consolidata (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)
- 2- Testimonianze della stratificazione insediativa (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)
- 3- Area di rispetto delle componenti culturali e insediative (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)
- 4- Paesaggi rurali (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)

Le componenti dei valori percettivi individuate dal PPTR comprendono ulteriori contesti costituiti da:

1- Strade a valenza paesaggistica (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)

**2) Strade panoramiche (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)**

Consistono nei tracciati carrabili, rotabili, ciclo-pedonali e natabili che per la loro particolare posizione orografica presentano condizioni visuali che consentono di percepire aspetti significativi del paesaggio pugliese, come individuati nelle tavole della sezione 6.3.2.

3) Coni visuali (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)

In corrispondenza dell'area d'intervento e delle aree di cantiere sono stati individuati gli ulteriori contesti paesaggistici rappresentati nella successiva immagine.



Figura 4-8: Localizzazione dell'area di intervento e delle aree dei cantieri rispetto gli Ulteriori Contesti Paesaggistici

L'area d'intervento interessa, in porzioni ridotte, le UCP "aree soggette a vincolo idrogeologico" e "formazioni arbustive in evoluzione naturale". L'area di lavoro interessa, oltre alle suddette aree anche l'UCP "area di rispetto delle componenti culturali e insediative".

Il solo cantiere AT.01 ricade all'interno dell'UCP "aree soggette a vincolo idrogeologico", mentre, per quanto riguarda le piste di cantiere, esse ricadono in UCP "aree soggette a vincolo idrogeologico", in UCP "area di rispetto delle componenti culturali e insediative" e in UCP "aree di rispetto dei boschi".

Dalle analisi svolte, è emerso che la porzione sud dell'area oggetto di intervento è interessata dalla presenza del vincolo idrogeologico, all'interno del quale ricade completamente l'area tecnica AT.01 e parzialmente l'area di lavoro e le piste di cantiere come evidenziato nel successivo stralcio: ai fini delle valutazioni è stato consultato il PPTR della regione Puglia e del SIT ([http://www.sit.puglia.it/portal/portale\\_pianificazione\\_regionale/Piano%20Paesaggistico%20Territoriali/Download](http://www.sit.puglia.it/portal/portale_pianificazione_regionale/Piano%20Paesaggistico%20Territoriali/Download)) dal quale sono scaricabili i file vettoriali aggiornati alle DGR n. 2309 del 08/11/2019 e DGR n. 574 del 21/04/2020.



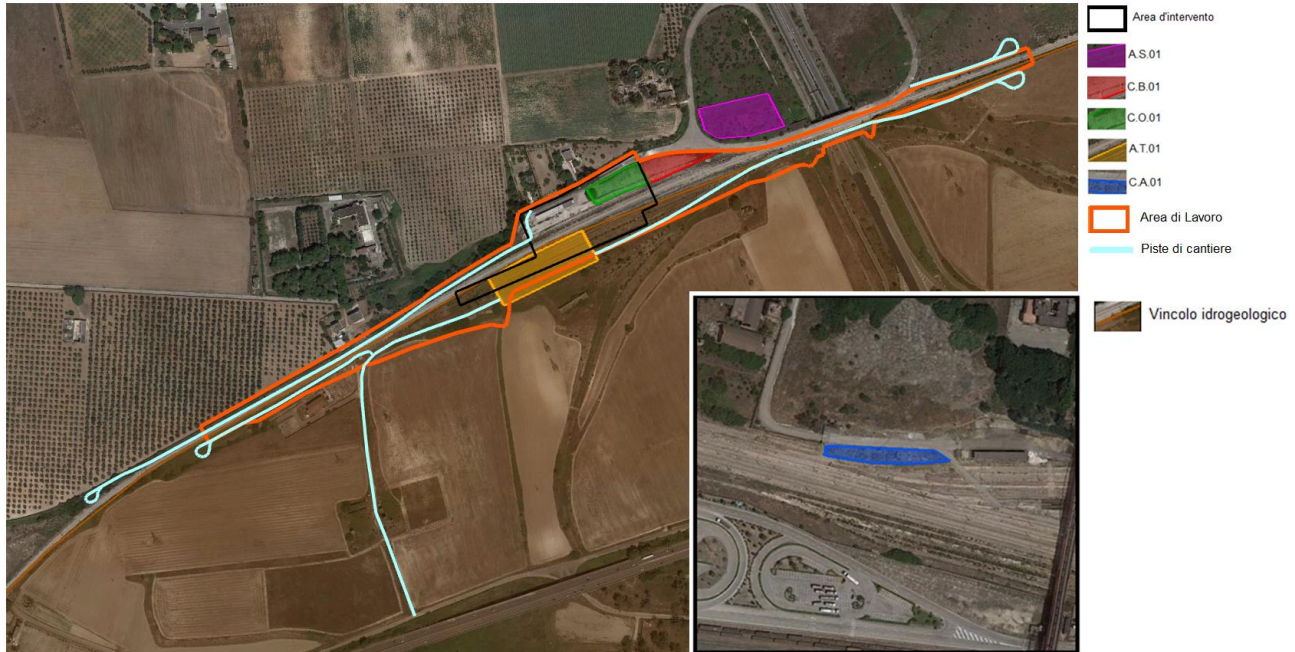


Figura 4-9: Vincolo idrogeologico nell'area di studio.

Il sito di intervento ricade completamente all'interno dei confini comunali del territorio di Taranto, sulle sponde settentrionali del golfo del Mar Piccolo.

Come si evince dall'immagine seguente l'area di intervento ricade in prossimità del Parco naturale regionale Mar Piccolo, istituito con Legge Regionale 21 settembre 2020, n. 30 "Istituzione dei parchi naturali regionali 'Costa Ripagnola' e 'Mar Piccolo'".



Figura 4-10: Inquadramento geografico del sito di intervento rispetto alle aree protette circostanti

Ad una maggior scala di dettaglio si evince che le parte dell'area AT.01 ricade all'interno del Parco Naturale Regionale; analogamente, sia l'area di lavoro, sia le piste di cantiere interessano parzialmente l'area naturale come rappresentato nella successiva immagine.

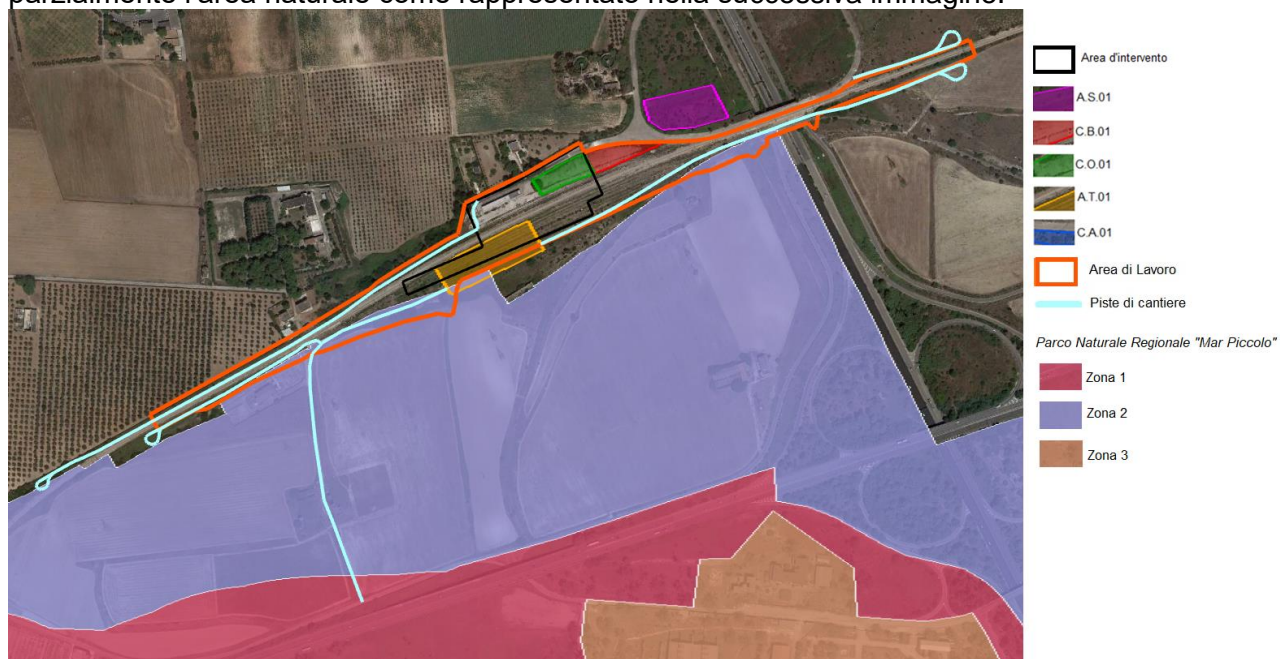


Figura 4-11: Dettaglio del Parco Naturale Regionale "Mar Piccolo" in prossimità del progetto



Figura 4-12: Inquadramento geografico del sito di intervento rispetto ai siti Natura 2000 circostanti

Dai precedenti stralci si evince che, nelle vicinanze dell'area d'intervento, sono presenti due siti Natura 2000 e due aree naturali protette che sono rispettivamente:

- la ZSC "IT9130002 - Masseria Torre Bianca", a circa 3,0 Km dall'area d'intervento;
- la ZSC "IT9130004 – Mar Piccolo", a circa 400 m dall'area d'intervento;
- la EUAP0894 Parco naturale regionale Terra delle Gravine che dista circa 2,3 Km dall'area d'intervento;
- il Parco Naturale Regionale "Mar Piccolo" istituito con L.R. 30/2020.

L'area dell'intervento e il più vicino dei siti Natura 2000 (IT9130004) si trovano a circa 400 m di distanza nel punto di maggior vicinanza. In ottemperanza della normativa vigente in materia di Rete Natura 2000, che prescrive di sottoporre a Valutazione d'Incidenza progetti, piani e programmi che possono avere effetti su uno o più siti della Rete Natura 2000 e in coerenza con le disposizioni delle Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (VInCA) – Direttiva 92/43/CEE Habitat art.6, par 3 e 4, pubblicate nella GU del 28/12/2019, è stato redatto il documento a supporto dello Screening di Incidenza (Livello I della Valutazione di incidenza) a cui si rimanda per le specifiche valutazioni (elaborato IA8E00D22RGIM0003001A "Screening Vinca – Relazione descrittiva).

#### 4.2 DISCIPLINA DEL PPTR DEI VINCOLI PAESAGGISTICI

Per i vincoli paesaggistici del PPTR presenti e prossimi all'area di progetto e/o dalle aree di cantiere si riporta la relativa disciplina di tutela, indicata nelle Norme Tecniche di Attuazione del suddetto Piano.

L'art. 45 delle NTA del PPTR prescrive, per i "Territori costieri" e i "Territori contermini ai laghi", quanto segue:

1. Nei territori costieri e contermini ai laghi come definiti all'art. 41, punti 1) e 2), si applicano le seguenti prescrizioni:
2. Non sono ammissibili piani, progetti e interventi che comportano:
  - a1) realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, fatta eccezione per le opere finalizzate al recupero/ripristino dei valori paesistico/ambientali;
  - a2) mutamenti di destinazione d'uso di edifici esistenti per insediare attività produttive industriali e della grande distribuzione commerciale;
  - a3) realizzazione di recinzioni che riducano l'accessibilità alla costa e la sua fruibilità visiva e l'apertura di nuovi accessi al mare che danneggino le formazioni naturali rocciose o dunali;
  - a4) trasformazione del suolo che non utilizzi materiali e tecniche costruttive che garantiscano permeabilità;
  - a5) escavazione delle sabbie se non all'interno di un organico progetto di sistemazione ambientale; a6) realizzazione e ampliamento di grandi impianti per la depurazione delle acque reflue, di impianti per lo smaltimento e recupero dei rifiuti, fatta eccezione per quanto previsto al comma 3;
  - a7) 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;
  - a8) realizzazione di nuovi tracciati viari, fatta eccezione per quanto previsto al comma 3;
  - a9) nuove attività estrattive e ampliamenti;
  - a10) eliminazione dei complessi vegetazionali naturali che caratterizzano il paesaggio costiero o lacuale.

L'Art. 79 delle NTA del PPTR prescrive, per gli *Immobili e le aree di notevole interesse pubblico* quanto segue:

1. Sugli immobili e le aree di notevole interesse pubblico di cui all'art. 136 del Codice, nei termini riportati nelle allegare schede di "identificazione e definizione della specifica disciplina d'uso" dei singoli vincoli, si applicano le seguenti specifiche discipline d'uso, fatto salvo quanto previsto dagli artt. 90, 95 e 106 delle presenti norme e il rispetto della normativa antisismica: 1.1 la normativa d'uso della sezione C2 della scheda d'ambito, di cui all'art.37, comma 4, in cui ricade l'immobile o l'area oggetto di vincolo ha valore prescrittivo per i piani e i programmi di competenza degli Enti e dei soggetti pubblici, nonché per tutti i piani e i progetti di iniziativa pubblica o privata fino all'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali al PPTR; 1.2. le disposizioni normative contenute nel Titolo VI riguardanti le aree tutelate per legge di cui all'art. 142 del Codice e gli ulteriori contesti ricadenti nell'area oggetto di vincolo; 1.3 per tutti gli interventi di trasformazione ricadenti nell'area interessata

da dichiarazione di notevole interesse pubblico, è obbligatorio osservare le raccomandazioni contenute nei seguenti elaborati:

- a) per i manufatti rurali in pietra a secco:
  - Elaborato del PPTR 4.4.4 – Linee guida per il restauro e il riuso dei manufatti in pietra a secco;
- b) per i manufatti rurali non in pietra a secco:
  - Elaborato del PPTR 4.4.6 – Linee guida per il recupero, la manutenzione e il riuso dell’edilizia e dei beni rurali;
- c) per i manufatti pubblici nelle aree naturali protette:
  - Elaborato del PPTR 4.4.7 - Linee guida per il recupero dei manufatti edilizi pubblici nelle aree naturali protette;
- d) per la progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile:
  - Elaborato del PPTR 4.4.1: Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile; e) per le trasformazioni urbane:
    - Documento regionale di assetto generale (DRAG) - criteri per la formazione e la localizzazione dei piani urbanistici esecutivi (pue) – parte II - criteri per perseguire la qualità dell’assetto urbano;
    - Elaborato del PPTR 4.4.3: linee guida per il patto città-campagna: riqualificazione delle periferie e delle aree agricole periurbane; f) per la progettazione e localizzazione delle infrastrutture:
      - Elaborato del PPTR 4.4.5: Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture; g) per la progettazione e localizzazione di aree produttive:
        - Elaborato del PPTR 4.4.2: Linee guida sulla progettazione di aree produttive paesaggisticamente ed ecologicamente attrezzate.

### **4.3 DISCIPLINA DEL PPTR DEGLI ULTERIORI CONTESTI**

Gli interventi interferiscono marginalmente con i seguenti Ulteriori Contesti, costituiti da aree sottoposte a specifica disciplina di salvaguardia e di utilizzazione ai sensi dell’art. 143, comma 1, lett. e) del D.L.gs 42/04, finalizzata ad assicurarne la conservazione, la riqualificazione e la valorizzazione, secondo le disposizioni di cui al Titolo VI delle NTA del PPTR:

- **Formazioni arbustive in evoluzione naturale**

per i quali l’art.66 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per “Prati e pascoli naturali” e “Formazioni arbustive in evoluzione naturale” prescrive al comma 2:

“In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all’art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, si considerano non ammissibili tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d’uso di cui all’art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

- a1) rimozione della vegetazione erbacea, arborea od arbustiva naturale, fatte salve le attività agro-silvo-pastorali e la rimozione di specie alloctone invasive;
- a2) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica;
- a3) dissodamento e macinazione delle pietre nelle aree a pascolo naturale;
- a4) conversione delle superfici a vegetazione naturale in nuove colture agricole e altri usi;
- a5) nuovi manufatti edilizi a carattere non agricolo;

- a6) 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;
- a7) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti. Fanno eccezione i sistemi per la raccolta delle acque piovane, di reti idrica/fognaria duale, di sistemi di riciclo delle acque reflue attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione. L'installazione di tali sistemi tecnologici deve essere realizzata in modo da mitigare l'impatto visivo, non alterare la struttura edilizia originaria, non comportare aumenti di superficie coperta o di volumi, non compromettere la lettura dei valori paesaggistici;
- a8) nuove attività estrattive e ampliamenti, fatta eccezione per attività estrattive connesse con il reperimento di materiali di difficile reperibilità (come definiti dal P.R.A.E.)”.

• **Aree soggette a vincolo idrogeologico**

per le quali l'Art. 43 Indirizzi per le componenti idrologiche prescrive al comma 5:

“Nelle aree sottoposte a vincolo idrogeologico come definite all'art. 42, punto 4), fatte salve le specifiche disposizioni previste dalle norme di settore, tutti gli interventi di trasformazione, compresi quelli finalizzati ad incrementare la sicurezza idrogeologica e quelli non soggetti ad autorizzazione paesaggistica ai sensi del Codice, devono essere realizzati nel rispetto dell'assetto paesaggistico, non compromettendo gli elementi storico-culturali e di naturalità esistenti, garantendo la permeabilità dei suoli.”

Sono inoltre presenti, in prossimità dell'intervento, i seguenti Ulteriori Contesti:

• **Aree di rispetto delle componenti culturali insediative**

per le quali l'Art. 82 delle NTA del PPTR “Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l'area di rispetto delle componenti culturali insediative” prescrive che: “

1. Fatta salva la disciplina di tutela dei beni culturali prevista dalla Parte II del Codice, nell'area di rispetto delle componenti culturali insediative di cui all'art. 76, punto 3, ricadenti in zone territoriali omogenee a destinazione rurale alla data di entrata in vigore del presente piano, si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui ai successivi commi 2) e 3).
2. In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, si considerano non ammissibili tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:
  - 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)."

• **Aree di rispetto dei boschi**

Per i quali, all'art.63 "Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l'Area di rispetto dei boschi" è indicato: "

1. Nei territori interessati dalla presenza di aree di rispetto dei boschi, come definite all'art. 59, punto 4) si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui ai successivi commi 2) e 3).
2. In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, si considerano non ammissibili tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:
  - a1) trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva. Sono fatti salvi gli interventi finalizzati alla gestione forestale, quelli volti al ripristino/recupero di situazioni degradate, le normali pratiche silvo-agropastorale che non compromettano le specie spontanee e siano coerenti con il mantenimento/ripristino della sosta e della presenza di specie faunistiche autoctone;
  - a2) nuova edificazione;
  - a3) apertura di nuove strade, ad eccezione di quelle finalizzate alla gestione e protezione dei complessi boscati, e l'impermeabilizzazione di strade rurali;
  - a4) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;
  - a5) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi 46 indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
  - a6) 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;
  - a7) nuove attività estrattive e ampliamenti;
  - a8) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica.
  - a9) è consentita la messa in sicurezza dei fronti di cava se effettuata con tecniche di ingegneria naturalistica

3. Fatta salva la procedura di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, nel rispetto degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso di cui all'art. 37, nonché degli atti di governo del territorio vigenti ove più restrittivi, sono ammissibili, piani, progetti e interventi diversi da quelli di cui al comma 2, nonché i seguenti:

b1) trasformazione di manufatti legittimamente esistenti per una volumetria aggiuntiva non superiore al 20%, purché detti piani e/o progetti e interventi:

- siano finalizzati all'adeguamento strutturale o funzionale degli immobili, all'efficientamento energetico e alla sostenibilità ecologica;
- comportino la riqualificazione paesaggistica dei luoghi;
- assicurino l'incremento della superficie permeabile e la rimozione degli elementi artificiali che compromettono la tutela dell'area boscata;
- garantiscano il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;
- incentivino la fruizione pubblica del bene attraverso la riqualificazione ed il ripristino di percorsi pedonali abbandonati e/o la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, garantendo comunque la permeabilità degli stessi;

b2) realizzazione di impianti tecnici di modesta entità quali cabine elettriche, cabine di decompressione per gas e impianti di sollevamento, punti di riserva d'acqua per spegnimento incendi, e simili;

b3) costruzione di impianti di captazione e di accumulo delle acque purché non alterino sostanzialmente la morfologia dei luoghi;

b4) realizzazione di strutture facilmente rimovibili di piccole dimensioni per attività connesse al tempo libero, realizzate in materiali ecocompatibili, che non compromettano i caratteri dei luoghi, non aumentino la frammentazione dei corridoi di connessione ecologica e non comportino l'aumento di superficie impermeabile, prevedendo idonee opere di mitigazione degli impatti;

b5) realizzazione di annessi rustici e di altre strutture strettamente funzionali alla conduzione del fondo. I manufatti consentiti dovranno essere realizzati preferibilmente in adiacenza alle strutture esistenti, e dovranno mantenere, recuperare o ripristinare tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili.

#### **4.4 VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI DELL'INTERVENTO IN PROGETTO SUGLI ELEMENTI VINCOLATI**

Tra gli interventi di progetto che ricadono all'interno degli UCP quelli di maggiore significatività fanno riferimento alle sistemazioni del piazzale per la realizzazione del parcheggio della nuova stazione che interferiscono in minima parte con le formazioni arbustive in evoluzione naturale presenti. Il progetto, in tal senso, prevede l'introduzione di nuovi impianti arborei-arbustivi integrandoli con il contesto paesaggistico preesistente.



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

Come anticipato in premessa, con il presente documento si intende specificare la compatibilità dell'opera 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.

L'art. 37 "Individuazione degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso" delle NTA, 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."*

Gli obiettivi di qualità, specifici in ragione degli aspetti e caratteri peculiari connotanti i singoli ambiti di paesaggio, hanno valore di indirizzo ed il loro perseguimento è assicurato dalla normativa d'uso; quest'ultima è costituita da *"indirizzi e direttive specificatamente individuati nella sezione C2) delle schede degli ambiti paesaggistici, nonché dalle disposizioni normative contenute nel Titolo IV riguardante i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti ricadenti negli ambiti di riferimento"* (art. 37 comma 4).

Gli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale, riportati nella Sezione C2 di ciascun ambito, sono articolati secondo le seguenti strutture:

- 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 o A.3.1 Componenti dei Paesaggi Rurali
  - o A.3.2 Componenti dei Paesaggi Urbani
  - o A.3.3 Componenti visivo percettive

In particolare, il territorio pugliese risulta articolato in 11 Ambiti Paesaggistici (art. 36 delle NTA del PPTR) e per ciascun ambito il PPTR ne riporta gli obiettivi di qualità e le normative ad essi applicate.

L'ambito interessato dal presente progetto è l'**Ambito 8 Arco Ionico Tarantino**

Al fine di far corrispondere quanto progettato con gli obiettivi di qualità, si è inteso riproporre una tabella strutturata come di seguito schematizzata:

<b>LEGENDA</b>			
<b>1 Obiettivo selezionato</b>	Indirizzi	Direttive	<b>Obiettivo raggiunto</b>
<b>1.X. Sotto-obiettivo selezionato</b>	xxx	xxx	<b>X</b>

in modo da poter dare evidenza degli obiettivi che hanno una relazione con il progetto e se gli interventi di progetto sono compatibili con gli indirizzi e le direttive associate al singolo obiettivo.

In virtù delle tipologie degli interventi oggetto di analisi, ovvero la trasformazione dell'impianto esistente in stazione, con annessi tutti i servizi accessori per realizzare un servizio funzionale di interscambio ferro-gomma (sottopasso con rampe di scale e ascensori, parcheggio di interscambio)

e quelli ferroviari di adeguamento del binario di corsa e realizzazione di due marciapiedi, gli unici obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale nell’Ambito 8 Arco Ionico Tarantino, per i quali si individua una significatività connessa al progetto in esame, sono riferiti alla Struttura Antropica e Storico- Culturale, e con particolare riguardo agli Obiettivi di qualità riferibili alle Componenti visivo-percettive.

Nella tabella che segue si riportano gli obiettivi di Qualità che potrebbero stabilire una relazione con l’opera in esame, si evidenzia la normativa d’uso e le relative direttive, ed infine si specificano le azioni intraprese nel progetto al fine della sua compatibilità con il PPTR.

### 5.1 VERIFICA DEGLI OBIETTIVI DI QUALITÀ (PAESAGGISTICA E TERRITORIALE E NORMATIVA D’USO – AMBITO 8 ARCO IONICO TARANTINO)

A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali			
Obiettivi di Qualità Paesaggistica e Territoriale	Normativa d’uso - Indirizzi ■	Normativa d’uso - Direttive	Congruenza del progetto
2. Migliorare la qualità ambientale del territorio;	<p>Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale devono tendere a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- salvaguardare e migliorare la funzionalità ecologica;</li> </ul>	<p>Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- approfondiscono il livello di conoscenza delle componenti della Rete ecologica della biodiversità e ne definiscono le specificazioni progettuali e normative al fine della sua implementazione;</li> <li>- incentivano la realizzazione del Progetto territoriale per il paesaggio regionale Rete ecologica polivalente;</li> <li>- evitano trasformazioni che compromettano la funzionalità della rete ecologica;</li> </ul>	<p>Tra gli interventi di progetto, quelli di maggiore significatività fanno riferimento alle sistemazioni del piazzale per la realizzazione del parcheggio della nuova stazione, che interferiscono in minima parte con le formazioni arbustive in evoluzione naturale presenti. Il progetto, in tal senso, prevede l’introduzione di nuovi impianti arborei-arbustivi integrandoli con il contesto paesaggistico preesistente, limitando il più possibile le trasformazioni e migliorando la funzionalità ecologica dell’area d’intervento.</p>

**A3 - Struttura e componenti antropiche e storico-culturali 3.3 componenti visivo percettive**

<b>Obiettivi di Qualità Paesaggistica e Territoriale</b>	<b>Normativa d'uso - Indirizzi</b>	<b>Normativa d'uso - Direttive</b>	<b>Congruenza del progetto</b>
<p>3. Salvaguardare e Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata.</p>	<p>Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale devono tendere a:</p> <p>salvaguardare e valorizzare le componenti delle figure territoriali dell'ambito descritte nella sezione B.2 della scheda, in coerenza con le relative Regole di riproducibilità (sezione B.2.3.1);</p>	<p>Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- impediscono le trasformazioni territoriali (nuovi insediamenti residenziali turistici e produttivi, nuove infrastrutture, impianti tecnologici e di produzione energetica) che alterino o compromettano le componenti e le relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche ed ecologiche che caratterizzano la struttura delle figure territoriali;</li> <li>- individuano gli elementi detrattori che alterano o interferiscono con le componenti descritte nella sezione B.2 della scheda, compromettendo l'integrità e la coerenza delle relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche, ecologiche, e ne mitigano gli impatti;</li> </ul>	<p>Le componenti visivo percettive generate dal progetto della stazione Taranto Nasisi in oggetto sono limitate solo ad alcuni elementi di fruizione statica e dinamica, e comunque oscurate dalla presenza di schermi visivi di origine naturale (vegetazione) o antropica (fronti edificati, o recinzioni). In ragioni di tali distanze, delle caratteristiche dimensionali, materiche e cromatiche dell'intervento e delle caratteristiche del contesto nel quale sarà realizzato, non si prevedono alterazioni della percezione visiva in quanto la nuova stazione risulta "assorbita" dal paesaggio.</p>

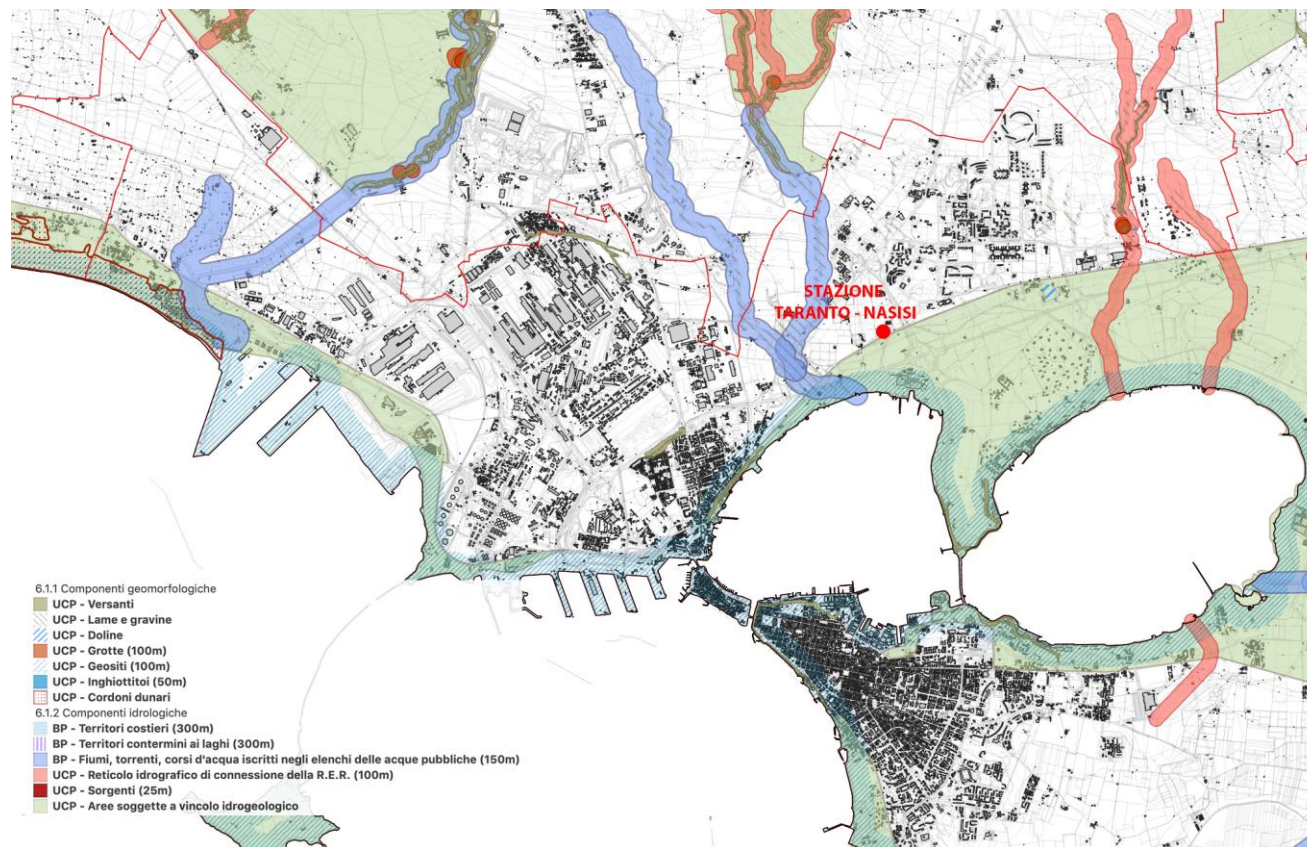
**A3 - Struttura e componenti antropiche e storico-culturali 3.3 componenti visivo percettive**

<b>Obiettivi di Qualità Paesaggistica e Territoriale</b>	<b>Normativa d'uso - Indirizzi</b>	<b>Normativa d'uso - Direttive</b>	<b>Congruenza del progetto</b>
<p>5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo;</p> <p>5.6 Riquilibrare e recuperare l'uso delle infrastrutture storiche (strade, ferrovie, sentieri, tratturi);</p> <p>7. Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia;</p> <p>7.3 Salvaguardare e valorizzare le strade, le ferrovie e i percorsi panoramici e di interesse paesistico-ambientale.</p>	<p>Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale devono tendere a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- salvaguardare, riqualificare e valorizzare i percorsi, le strade e le ferrovie dai quali è possibile percepire visuali significative dell'ambito.</li> </ul>	<p>Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- implementano l'elenco delle le strade panoramiche indicate dal PPTR (Progetti territoriali per il paesaggio regionale del PPTR Sistema infrastrutturale per la Mobilità dolce);</li> <li>- individuano cartograficamente le altre strade da cui è possibile cogliere visuali di insieme delle figure territoriali dell'ambito;</li> <li>- individuano fasce di rispetto a tutela della fruibilità visiva dei paesaggi attraversati e impediscono le trasformazioni territoriali lungo i margini stradali che compromettano le visuali panoramiche;</li> <li>- definiscono i criteri per la realizzazione delle opere di corredo alle infrastrutture per la mobilità (aree di sosta attrezzate, segnaletica e cartellonistica, barriere acustiche) in funzione della limitazione degli impatti sui quadri paesaggistici;</li> <li>- indicano gli elementi detrattori che interferiscono con le visuali panoramiche e stabiliscono le azioni più opportune per un ripristino del valore paesaggistico della strada.</li> <li>- valorizzano le strade panoramiche come risorsa per la fruizione paesaggistica dell'ambito in quanto canali di accesso visuale preferenziali alle figure territoriali e alle bellezze</li> </ul>	<p>La stazione di Nasisi, allo stato attuale, presenta un solo binario di corretto tracciato, non consente l'effettuazione di incroci e precedenza; inoltre non esiste alcun servizio viaggiatori. In passato, invece, Nasisi risulta essere stato uno scalo merci, tant'è che esiste tuttora a terra un fascio di binari, ormai dismessi, nonché scalo di una linea storica militare (ferrovia del Circummarpiccolo, di collegamento con Arsenale). Il Programma di esercizio della nuova stazione prevede per essa una funzione di interscambio tra servizi ferroviari e servizi extraurbani su gomma provenienti dalla provincia di Taranto, in modo da configurarla come terminal intermodale passeggeri ferro-gomma, utile all'incentivazione dell'uso di mezzi alternativi alle autovetture private.</p>

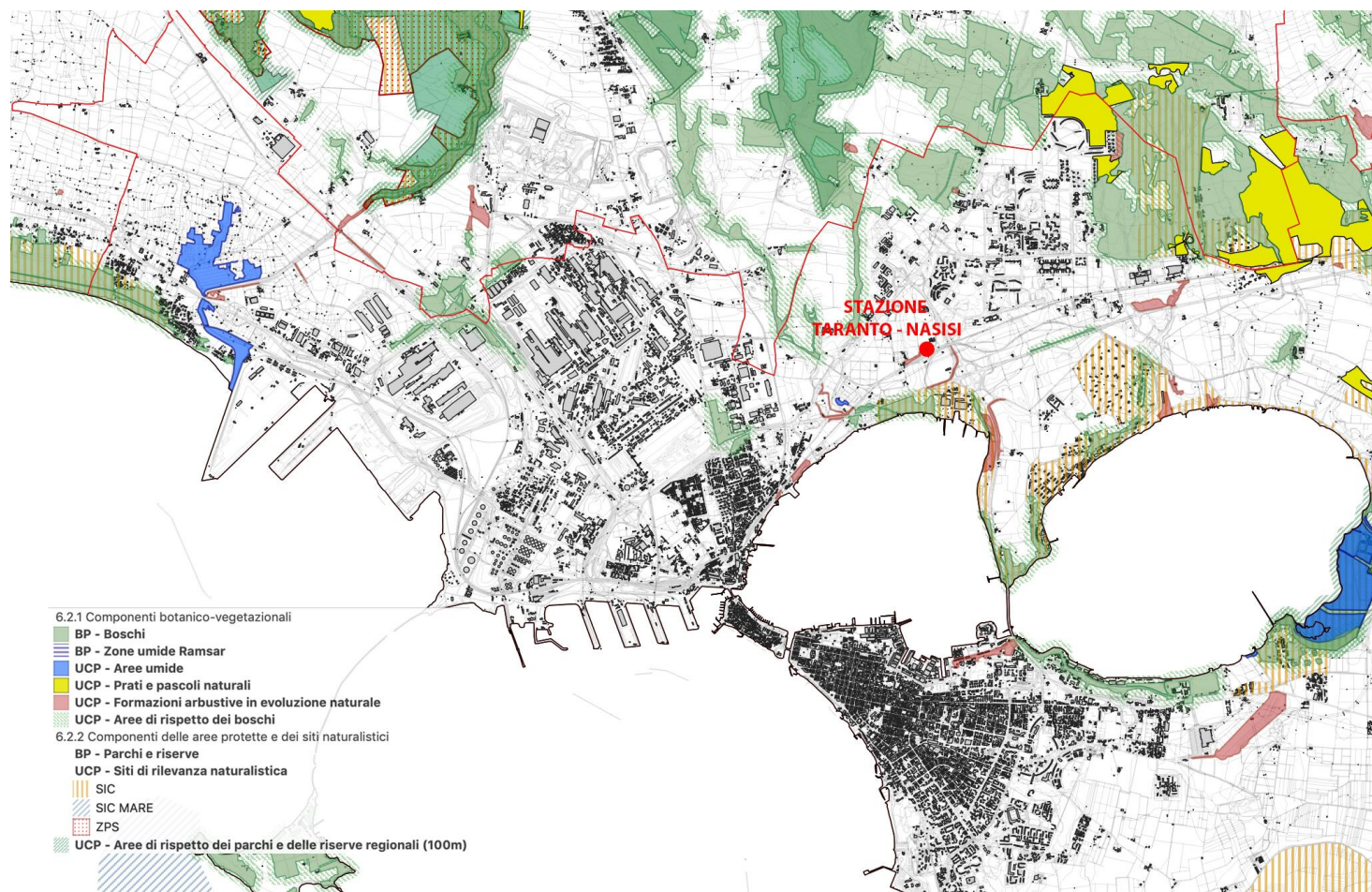
panoramiche, in coerenza con le indicazioni dei Progetti territoriali per il paesaggio regionale del PPTR Sistema infrastrutturale per la Mobilità dolce;

## 6. STRALCI ED ESTRATTI PPTR

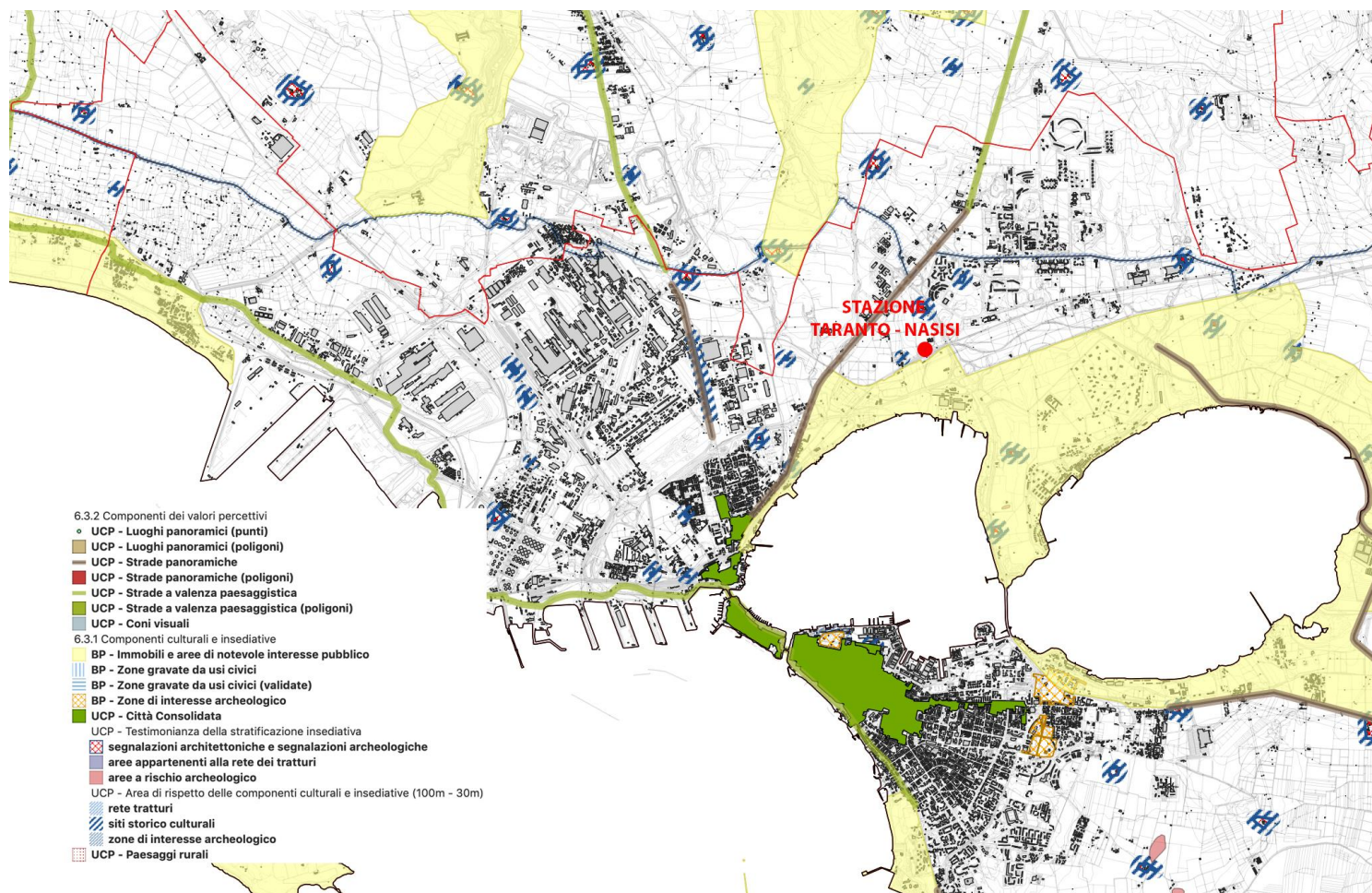
### 6.1 COMPONENTI GEOMORFOLOGICHE E IDROGEOLOGICHE – STRALCIO DELLA TAVOLA 6.1 DEL PPTR DELLA REGIONE PUGLIA



**6.2 COMPONENTI BOTANICO-VEGETAZIONALI E COMPONENTI DELLE AREE PROTETTE E DEI SITI NATURALISTICI – STRALCIO DELLA TAVOLA 6.2 DEL PPTR DELLA REGIONE PUGLIA**

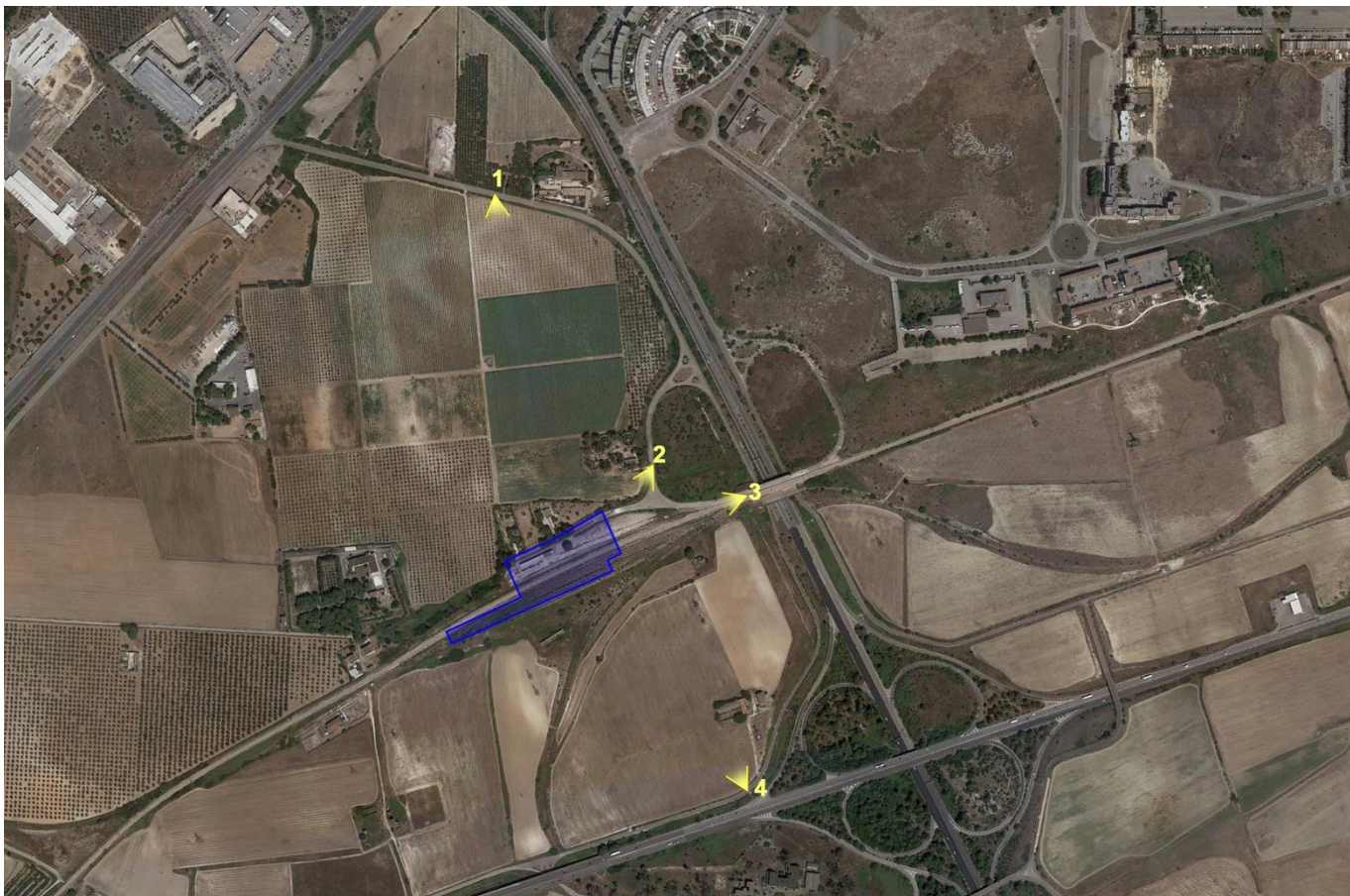


**6.3 COMPONENTI CULTURALI-INSEDIATIVI E COMPONENTI DEI VALORI PERCETTIVI – STRALCIO DELLA TAVOLA 6.3 DEL PPTR DELLA REGIONE PUGLIA**





## 7. REPORT FOTOGRAFICO



Inquadratura dei punti di vista su foto aerea



PV1: Vista da Via del Tratturello Tarantino



PV2: Vista da Via del Tratturello Tarantino a ridosso della stazione Nasisi



PV3: Vista da Via del Tratturello Tarantino a ridosso della stazione Nasiss



PV4: Vista da Strada Citrezze Monteiasi