

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



**U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO**

**PROGETTO DEFINITIVO**

**NODO INTERMODALE DI BRINDISI**

**Infrastruttura di collegamento dell'area retroportuale di Brindisi con  
infrastruttura ferroviaria nazionale**

**VERIFICA DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA**

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

RELAZIONE DESCRITTIVA	SCALA:
	----

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

I A 7 L   0 0   D   2 2   R H   I M 0 0 0 2   0 0 1   A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMMISSIONE ESECUTIVA	F. Massari	Maggio 2021	L.Colacillo G. Dajelli	Maggio 2021	T. Paoletti	Maggio 2021	D. L. Brindisi ITALFERR S.p.A. Dott. Ing. Donato Iannovelli Ordine degli Ingegneri di Roma n. A16319

File: IA7L00D22RHIM0002001A .doc      n. Elab.:

## Sommario

1. Premessa .....	3
1.1 Articolazione del lavoro .....	4
2. Descrizione del progetto .....	5
Quadro complessivo degli interventi .....	5
Opere di linea.....	5
Opere d'arte principali.....	6
Le opere viarie connesse.....	6
2.1 Opere di mitigazione e compensazione ambientale.....	7
Metodologia di analisi .....	7
La scelta delle specie e i criteri generali di progettazione .....	7
I tipologici di intervento .....	8
3. Rapporto del progetto con le tutele e i vincoli rilevati.....	12
3.1 Quadro dei vincoli e delle tutele.....	12
Ambito tematico e fonti conoscitive.....	12
Beni paesaggistici e ulteriori contesti .....	12
Le aree protette e la Rete Natura 2000 .....	14
Rapporto tra progetto ed il sistema dei vincoli.....	14
4. La pianificazione paesaggistica regionale .....	16
4.1 Ambito di paesaggio La campagna brindisina.....	18
5. Compatibilità delle opere con gli obiettivi di qualità (art. 37 NTA del PPRT).....	19
6. Alternative di progetto e scelta.....	23

## 1. PREMESSA

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

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

Oggetto della presente relazione è il progetto definitivo relativo la realizzazione di un'infrastruttura di collegamento dell'area industriale retroportuale di Brindisi con l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Il progetto si compone di due lotti:

Lotto 1: opere a carico del Comune di Brindisi (già appaltate dal Comune e in parte realizzate):

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

Lotto 2: opere a carico di RFI, oggetto della presente relazione:

- Binari 3 e 4 della nuova stazione per l'arrivo/partenza treni di merci a modulo 750m
- Nuova tratta ferroviaria di collegamento tra la suddetta nuova Stazione elementare e la linea Bari – Lecce (OO.CC. + armamento)
- Posto di comunicazione e bivio di collegamento della nuova tratta con la Linea Adriatica (al km 764+100 circa della linea Bari – Lecce)

Impianti di trazione elettrica e apparati tecnologici della nuova stazione merci, della tratta di collegamento tra questa e la Linea Adriatica e del bivio sulla Linea Adriatica per l'allaccio della nuova linea.

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

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

Opere di linea		Beni paesaggistici D.Lgs 42/2004		
Progressive chilometriche [pk]		Art. 142 co. 1 lett. c)	Art. 143 co.1 lett. e)	
			Componenti da PPTR	
1+886.00	2+500.00		•	Area di rispetto dei parchi e delle riserve regionali
4+375.00	4+720.00	•		
4+950.00	5+068.00		•	Area di rispetto siti storico culturali

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

Opere di linea		Beni paesaggistici D.Lgs 42/2004		
WBS		Art. 142 co. 1 lett. c)	Art. 143 co.1 lett. e)	
			Componenti da PPTR	
NV01		-	-	
NV02		•	-	
NV03		-	-	
NV04		-	-	
NV05		•	•	Area di rispetto siti storico culturali
NV06		-	-	

## 1.1 ARTICOLAZIONE DEL LAVORO

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

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

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

## 2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

### QUADRO COMPLESSIVO DEGLI INTERVENTI

L'intervento in progetto ha ad oggetto la realizzazione di un'infrastruttura di collegamento dell'area industriale retroportuale di Brindisi con l'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Di seguito, in sintesi, sono elencati i principali interventi infrastrutturali previsti:

- Binari 3 e 4 della nuova stazione per l'arrivo/partenza treni merci a modulo 750 m;
- Nuova tratta ferroviaria di collegamento tra la suddetta nuova Stazione elementare e la linea Bari – Lecce;
- Posto di comunicazione e bivio di collegamento della nuova tratta con la Linea Adriatica
- Impianti di trazione elettrica e apparati tecnologici;
- Realizzazione e adeguamenti degli attraversamenti stradali.

L'intervento a singolo binario ha uno sviluppo di estesa complessiva pari a circa 3,2 km.

Per quanto concerne le opere in progetto, nella tabella di seguito si riportano le lunghezze complessive delle tipologie costruttive previste dal progetto:

Tabella 2-1 Caratteristiche tecniche progetto

Sezione	Valore percentuale [%]
Rilevato	97
Viadotto	3
Tot.	100

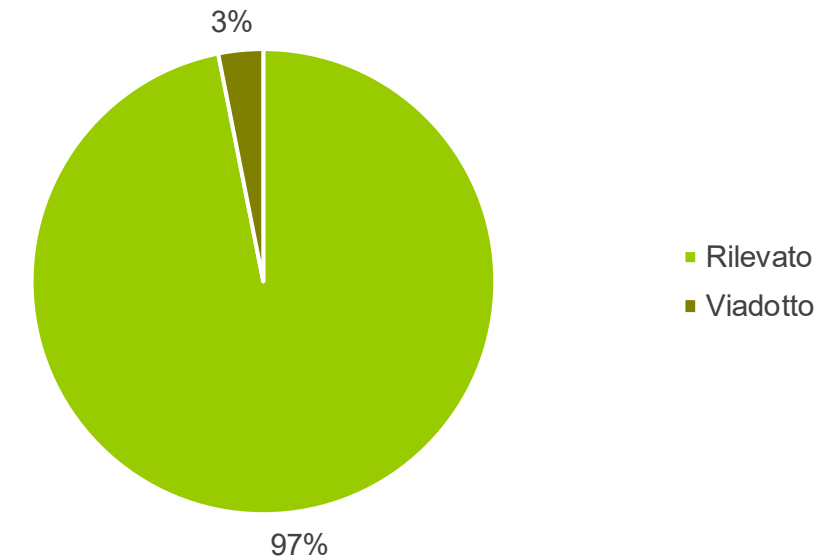


Figura 2-1 Tipologie costruttive previste in progetto

L'intervento comprende oltre alle opere civili, le opere di sovrastruttura ferroviaria e impianti tecnologici.

Per quanto concerne le caratteristiche principali del tracciato nei successivi paragrafi se ne descrivono le opere di linea e le principali opere d'arte.

### OPERE DI LINEA

Il progetto si estende a partire dalla fine della stazione elementare fino all'innesto con la linea adriatica, per una lunghezza pari a 2+077 km per il tratto di linea di collegamento con la rete ferroviaria nazionale e di 1+106 km per il completamento della Stazione Elementare.

Il tracciato ferroviario, come precedentemente descritto, prevede:

- realizzazione I e II binario della Stazione Elementare per il completamento della stessa
- realizzazione di una nuova linea ferroviaria merci a singolo binario che sfocia dalla Linea Adriatica al km 764+230 e si collega alla realizzanda stazione Elementare, di supporto alle attività della zona industriale retroportuale di Brindisi.

Attualmente in ambito stazione Elementare è in corso la realizzazione di quota parte del PRG (Appalto lotto 1), che prevede la posa del binario di corretto tracciato (da completare con lotto 2 per il collegamento alla linea adriatica) e la posa del binario IV.

L'intervento in progetto prevede il completamento della stazione Elementare mediante la realizzazione dei binari I e II, ubicati sul lato opposto al binario IV, e dei relativi deviatori e tronchini di sicurezza.

Per quanto riguarda il tratto di linea dal km 2+920.159 al km 5+068.342, il tracciato del completamento/prolungamento del binario di corsa è caratterizzato da due rettifili e da una unica curva circolare destrorsa, di raggio pari a 300m con velocità di tracciato pari a 60km/h.

Altimetricamente il binario si allaccia al termine della stazione Elementare sulla pendenza del 10.0‰ che ne contraddistingue la parte terminale, per poi al km 3+590 aumentare la pendenza fino al 12.0‰ al fine di consentire il raggiungimento delle quote necessarie per eseguire sia lo scavalco della viabilità esistente, via Formosa, mediante la realizzazione di un'opera scatolare e sia lo scavalco della SS613, che viene attraversata mediante un'opera con impalcato a via inferiore di luce pari a circa 62,50m.

Superata l'opera, la livelletta orizzontale termina in corrispondenza del km 4+215, per scendere con una pendenza pari al 9.20‰, per poi ricollegarsi, oltre lo scavalco del Fiume Grande realizzato mediante un ponte con impalcato in acciaio a via inferiore di luce pari a circa 55 m, alla livelletta della linea Adriatica; su tale linea il binario in progetto si innesta con una comunicazione, dotata di tronchino di sicurezza.

Le interferenze con le viabilità esistenti non prevedono modifiche plano-altimetriche delle stesse, a meno delle nuove intersezioni con la viabilità secondaria di Strada per Formosa, per la quale è prevista una viabilità di ricucitura (NV02) parallela alla linea ferroviaria, che la sottopassa mediante un sottovia (SL01) alla Km 3+888,500, e due strade bianche (NV03 e NV04) per garantire l'accesso ai fondi.

*OPERE D'ARTE PRINCIPALI*

I ponti ferroviari previsti in progetto sono sintetizzati nella seguente tabella.

Tabella 2-2 Opere d'arte principali previste dal progetto

<i>WBS</i>	<i>Descrizione</i>	<i>pk</i>	<i>Lunghezza [m]</i>
VI01	Ponte sulla SS613	4+119	62,5
VI02	Ponte sul Fiume Grande	4+556	55

Inoltre, si prevede la realizzazione di un sottovia, riportato nella seguente tabella:

Tabella 2-3 Opere d'arte principali previste dal progetto

<i>WBS</i>	<i>Descrizione</i>	<i>pk</i>
SL01	Sottovia Strada Comunale Formosa	3+888

*LE OPERE VIARIE CONNESSE*

Nell'ambito del Progetto Definitivo sono previste una serie di opere viarie finalizzate al superamento delle interferenze con la viabilità esistente.

La progettazione degli interventi di risoluzione delle viabilità è di seguito elencata:

Tabella 2-4 Principali caratteristiche di intervento sulla viabilità connessa al progetto

<i>WBS</i>	<i>Viabilità</i>	<i>Risoluzione interferenza</i>
NV01-SL01	SC Formosa	Nuovo sottovia veicolare e adeguamento viabilità per garantire l'innesto della viabilità di ricucitura NV02, NV03 e NV04
NV02-NV03	SC78	Ricucitura della maglia viaria SC Formosa
NV04	Viabilità di accesso ai fondi	Ricucitura della maglia viaria SC Formosa
NV05	Viabilità esistente per l'accesso ai Fabbricati Tecnologici	Adeguamento della viabilità esistente

## 2.1 OPERE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE

### *METODOLOGIA DI ANALISI*

L'iter progettuale delle opere a verde parte dall'analisi degli strumenti di pianificazione territoriale e dalla definizione delle potenzialità vegetazionali delle aree indagate, desunte dalle caratteristiche climatiche, geomorfologiche, pedologiche, nonché dall'analisi della vegetazione esistente rilevata nelle zone contigue all'area oggetto di intervento.

Il riscontro della vegetazione potenziale e reale consentirà di individuare interventi coerenti con la vocazione dei luoghi e tali da configurarsi anche come elementi di valorizzazione ambientale del territorio. In questo modo sarà possibile anche produrre un beneficio per le comunità faunistiche locali, la cui sopravvivenza è strettamente legata ai consorzi vegetali, essendo molto dipendenti dalla loro strutturazione e dalla composizione specifica, per la ricerca di siti di rifugio e di alimentazione.

In linea generale, l'iter progettuale delle opere a verde si sviluppa in tre momenti:

- Valutazione delle interferenze dell'opera con gli strumenti di pianificazione territoriale  
Consiste nell'analisi delle interferenze del tracciato ferroviario con il territorio, con riferimento agli strumenti di pianificazione territoriale.
- Inserimento dell'opera nel contesto paesaggistico-ambientale  
Consiste nello studio delle caratteristiche territoriali (aspetti climatici, paesaggio, vegetazione, flora e fauna) al fine di garantire un migliore inserimento dell'opera sul territorio. L'approfondita conoscenza del territorio in esame, infatti, consente di avere un quadro quanto più completo degli ostacoli e delle opportunità e fornisce un'indicazione operativa circa le soluzioni praticabili.
- Definizione delle tipologie di intervento  
In questa fase si definiscono le tipologie degli interventi a verde, con particolare attenzione alla scelta delle specie vegetali e ai sesti di impianto.

### *LA SCELTA DELLE SPECIE E I CRITERI GENERALI DI PROGETTAZIONE*

La scelta delle specie e la localizzazione delle stesse in relazione ai caratteri ecologici dei siti è di fondamentale importanza per la gestione ambientale dell'intervento in quanto concorre a determinare e consolidare progressivamente paesaggio e funzioni ecologiche.

La conoscenza delle singole specie vegetali è necessaria ad individuare quelle più idonee ad essere utilizzate per le diverse tipologie di impianto da inserire nel progetto, inoltre la scelta delle specie da impiantare non può prescindere dall'analisi delle caratteristiche climatiche ed edafiche del sito.

È importante precisare che nella scelta delle specie da utilizzare, tra quelle autoctone coerenti con l'ambiente ecologico circostante e appartenenti alla serie della vegetazione potenziale, vanno selezionate quelle con le migliori caratteristiche biotecniche.

La scelta delle specie da impiantare è stata fatta in base alle caratteristiche bio-ecologiche delle specie, a quelle fisionomico-strutturali in relazione alla funzione richiesta (consolidamento, schermo visivo, ricostruzione ecosistemica, ecc.) e al tipo e allo stadio della cenosi che si intende reimpiantare.

In ultima analisi, la scelta viene operata quindi in base alle forme biologiche e ai corotipi delle specie, poiché solamente dall'integrazione tra queste componenti (caratteristiche biotecniche, forme biologiche, corotipi) la scelta delle specie può essere indirizzata verso una equilibrata proporzione tra le specie erbacee, arboree, arbustive ed eventualmente rampicanti.

L'impianto di specie autoctone, oltre a rispondere ad una necessità di carattere pratico, dovuta alla facilità di attecchimento e di sviluppo, risponde alla volontà di evitare di introdurre specie esotiche che modifichino oltremodo l'ecosistema già pesantemente intaccato nei suoi equilibri dall'attività antropica.

Le specie arbustive, scelte sempre tra le specie autoctone, avranno la funzione di creare la continuità spaziale con le chiome delle piante arboree, nonché una funzione estetica assicurata, tra l'altro, dalle fioriture colorate e scalari nel tempo.

Le condizioni pedologiche e fitoclimatiche orientano la scelta verso specie arboree e arbustive sia pioniere che di facile attecchimento, allevate in zolla e verso l'impiego di latifoglie, dando pertanto maggior valore alla scelta delle specie autoctone ad elevata capacità di assorbimento di CO<sub>2</sub>, a discapito della possibilità di poter disporre di sempreverdi con grado di "copertura" costante nell'anno.

È previsto inoltre l'impiego quasi esclusivo, di alberi allevati in pieno campo e forniti in zolla. In alternativa saranno approvvigionati alberi allevati in vaso di pari dimensioni e saranno inoltre forniti arbusti in zolla o in vaso. Le piante



dovranno provenire da vivai specializzati per la fornitura di grandi quantitativi e per alberi ben conformati, che insista in una zona il più possibile prossima al sito definitivo, onde poter usufruire anche di eventuali ecotipi locali maggiormente adatti al territorio e che, quindi, soffrano meno l'espanto e il seguente reimpianto. Inoltre, la scelta di piante autoctone coltivate in vivai locali previene l'inquinamento genetico causato da esemplari della stessa specie ma provenienti da zone lontane, con capacità adattative spesso diverse dalle entità nate e sviluppatesi nei territori prossimi al sito di progetto. La provenienza genetica di ogni esemplare deve essere garantita mediante apposita certificazione fornita dal vivaio.

L'accorgimento di dosare nel modo più appropriato la mescolanza di arbusti ed essenze arboree consente di evitare il formarsi di una struttura monoplana, di chiaro aspetto artificiale, per ottenere una barriera verde che maggiormente si approssimi a un soprassuolo naturale.

I criteri di selezione delle specie prevedono di:

- rispettare le normative vigenti in termini di specie a rischio fitosanitario in particolare la DGR n.548 del 21/04/2020 in merito alla *Xylella fastidiosa* ricordando però che l'area in esame non rientra tra le aree oggetto di perimetrazione individuata con atto dirigenziale n. 59 del 21/05/2019;
- privilegiare specie rustiche e idonee alle caratteristiche pedo-climatiche del sito;
- privilegiare specie che dal punto di vista delle caratteristiche dimensionali ed estetiche risultino idonee agli interventi proposti e agli scopi prefissati;
- di rendere gradevole la percorrenza stessa dell'opera;
- di richiedere bassa manutenzione.

Dopo aver effettuato le suddette analisi sono stati individuati una serie di interventi atti ad eliminare o ridurre le interferenze generate dall'infrastruttura in progetto. Le misure di inserimento ambientale sono state definite in relazione alle diverse tipologie del progetto ferroviario.

Gli interventi di inserimento paesaggistico si configurano come un sistema integrato di azioni per ricucire e migliorare parti del paesaggio attraversato dalla costruzione dell'infrastruttura, in grado di relazionarsi con il contesto in cui si inseriscono, sia dal punto di paesaggistico che vincolistico in termini di beni tutelati in adiacenza al progetto. I principi di ricomposizione percettiva del paesaggio seminaturale fanno riferimento alla loro ricostituzione fisica attraverso interventi di ricomposizione ambientale.

In queste porzioni del territorio s'interviene individuando, intensificando e valorizzando le componenti identitarie e caratteristiche del paesaggio naturale (masse boschive, fasce arboree, fasce di vegetazione ripariale, siepi e filari di confine, ecc..).

In sintesi, i criteri che hanno orientato la progettazione delle opere a verde prevedono:

- l'eliminazione delle interferenze o alla riduzione del loro livello di gravità;
- di ricostituire corridoi biologici, interrotti dall'abbattimento di vegetazione arborea ed arbustiva, o di formarne di nuovi, tramite la connessione della vegetazione frammentata;
- di ricomporre la struttura dei diversi paesaggi interferiti con un'equilibrata alternanza di barriere vegetali, campi visivi semi-aperti e aperti a seconda della profondità e distribuzione delle mitigazioni, organizzandosi come una sorta di modulazione di pieni e di vuoti che creano differenti visuali sul paesaggio attraversato.
- la riqualificazione delle aree intercluse prodotte dai nuovi tracciati viari ed aventi caratteristiche di dimensione e/o articolazione tali da non poter essere destinate al precedente uso del suolo;
- di creare dei filtri di vegetazione in grado di contenere una volta sviluppati la dispersione di polveri, inquinanti gassosi, rumore ecc. ;
- di incrementare la biodiversità;

#### *I TIPOLOGICI DI INTERVENTO*

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

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



determinano a maturità la costituzione di una fascia di vegetazione non omogenea in funzione del diverso portamento delle specie vegetali utilizzate. I moduli sono di seguito descritti.

#### **Inerbimento**

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

La composizione della miscela e la quantità di sementi per metro quadro sono stabilite in funzione del contesto ambientale ovvero delle caratteristiche litologiche e geomorfologiche, pedologiche, microclimatiche, floristiche e vegetazionali (in genere si prevedono 30-40 g/m<sup>2</sup>). Di seguito si riportano le specie per il miscuglio di sementi.

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

#### **Ripristino agricolo**

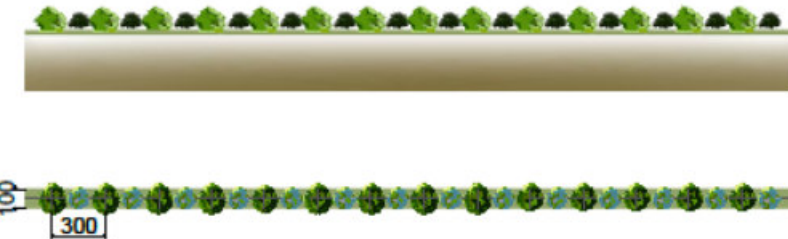
Con tale termine si intende il ripristino del suolo agricolo interferito dalle aree di cantiere e i medesimi interventi realizzati a partire da eventuali superfici dismesse da restituire ad uso agricolo. Fondamentale importanza rivestono gli interventi di sistemazione e ripristino da porre in atto nella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

#### **Modulo A. Siepe arbustiva**

L'impianto di siepi lineari è previsto prevalentemente lungo linea per mitigare la presenza di elementi lineari quali muri o recinzioni oltre che il corpo di bassi rilevati e trincee delle opere. Il sesto d'impianto è realizzato mettendo a dimora esemplari secondo un sesto lineare con distanza tra le piante di 3 m. Le piante selezionate hanno altezza minima di  $h = 0.8$  m al momento dell'impianto. L'età minima degli esemplari dovrà essere di almeno 2 anni.

L'essenze arbustive impiegate sono rappresentate da:

- Oleandro (*Nerium oleander*);
- Lavanda (*Lavandula angustifolia*)



ARBUSTI		SUPERFICIE SESTO D'IMPIANTO	N. ESSENZE
	OLEANDRO - <i>Nerium oleander</i>	3 mq	1
	LAVANDA - <i>Lavandula angustifolia</i>		1

Figura 2-2 Modulo A.

**Modulo B. Filare arboreo**

Il Modulo B prevede l'impianto di un filare arboreo dotato di elevato grado di copertura e mascheramento dell'opera che si prevede prevalentemente lungo linea per mitigare la presenza dei rilevati alti, in presenza di ricettori considerati sensibili, per mascherare le opere principali e migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera. Il sesto d'impianto è realizzato mettendo a dimora esemplari degli individui secondo un sesto lineare con 2 piante ogni 12 m, quindi distanza d'impianto di 6 m, su una fascia di 4 m. Le piante selezionate previste avranno un'altezza minima pari a 2.0 m al momento dell'impianto. L'età minima degli esemplari dovrà essere di almeno 4 anni.

Le essenze arboree previsto sono rappresentate da:

- Olivo (*Olea europea*)

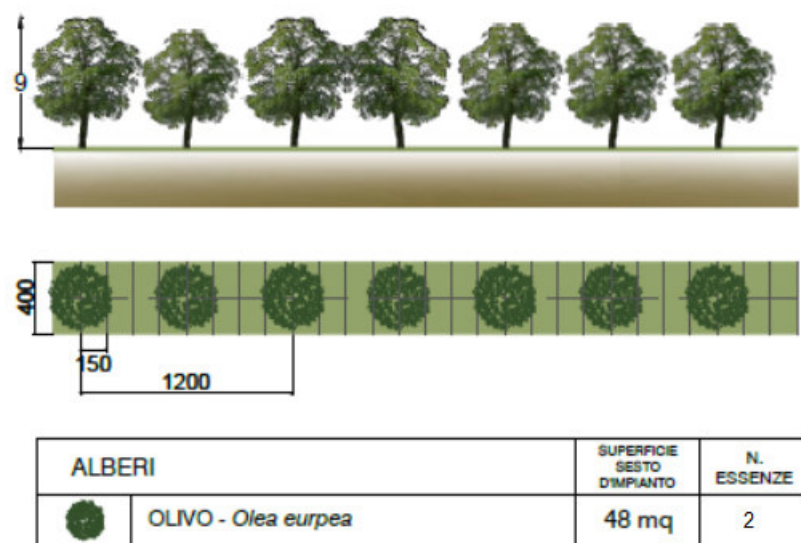


Figura 2-3 Modulo B.

**Modulo C**

Il Modulo C prevede la realizzazione di formazioni areali composte da estese aree prative con presenza di arbusti da piantumarsi all'interno delle aree intercluse e nelle aree residuali dove si intende migliorare il valore ecologico dell'area e limitare l'insorgenza di incolti e aree abbandonate facilmente colonizzabili da specie alloctone. Il sesto d'impianto è realizzato mettendo a dimora essenze arbustive secondo un sesto areale di 150 mq (modulo 20mx7.5m) secondo lo schema rappresentato nell'immagine che segue. Le piante selezionate hanno altezza minima di h = 0.8 m al momento dell'impianto. L'età minima degli esemplari dovrà essere di almeno 2 anni.

Le essenze arbustive previste dai sestì sono:

- Oleandro (*Nerium oleander*)
- Lavanda (*Lavandula angustifolia*).
- Ginestra (*Spartium junceum*)

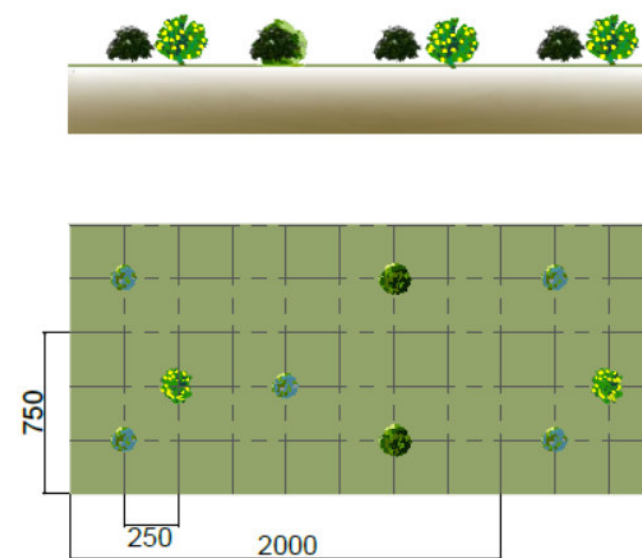


Figura 2-4 Modulo C.

**Modulo D. Macchia arboreo arbustiva**

Il Modulo prevede l'impianto di una fascia vegetata caratterizzato da buon grado di copertura e sviluppo verticale su più orizzonti che si prevede prevalentemente lungo linea con funzione di mascheramento e ripristino valenza ecologica. Difatti la finalità è di ripristinare la naturalità dei luoghi, preservarne lo stato e migliorare l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura. Per assolvere a tali funzioni è stato previsto un sesto di impianto naturaliforme che si sviluppa su due assi con distanza tra gli assi di 2 m e l'impiego individui arborei e arbustivi ogni 120 mq (modulo 20mx6m). Le piante selezionate previste avranno un'altezza minima pari a 0.8 m per gli arbusti e 2.0 m per gli alberi al momento dell'impianto. L'età minima degli esemplari dovrà essere di almeno 2 anni per gli arbusti e 4 anni per gli alberi.

Le essenze arboree e arbustive previste dai sestri sono:

- Olivo (*Olea europea*);
- Lavanda (*Lavandula angustifolia*)
- Ginestra (*Spartium junceum*)

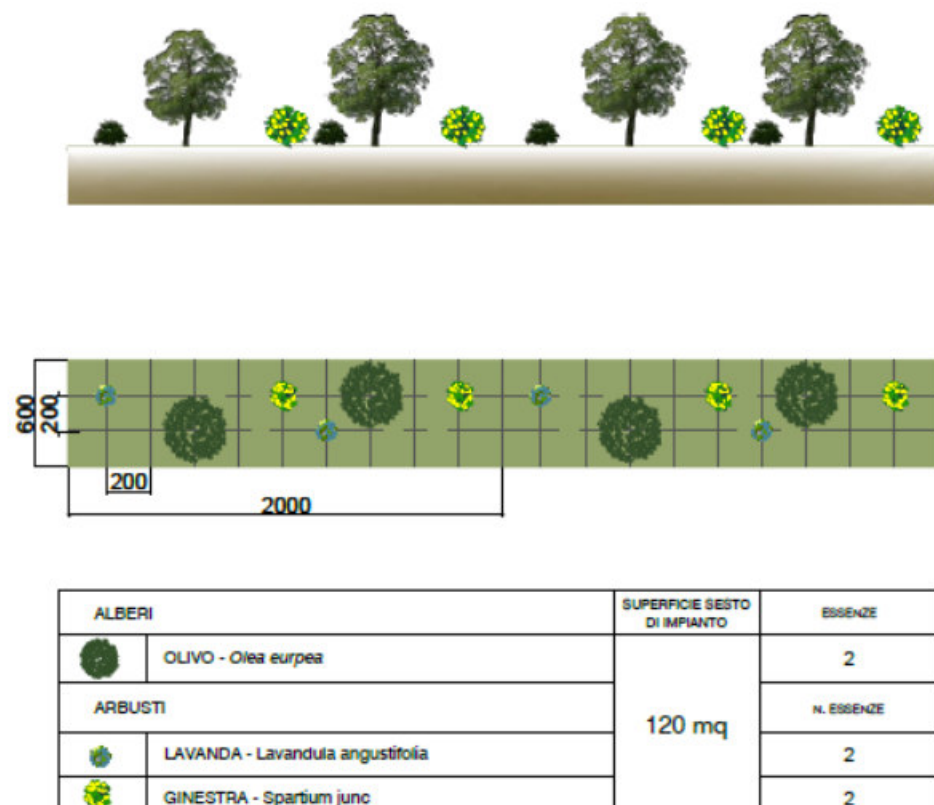


Figura 2-5 Modulo D.

**Modulo E. Macchia ripariale**

Il Modulo prevede la realizzazione di formazioni areali in aree umide dcon lo scopo di ripristina o potenziare le formazioni ripariali presenti. Il sesto d'impianto è realizzato mettendo a dimora esemplari in secondo un sesto areale di 150 mq (modulo 20mx7.5m) secondo lo schema rappresentato nell'immagine che segue. Le piante selezionate hanno altezza minima di h = 0.8 m al momento dell'impianto. L'età minima degli esemplari dovrà essere di almeno 2 anni.

Le essenze arbustive previste dai sestri sono:

- Salice rosso (*Salix purpurea*)
- Tamerice (*Tamarix gallica*)
- Alaterno (*Rhamnus alaternus*)

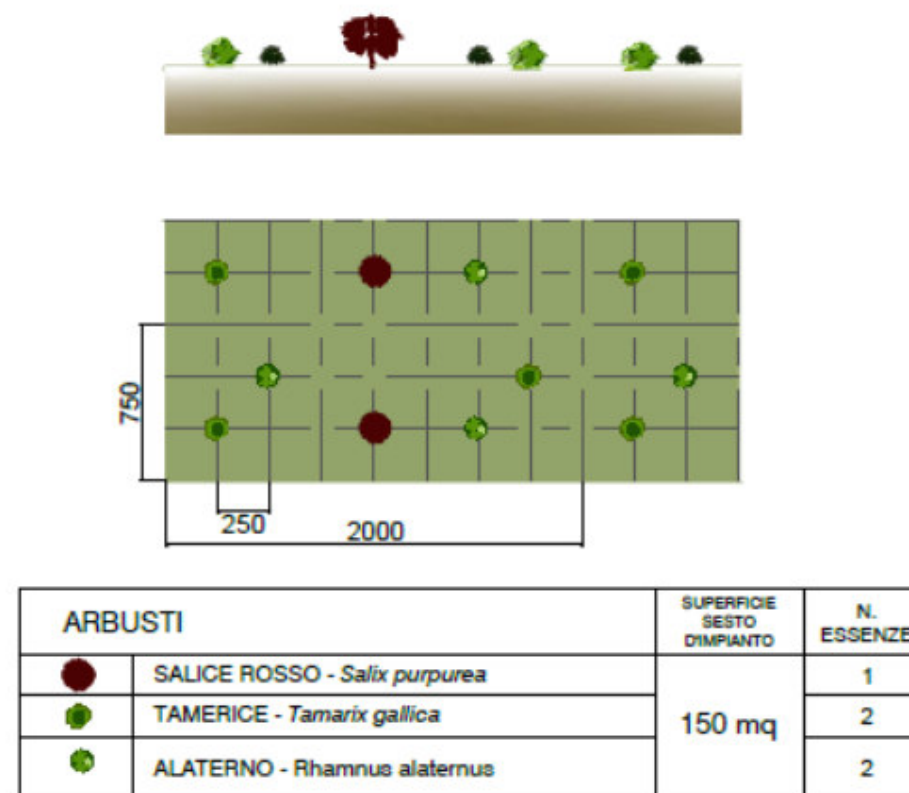


Figura 2-6 Modulo E.

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

#### 3.1 QUADRO DEI VINCOLI E DELLE TUTELE

##### AMBITO TEMATICO E FONTI CONOSCITIVE

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

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

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

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

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

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

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

Ai sensi di quanto disposto dall'articolo 1 della L.394/91, le aree naturali protette sono costituite dai quei territori che, presentando «formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche e biologiche, o gruppi di esse, che hanno rilevante valore naturalistico e ambientale», sono soggetti a specifico regime di tutela e gestione. In tal senso, secondo quanto disposto dal successivo articolo 2 della citata legge, le aree naturali protette sono costituite da parchi nazionali, parchi naturali regionali, riserve naturali.

Ai sensi di quanto previsto dalla Direttiva 92/43/CEE "Habitat", con Rete Natura 2000 si intende l'insieme dei territori soggetti a disciplina di tutela costituito da aree di particolare pregio naturalistico, quali le Zone

Speciali di Conservazione (ZSC) ovvero i Siti di Interesse Comunitario (SIC), e comprendente anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS), istituite ai sensi della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli", abrogata e sostituita dalla Direttiva 2009/147/CE.

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

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

##### BENI PAESAGGISTICI E ULTERIORI CONTESTI

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

Entrando nel merito dell'opera di linea, questa interessa i beni paesaggistici di cui agli artt. 142 co.1 e 143 co. 1 lett. e del D.lgs. 42/2004 e smi in corrispondenza dei tratti riportati nella tabella seguente.

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

<i>Opere di linea</i>		<i>Beni paesaggistici</i>
<i>Progressive chilometriche [pk]</i>		
1+886	2+500	Art. 143 co. 1 lett. e) "Area di rispetto dei parchi e delle riserve regionali"
4+375	4+720	Art. 142 co. 1 lett. c
4+950	5+068	Art. 143 co. 1 lett. e) "Area di rispetto delle componenti culturali e insediative"



Come si evince dalla tabella precedente, l'unica area tutelata per legge interessata dalle opere di linea, e relative opere connesse, riguarda esclusivamente i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (Art. 142 co. 1 lett. c del D.lgs. 42/2004 e smi).

Per quanto concerne gli ulteriori contesti diversi da quelli indicati all'articolo 134, di cui all'art. 143 co. 1 lett. e) del D.lgs. 42/2004 e smi, si evidenzia l'interessamento di un'area di rispetto delle componenti culturali e insediative e di un'area di rispetto dei parchi e delle riserve regionali. In particolare, l'area di rispetto delle componenti culturali e insediative riguarda un bene testimonianza della stratificazione insediativa riconducibile alla Masseria Taverna, mentre l'area di rispetto dei parchi e delle riserve regionali è relativa al Parco naturale regionale Salina di Punta della Contessa.

Dalla tabella che segue, che riporta i rapporti intercorrenti tra beni paesaggistici di cui agli artt. 142 e 143 co. 1 lett. e) del D.lgs. 42/2004 e smi e le opere viarie connesse, si evince che l'unica area tutelata per legge riguarda esclusivamente i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (Art. 142 co. 1 lett. c del D.lgs. 42/2004 e smi) che risulta interessata dalla Viabilità di ricucitura (NV02) e dalla Ripavimentazione viabilità esistente di accesso ai fabbricati tecnici (NV05). Quest'ultima opera viaria connessa interessa inoltre la succitata area di rispetto delle componenti culturali e insediative relativa alla Masseria Taverna.

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

<i>Opera viaria connessa</i>		<i>Beni paesaggistici</i>
NV01	Adeguamento strada Formosa	-
NV02	Viabilità di ricucitura	Art. 142 co. 1 lett. c
NV03	Viabilità di ricucitura	-
NV04	Viabilità di ricucitura	-
NV05	Viabilità di accesso ai fabbricati tecnici - Ripavimentazione viabilità esistente	Art. 142 co. 1 lett. c Art. 143 co. 1 lett. e) "Area di rispetto delle componenti culturali e insediative"
NV06	Viabilità di soccorso	-

Il progetto relativo al collegamento tra l'area portuale di Brindisi e la rete ferroviaria nazionale prevede inoltre una serie di opere idrauliche a supporto delle opere infrastrutturali, le cui principali sono costituite da collettori, vasche di laminazione e di prima pioggia. Di tali opere, il collettore relativo al tratto di recapito al Canale di Levante (IN11) risulta interessare beni paesaggistici di cui all'Art. 142 co. 1 lett. c e di cui all'Art. 143 co. 1 lett. e) "Strade a valenza paesaggistica".

In ultimo, la tabella che segue riporta i rapporti intercorrenti tra le aree di cantiere fisso ed i beni paesaggistici di cui agli artt. 142 e 143 co. 1 lett. e) del D.lgs. 42/2004 e smi. Dalle informazioni riportate in tabella si evince che le aree tutelate per legge interessate dai cantieri riguardano quelle di cui al co. 1 lett. a e c, mentre per quanto concerne gli ulteriori contesti di cui all'art. 143 co. 1 lett. e) del D.lgs. 42/2004 e smi, questi sono riferiti alla già citata area di rispetto delle componenti culturali e insediative relativa alla Masseria Taverna.

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

<i>Cantiere</i>	<i>Beni paesaggistici</i>	<i>Cantiere</i>	<i>Beni paesaggistici</i>
AS.08	-	CB.01	Art. 142 co. 1 lett. c
DT.01	-	AS.04	Art. 142 co. 1 lett. c
AS.01	-	CO.01	Art. 142 co. 1 lett. c
AT.06	-	AS.05	-
AS.02	-	AT.04	Art. 142 co. 1 lett. c
AS.03	-	AT.05	Art. 142 co. 1 lett. c
AT.01	-	AS.06	Art. 142 co. 1 lett. c
AT.02	-	AS.07	Art. 143 co. 1 lett. e) "Area di rispetto delle componenti culturali e insediative"
AT.03	-	CA.01	Art. 132 co. 1 lett. a

*LE AREE PROTETTE E LA RETE NATURA 2000*

Le aree naturali protette ricadenti entro una distanza inferiore di 5 km dall'asse ferroviario in progetto sono rappresentate esclusivamente dal "Parco naturale regionale Salina di Punta della Contessa" (EUAP0580), la cui distanza minima dall'asse ferroviario in progetto è pari a circa 100 metri.

Analogamente, anche per quanto attiene alla Rete Natura 2000, è possibile individuare i siti ricadenti entro una distanza inferiore di 5 km dall'asse ferroviario in progetto; in particolare, tali siti sono rappresentati esclusivamente dalla Zona Speciali di Conservazione e Zona a Protezione Speciale "Stagni e Saline di Punta della Contessa" (IT9140003), la cui distanza minima dall'asse ferroviario in progetto è pari a circa 2,3 km.

*RAPPORTO TRA PROGETTO ED IL SISTEMA DEI VINCOLI*

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

- Beni di interesse culturale dichiarato di cui all'art. 10 del D.lgs. 42/2004 e smi,
- Beni paesaggistici – Immobili ed aree di notevole interesse pubblico di cui all'art. 136 del D.lgs. 42/2004 e smi,
- Aree naturali protette ai sensi della Legge 394/91,
- Rete Natura 2000

Stante quanto premesso, le uniche situazioni nelle quali l'opera in progetto, intesa nella sua totalità, interessa aree soggette a vincolo paesaggistico di cui agli artt. 142 co. 1 lett. a) e c) e 143 co. 1 lett. e) sono sintetizzate nella seguente Tabella 3-4.

Tabella 3-4 Rapporto beni paesaggistici - Opera in progetto: Quadro di sintesi

<i>Parti di opera</i>	<i>Beni paesaggistici (Art. 142 co.1)</i>		<i>Ulteriori contesti paesaggistici (Art. 143 co. 1 lett. e)</i>	
	<i>a)</i>	<i>c)</i>		
Opere di linea	-	•	•	Area di rispetto dei parchi e delle riserve regionali Area di rispetto delle componenti culturali e insediative
Opere viarie connesse	-	•	•	Area di rispetto delle componenti culturali e insediative
Opere connesse	-	•	-	
Opere idrauliche	-	•	•	Strade a valenza paesaggistica
Cantieri	•	•	•	Area di rispetto delle componenti culturali e insediative
<i>Legenda</i>				
Art. 142 co. 1 lett. a)	Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare			
Art. 142 co. 1 lett. c)	Fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna			
Art. 143 co. 1 lett. e)	Eventuali, ulteriori contesti, diversi da quelli indicati all'articolo 134, da sottoporre a specifiche misure di salvaguardia e di utilizzazione			

Nel dettaglio, le opere di linea interessano le aree di cui all'articolo 142 co. 1 lett. c) del D.lgs. 42/2004 e smi per una estensione complessiva pari a circa 345 metri, equivalenti a meno del 7% dell'estesa complessiva del tracciato.

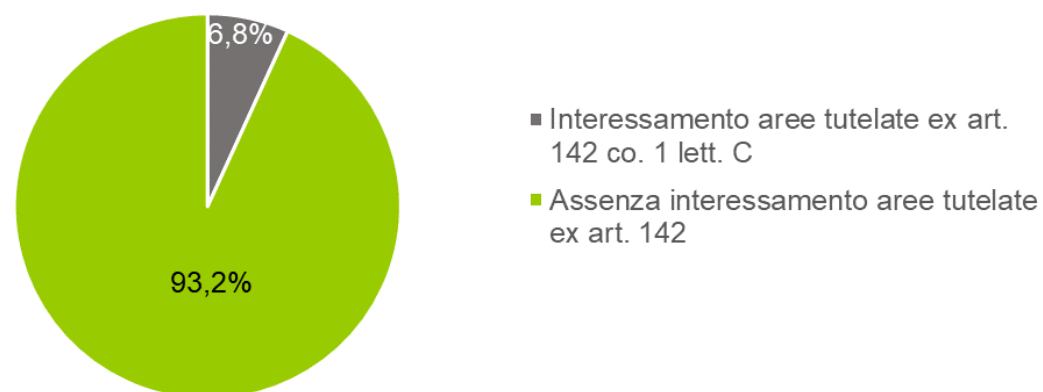


Figura 3-1 Rapporto tra opere di linea e aree articolo 142 co. 1 lett. C del D.lgs 42/2004 e s.m.i

Per quanto invece riguarda le aree di cui all'articolo 143 co. 1 lett. E) del D.lgs. 42/2004 e s.m.i, la parte delle opere di linea ricadenti in detta fattispecie di aree tutelate ammonta a circa 730 metri, pari a circa il 14,4% rispetto all'estesa totale dell'infrastruttura ferroviaria. Tali interferenze riguardano nello specifico circa il 12,1% l'Area di rispetto dei parchi e delle riserve regionali e circa il 2,3% l'Area di rispetto delle componenti culturali e insediative.

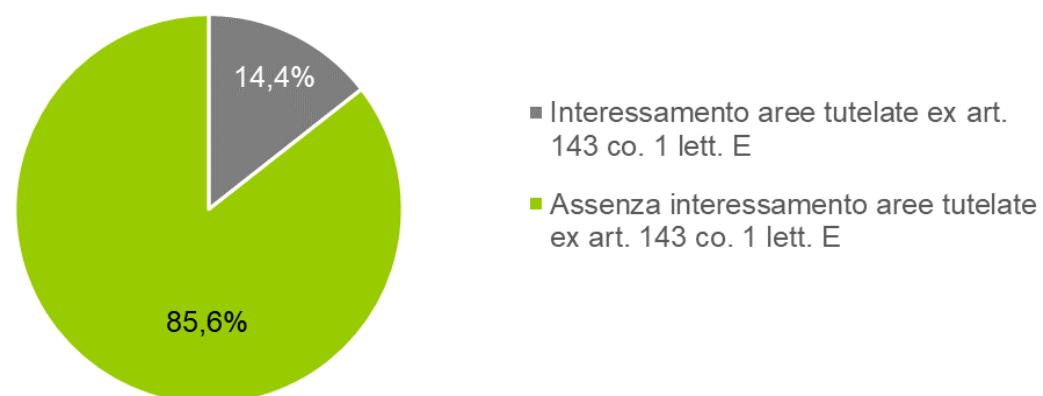


Figura 3-2 Rapporto tra opere di linea e aree articolo 143 co. 1 lett. E del D.lgs 42/2004 e s.m.i

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

Tabella 3-5 Beni paesaggistici interessati dalle opere viarie connesse

WBS	Beni paesaggistici (Art. 142 co. 1 lett. c)	Ulteriori contesti paesaggistici (Art. 143 co. 1 lett. e)
		Area di rispetto delle componenti culturali e insediative
NV01	-	-
NV02	•	-
NV03	-	-
NV04	-	-
NV05	•	•
NV06	-	-

Il progetto relativo al collegamento tra l'area portuale di Brindisi e la rete ferroviaria nazionale prevede inoltre una serie di opere idrauliche a supporto delle opere infrastrutturali, le cui principali sono costituite da collettori, vasche di laminazione e di prima pioggia. Di tali opere, il collettore relativo al tratto di recapito al Canale di Levante (IN11) risulta interessare beni paesaggistici di cui all'Art. 142 co. 1 lett. c e di cui all'Art. 143 co. 1 lett. e) "Strade a valenza paesaggistica".

Per quanto concerne le aree di cantiere fisso, rispetto alle 18 previste, solo il cantiere CA.01 risulta ubicato in area di cui all'art. 142 co. 1 lett. a del D.lgs. 42/2004 e s.m.i, mentre i cantieri CB.01, AS.04, CO.01, AT.04, AT.05, AS.06 risultano ricadere in aree di cui all'art. 142 co. 1 lett. c del D.lgs. 42/2004 e s.m.i. Solo l'area di stoccaggio AS.07 ricade in Area di rispetto delle componenti culturali e insediative ai sensi dell'143 co. 1 lett. e del medesimo Decreto.

Se, in termini quantitativi, i dati sopra riportati danno conto del ridotto interessamento di beni paesaggistici da parte delle opere in progetto e delle aree di cantiere, dal punto di vista concettuale occorre ricordare che le aree di cui all'articolo 142 e gli ulteriori contesti di cui all'art. 143, sebbene nel loro complesso costitutivi beni paesaggistici, presentano natura totalmente differente da quelle di cui all'articolo 136, in ragione della ratio della norma.



Se nel caso delle aree di notevole interesse pubblico l'apposizione del vincolo dichiarativo discende dal riconoscimento in dette aree di «valori storici, culturali, naturali, morfologici, estetici [e della] loro valenza identitaria in rapporto al territorio in cui ricadono», in quello delle aree tutelate per legge, la loro qualificazione come beni paesaggistici discende dalla volontà di preservare nella loro integrità specifiche tipologie di elementi del paesaggio, quali per l'appunto i laghi e le loro sponde, a prescindere dalla loro qualità paesaggistica o rappresentatività. Per quanto attiene gli ulteriori contesti, essi sono costituiti da quegli immobili o aree che la Regione Puglia sottopone a specifiche misure di salvaguardia e utilizzazione; ulteriori sia rispetto ai beni dichiarati o da dichiarare di notevole interesse pubblico con provvedimento amministrativo, sia rispetto ai beni direttamente indicati dalla legge. Si tratta di beni ritenuti di interesse regionale meritevoli di tutela connotanti complessivamente la struttura del territorio, legati a caratteristici assetti territoriali, naturalistici e ambientali.

#### 4. LA PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA REGIONALE

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

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

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

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

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

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

##### *Scenario strategico*

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

Lo Scenario strategico del PPTR si articola nelle seguenti parti:

- la descrizione degli obiettivi generali e specifici del PPTR a livello regionale e relative politiche (azioni, progetti), soggetti e riferimenti normativi che ne sostanziano il percorso di realizzazione;

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

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

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

Ogni ambito di paesaggio è articolato in figure territoriali e paesaggistiche che rappresentano le unità minime in cui si scompone a livello analitico e progettuale la regione ai fini del PPTR. L'insieme delle figure territoriali definisce l'identità territoriale e paesaggistica dell'ambito dal punto di vista dell'interpretazione strutturale.

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

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

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

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

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

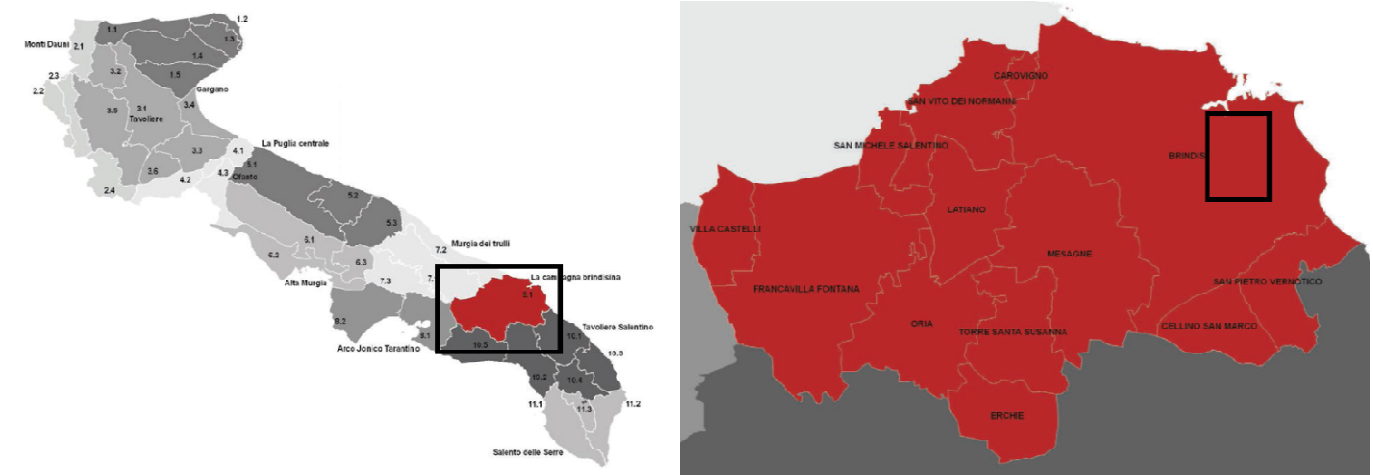


Figura 4-1 Ambito 9 - Campagna brindisina (in nero la localizzazione delle opere in progetto)

#### *Disciplina dei beni paesaggistici e degli ulteriori contesti*

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

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

- Struttura idrogeomorfologica
  - Componenti geomorfologiche,
  - Componenti idrologiche,
- Struttura ecosistemica e ambientale
  - Componenti botanico-vegetazionali,
  - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici,
- Struttura antropica e storico-culturale

- Componenti culturali e insediative,
- Componenti dei valori percettivi.

Per tali componenti le disposizioni normative del PPTR definiscono:

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

#### 4.1 AMBITO DI PAESAGGIO LA CAMPAGNA BRINDISINA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A.1 Struttura e componenti idro-geo-morfologiche

A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali

A.3 Struttura e componenti Antropiche e Storico – Culturali

A.3.1 Componenti dei Paesaggi Rurali

A.3.2 Componenti dei Paesaggi Urbani

A.3.3 Componenti visivo percettive

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

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



- Struttura e componenti idro-geo-morfologiche e segnatamente con
  - *Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare (art. art. 142 co1 lett. a) DLgs 42/2004)*
  - *Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (Art. 142, co. 1, lett. c) D.Lgs. 42/2004 e smi)*
- Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali e segnatamente con:
  - *Ulteriori contesti, diversi da quelli indicati all'articolo 134, da sottoporre a specifiche misure di salvaguardia e di utilizzazione e individuati dal Piano Paesaggistico ai sensi dell'art 143 co.1 lett. e) DLgs 42/2004*
    - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici –Area di rispetto dei parchi e delle riserve regionali
- Struttura e componenti Antropiche e Storico – Culturali e nello specifico
  - *Ulteriori contesti, diversi da quelli indicati all'articolo 134, da sottoporre a specifiche misure di salvaguardia e di utilizzazione e individuati dal Piano Paesaggistico ai sensi dell'art 143 co.1 lett. e) DLgs 42/2004*
    - Componenti Culturali e insediative – Area di rispetto delle componenti culturali e insediative
    - Componenti dei valori percettivi – Strade a valenza paesaggistica

Per quanto specificatamente attiene le componenti della struttura idrogeomorfologia interessate dalle opere in progetto e, nel caso in specie le prescrizioni per i beni paesaggistici di cui all'articolo 142 co.1 lett. a) del DLgs 42/2004, si pone in evidenza che le prescrizioni di cui all'articolo 45 delle NTA del PPTR, non consentono interventi che possano essere causa di eliminazione dei complessi vegetazionali naturali che caratterizzano il paesaggio costiero.

A tal proposito, occorre precisare che il bene in parola è interessato dall'area di cantiere per l'armamento CA.01 sita in un'area già artificializzata in adiacenza la Dorsale del Consorzio ASI di Brindisi.

L'articolo 46 delle già citate norme di attuazione del PPTR individua le prescrizioni per piani e progetti ricadenti in aree tutelate per legge di cui all'articolo 142 co. 1 lett. c) DLgs 42/2004 in non sono ammissibili piani o progetti di

qualsiasi nuova opera edilizia ad eccezione di quelle strettamente legate alla tutela del corso d'acqua o la rimozione di elementi vegetazionali, o trasformazione profonda dei suoli.

Si rammenta che gli interventi previsti dall'opera in progetto in tale contesto riguardano le sistemazioni idrauliche, nello specifico il collettore relativo al tratto di recapito al Canale di Levante (IN11) a supporto dell'infrastruttura ferroviaria e a tutela del corso d'acqua interessato. Per quanto, invece, attiene il tracciato ferroviario e le opere connesse si rimanda alla verifica di compatibilità con gli obiettivi di qualità paesaggistica esposte in dettaglio nella tabella a seguire come previsto dall'articolo 95 delle NTA – Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità - in relazione agli obiettivi specifici per le componenti della Struttura idro-geo-morfologica.

Per quanto concerne le misure di salvaguardia e di utilizzazione per le Aree di rispetto dei Parchi e delle Riserve regionali di cui all'art. 72 delle NTA, sono considerati non ammissibili tutti i piani e programmi in contrasto con gli obiettivi di qualità paesaggistica, in particolare, tutti gli interventi per la realizzazione di impianti di depurazione o produzione di energia e attività estrattive, oppure di interventi che comportino la rimozione e/o trasformazione delle componenti naturali e antropiche che connotano il sistema ambientale.

A tal proposito ebbene sottolineare che parte dell'opera in progetto che interessa l'area di rispetto del Parco naturale regionale "Salina di Punta della Contessa" risulta essere di limitata estensione e parte del Lotto 1: opere a carico del Comune di Brindisi (già appaltate dal Comune e in parte realizzate).

Parte delle opere in progetto risultano ricadere in Area di rispetto delle componenti culturali e insediative, nello specifico l'area di rispetto del sito storico culturale denominato Masseria Taverna. In tale contesto le opere in progetto prevedono la realizzazione del nuovo tracciato ferroviario in affiancamento stretto alla linea ferroviaria nazionale già ricadenti nella su detta area di rispetto e l'adeguamento della viabilità esistente (NV05). Quanto è possibile dedurre tali interventi non possano essere causa di compromissione dello stato conservativo del sito e distanti, per loro stessa natura dagli interventi ritenuti non ammissibili dalla NTA del PPTR articolo 82.

Analoghe considerazioni valgono per quanto concerne l'interventi di sistemazione idraulica IN11 in attraversamento della SP 88 ritenuta a valenza paesaggistica. All'art. 88 - Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le componenti dei valori percettivi - si legge che non sono ammissibili interventi che compromettano l'integrità dei peculiari valori paesaggistici e nella loro articolazione in strutture: idrogeomorfologica, ecosistemica ambientale, antropica storico culturale godibili dagli assi a valenza paesaggistica e dai maggiori punti di vista sul territorio. Tale opera si sviluppa

prevalentemente in sotterranea o al piano campagna, per cui non pregiudizievole alle visuali esperibili dall'asse stradale oggetto di tutela.

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

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

<b>VERIFICA DEGLI OBIETTIVI DI QUALITÀ (PAESAGGISTICA E TERRITORIALE E NORMATIVA D'USO – AMBITO 9 – Campagna irrigua della campagna brindisina)</b>			
<i>Obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale</i>	<i>Indirizzi</i>	<i>Direttive</i>	<i>Verifica di compatibilità con le opere in progetto</i>
<b>A.1 Struttura e componenti Idro-geo-morfologiche</b>			
<p>1. Garantire l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici</p> <p>1.3 garantire la sicurezza idrogeomorfologica del territorio, tutelando le specificità degli assetti naturali</p>	<p>Garantire l'efficienza del reticolo idrografico drenante dei corsi d'acqua e dei canali di bonifica</p>	<p>Assicurano adeguati interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria del reticolo idrografico finalizzati a incrementarne la funzionalità idraulica;</p> <p>Assicurano la continuità idraulica impedendo l'occupazione delle aree di deflusso anche periodico delle acque</p>	<p>In sede di valutazione dell'impatto ambientale, le verifiche idrauliche sono state condotte procedendo tramite simulazione numerica della propagazione delle onde di piena per differenti periodi di ritorno del Fiume Grande e Canale di Lavante nelle configurazioni ante e post operam.</p> <p>Dal confronto dei risultati in termini di aree potenzialmente inondabili e di franco idraulico, ottenuti nelle simulazioni numeriche monodimensionali e bidimensionali effettuate, ha evidenziato dei miglioramenti dalla configurazione ante operam a quella post operam, dovuti alle opere di sistemazione previste in progetto.</p>
<b>A.3 Struttura e componenti antropiche storico culturali</b>			
<b>3.2 Componenti dei paesaggi urbani</b>			
<p>6.7 Riqualificare gli spazi aperti periurbani e/o interclusi</p> <p>6.8 Potenziare la multifunzionalità delle aree agricole periurbane</p>	<p>Potenziare le relazioni paesaggistiche, ambientali, funzionali tra città e campagna riqualificando gli spazi aperti periurbani e interclusi (campagna del ristretto)</p>	<p>Ridefiniscono i margini urbani attraverso il recupero della forma compiuta dei fronti urbani verso lo spazio agricolo</p>	<p>L'infrastruttura ferroviaria in progetto attraversa la piana brindisina a margine del capoluogo. Il territorio è fortemente connotato dagli usi agricoli in cui le colture sono scandite da una fitta trama dell'assetto fondiario.</p>
<p>4.1 Valorizzare i caratteri peculiari dei paesaggi rurali storici</p> <p>4.5 Salvaguardare gli spazi rurali e le attività agricole</p>	<p>Riqualificare e restaurare i paesaggi della Riforma Agraria, valorizzando il rapporto degli stessi con le aree agricole contermini</p>	<p>Evitano la proliferazione di edificazioni che snaturano il rapporto tra edificato e spazio agricolo caratteristico delle modalità insediative della Riforma</p>	<p>Muovendo da detta prima sintesi interpretativa, l'analisi prosegue ponendo l'attenzione sui parametri progettuali che potenzialmente possono dar luogo a effetti sul paesaggio possano riconoscersi valori della cultura agricola. In tale ottica, si riportano gli esiti delle analisi condotte relativamente la realizzazione delle opere incidenti sul paesaggio agricolo con la presenza dell'ulivo e il paesaggio connotato dalla presenza delle masserie.</p> <p>L'opera viaria NV05 di accesso ai fabbricati tecnologici, si sovrappone alla strada bianca esistente salvaguardando in tal modo gli uliveti a ridosso della Masseria Taverna, dunque, la presenza dell'asse stradale non comporta alcuna modifica agli elementi di valore paesaggistico attribuiti al paesaggio agricolo in questa sede.</p> <p>In aggiunta si evidenzia come la demolizione del manufatto ferroviario lungo linea conduce ad una relativa perdita di segni nel lessico del linguaggio formale dell'opera ferroviaria in favore di una visuale più nitida sulla campagna brindisina e sulla masseria.</p>



## 6. ALTERNATIVE DI PROGETTO E SCELTA

Il progetto definitivo in esame è parte di un più vasto complesso progettuale la cui progettazione costituisce il punto di arrivo di un lungo percorso di confronto con gli enti Istituzionali competenti (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Ministero della Transizione Ecologica, Regione Puglia, Comune di Brindisi e comuni contermini).

In merito al sistema di cantierizzazione ed alla individuazione delle aree di stoccaggio e di deposito, il Proponente ha attuato tutte le verifiche tese ad ottimizzare il consumo di suolo e ad individuare contesti caratterizzati dal minor pregio possibile in termini di valore paesistico-ambientale. In merito alle aree tecniche ovvero alle aree di lavoro, la stretta correlazione tra le opere di progetto e le aree stesse non permettono elevati margini di scelta, e pertanto non risulta possibile individuarne alternative localizzative. Inoltre, si evidenzia che in fase di progettazione esecutiva il progetto di cantierizzazione sarà ulteriormente dettagliato, verificando puntualmente le interferenze che si determinano con il territorio e identificando ed attuando gli opportuni correttivi di concerto con i portatori di interesse.