

**CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO  
ITINERARIO MAGLIE - SANTA MARIA DI LEUCA**

**S.S. N° 275 "DI S. MARIA DI LEUCA"**

**LAVORI DI AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA SEZ. B DEL D.M. 5.11.2001**

S.S. 16 dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 dal Km 0+000 al km 37+000

**1° Lotto: Dal Km 0+000 di prog. al Km 23+300 di prog.**

**PROGETTO DEFINITIVO**

COD. BA283

**PROGETTAZIONE: ANAS - COORDINAMENTO TERRITORIALE PUGLIA**

**I PROGETTISTI**

Ing. Alberto SANCHIRICO - Progettista e Coordinatore  
Ing. Simona MASCIULLO - Progettista

**COLLABORATORI**

Geom. Andrea DELL'ANNA  
Geom. Massimo MARTANO  
Geom. Giuseppe CALO'

**IL COORDINATORE IN FASE DI PROGETTAZIONE**

Ing. Alberto SANCHIRICO

**IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**

Ing. Gianfranco PAGLIALUNGA

**RESPONSABILE PROJECT MANAGEMENT E PROGETTI SPECIALI**

Ing. Nicola MARZI

**IL COMMISSARIO STRAORDINARIO**

Ing. Vincenzo MARZI

**ATTIVITA' DI SUPPORTO**



Ing. Primo STASI

Arch. Lucia M. LEPORE

Ing. Antonio COLUCCIA

**RELAZIONE PAESAGGISTICA**

**CODICE PROGETTO**

PROGETTO LIV. PROG. N. PROG.

L0503A D 1701

**NOME FILE**

TOO\_IA00\_AMB\_RE10\_A

CODICE ELAB. T00IA00AMBRE10

**REVISIONE**

**SCALA:**

A

-

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
A		Aprile 2022			

## Sommario

<b>1</b>	<b>PREMESSA .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>INQUADRAMENTO PAESAGGISTICO .....</b>	<b>5</b>
2.1.1	<i>Caratteri morfologici, geologici e idrogeologici e pedologici.....</i>	8
2.1.2	<i>Sistema ecologico.....</i>	10
2.1.3	<i>Aree Protette.....</i>	14
2.1.4	<i>Componente Botanico Vegetazionale.....</i>	19
2.1.5	<i>La percezione visiva del paesaggio .....</i>	23
<b>3</b>	<b>DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE STORICO – INSEDIATIVE DEI LUOGHI IN CUI SI INSERISCE L’INTERVENTO</b>	<b>25</b>
<b>4</b>	<b>ANALISI DEL PAESAGGIO DELL’AREA INTERESSATA DAL PROGETTO.....</b>	<b>29</b>
<b>5</b>	<b>DESCRIZIONE DELL’INTERVENTO .....</b>	<b>38</b>
<b>6</b>	<b>INQUADRAMENTO VINCOLISTICO ED URBANISTICO .....</b>	<b>42</b>
6.1	PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (P.P.T.R.).....	42
6.1.1	<i>L’Atlante del Patrimonio Ambientale, Paesaggistico e Territoriale .....</i>	42
6.1.2	<i>Lo scenario strategico .....</i>	46
6.1.3	<i>Il sistema delle tutele: beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici.....</i>	52
<b>6.2</b>	<b>COMPATIBILITÀ DELL’INTERVENTO CON LE PRESCRIZIONI E MISURE DI SALVAGUARDIA DI CUI ALLE NTA DEL PPTR.....</b>	<b>69</b>
6.2.1	<i>NTA del PPTR.....</i>	69
6.3	VERIFICA DI COMPATIBILITÀ DELL’INTERVENTO RISPETTO ALLE NTA DEL PPTR .....	79
6.4	VERIFICA DI COMPATIBILITÀ DELL’INTERVENTO CON GLI OBIETTIVI DI QUALITÀ PAESAGGISTICA E TERRITORIALE DI CUI ALLE SCHEDE D’AMBITO: .....	88
6.5	AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA .....	88
6.6	PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT) .....	89
6.7	PIANO STRALCIO DI BACINO PER L’ASSETTO IDROGEOLOGICO DELLA PUGLIA (PAI) .....	91
6.8	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP) .....	97
6.9	STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI.....	100
6.10	INDIVIDUAZIONE DELL’ITER URBANISTICO .....	116
6.11	INQUADRAMENTO VINCOLISTICO .....	118
6.11.1	<i>Vincoli paesaggistici.....</i>	118
6.11.2	<i>Aree tutelate per legge ai sensi dell’art. 142, comma 1 lett.g).....</i>	126
6.12	TABELLA DI SINTESI DELLA COERENZA E COMPATIBILITÀ DELL’INTERVENTO CON I PIANI E GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE .....	132
<b>7</b>	<b>MOTIVAZIONI DELL’OPERA .....</b>	<b>136</b>
<b>8</b>	<b>SOLUZIONI ALTERNATIVE.....</b>	<b>138</b>
<b>9</b>	<b>IL PROGETTO DI MITIGAZIONE PAESAGGISTICA .....</b>	<b>147</b>
9.1	PERCEZIONE DEL PAESAGGIO .....	147
9.2	INTERVENTI DI MITIGAZIONE.....	157
9.2.1	<i>Opere a verde.....</i>	157
9.2.2	<i>Tipologici di intervento a verde.....</i>	157
9.3	RISISTEMAZIONE DELLE MURATURE IN PIETRA A SECCO .....	169
9.3.1	<i>Muretti a Secco .....</i>	169
9.3.2	<i>Ulteriori interventi di Mitigazione impatto visivo .....</i>	172
9.4	ATTRAVERSAMENTI FAUNISTICI .....	172
9.5	PAVIMENTAZIONE VIABILITÀ DI SERVIZIO.....	173

9.6	VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SULLA COMPONENTE PAESAGGIO E OPERE DI MITIGAZIONE IN FASE DI COSTRUZIONE .....	175
<b>10</b>	<b>CONCLUSIONI.....</b>	<b>178</b>

## 1 PREMESSA

Il presente documento riguarda l'analisi dell'incidenza sul Paesaggio del progetto dei "Lavori di ammodernamento e adeguamento alla sezione tipo B del D.M. del 5.11.2001 della S.S. 16 dal km 981+700 al km 985+386 e della S.S. 275 dal km 0+000 al km 37+000 - 1° Lotto: dal km 0+000 di prog. al km 23+300 di prog."

La realizzazione della soluzione progettuale proposta, mediante strada extraurbana principale, rappresenterà una direttrice d'accesso rapida tra le città di Maglie e di Santa Maria di Leuca.

L'itinerario S.S. 275 "Maglie - Santa Maria di Leuca" rientra tra le previsioni programmatiche di realizzazione delle infrastrutture strategiche di cui alla Delibera CIPE n.121 del 21.12.2001 - 1° Programma delle Infrastrutture strategiche; è altresì richiamato nell'APQ della Regione Puglia del 31.03.2003 e nell'Intesa Generale Quadro del 10.10.2003 oltre che nella Convenzione Regione Puglia- ANAS del 21.11.2003 e successivo Atto Aggiuntivo del 15.12.2004.

Il progetto definitivo dell'intervento originario prevedeva l'adeguamento dell'itinerario Maglie-S. Maria di Leuca a due corsie per senso di marcia (categoria B del D.M. 5.11.2001) per uno sviluppo complessivo di circa 40 km. L'adeguamento era previsto in sede alle attuali S.S. 16 e S.S. 275 per il tratto fino a Montesano Salentino (18 km circa), e la prosecuzione in nuova sede per il tratto successivo (22 km circa).

Completavano l'intervento la realizzazione di viabilità di servizio, l'adeguamento degli svincoli, oltre a interventi di compensazione e mitigazione ambientale.

**In applicazione delle procedure di Legge Obiettivo, il progetto preliminare era stato approvato con Delibera CIPE n.92 del 20.12.2004, mentre il progetto definitivo era stato approvato con Delibera CIPE n.76 del 31.07.2009.**

Le procedure di appalto per la realizzazione dell'opera sono state caratterizzate da un complesso quadro di vicissitudini amministrative, a causa di contenziosi che hanno interessato sia la fase di progettazione definitiva (Anas-Regione Puglia) che la fase di affidamento dei lavori da parte di Anas. Tali procedure sono culminate in un procedimento ispettivo da parte di ANAC e nella definizione di un nuovo piano di azione finalizzato a consentire la realizzazione dell'intervento.

In particolare, tenuto conto del notevole periodo di tempo trascorso, è stata avviata da Anas una revisione del progetto, al fine di rispondere ad esigenze, nel frattempo emerse, sia sotto il profilo della sostenibilità tecnico/economica dell'intervento, sia in relazione al mutato contesto territoriale di riferimento.

Anas ha proposto di procedere alla realizzazione dei lavori per lotti funzionali, suddividendo l'itinerario Maglie - Santa Maria di Leuca in due lotti:

- Il 1° lotto (oggetto della presente Relazione) è compreso tra lo svincolo di Maglie Nord (km 0+000) e lo svincolo nei pressi della zona artigianale di Tricase (km 23+300); esso interessa il territorio dei Comuni di Melpignano, Maglie, Muro Leccese, Scorrano, Botrugno, San Cassiano, Nociglia, Surano, Montesano Salentino, Andrano, Tricase.
- Il 2° lotto, da Montesano Salentino fino a Santa Maria di Leuca interessa i comuni di Montesano, Miggiano, Specchia, Tricase, Alessano, Gagliano del Capo, Castrignano del Capo, Corsano e Tiggiano.

Al fine di giungere ad un celere riappalto dei lavori, Anas ha valutato di procedere, in prima battuta, alla revisione del progetto definitivo, del 1° lotto funzionale da suddividere, ai fini dell'appalto dei lavori, in tre stralci funzionali:

- 1° stralcio funzionale: dal km - 0+092,65 di prog. al km 10+452,68 di prog. (da Melpignano a Scorrano);
- 2° stralcio funzionale: dal km 10+452,68 di prog. al km 18+140 (da Botrugno a Surano);
- 3° stralcio funzionale: dal km 18+140 di prog. al km 23+270,25 (da Surano alla Z.I. Tricase – Specchia - Miggiano).

La strategia d'intervento dell'Anas è stata condivisa dalla Regione Puglia, che ha istituito, presso l'Assessorato con deleghe in materia, una "cabina di regia" finalizzata a coordinare e condividere gli



aggiornamenti progettuali con gli Enti territoriali competenti e a ridurre i tempi delle procedure autorizzative. Pertanto, Anas e Regione hanno attivato diversi incontri plenari, nel periodo febbraio-aprile 2017, al fine di condividere l'ipotesi di procedere per lotti separati.

In particolare, per accelerare l'iter per l'avvio dei lavori del primo lotto, sono stati svolti diversi incontri bilaterali nel periodo maggio-giugno 2017 con i Sindaci dei Comuni interessati, al fine di condividere nel dettaglio interferenze e soluzioni alle prescrizioni apportate, in vista della redazione del progetto esecutivo del primo lotto dell'opera.

Anas ha trasmesso gli elaborati progettuali del 1° lotto al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che ha esaminato il progetto definitivo nella adunanza del 22 novembre 2018 e si è infine espresso con parere n.68/2018. Il progetto, adeguato alle prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni espresse dal CSLP è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in data 08.02.2018 affinché fosse sottoposto al CIPE per la conseguente approvazione del progetto definitivo.

Rispetto al quadro procedurale pregresso, che ha portato per altro alla necessità di elaborare l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale, si richiamano i seguenti atti:

- Parere CTVIA n. 225 del 6 aprile 2021, allegato alla DD 125 del 30 aprile 2021, relativo all'aggiornamento della Procedura di Verifica di Ottemperanza, ai sensi dell' articolo 185, comma 4, del decreto legislativo 163/2006;
- Parere CTVIA n. 323 del 5 agosto 2021, allegato alla DD 365 del 28 settembre 2021, relativo al completamento della Procedura di Verifica ai sensi degli articoli 166 e 185, commi 4 e 5 del decreto legislativo 163/2006;
- Parere 372 del 8 novembre 2021 Definizione del livello di dettaglio degli elaborati progettuali" art. 20 D.Lgs. 152/2006 allegato alla comunicazione prot. 736893 del 19 novembre 2021.

**In merito alla procedura di Autorizzazione Paesaggistica di cui all'art.146 del D.Lgs. 42/2004, rilasciata con Deliberazione CIPE 76/2009 di approvazione del progetto definitivo, ha perso efficacia ai sensi del co.4 del medesimo articolo e, pertanto, risulta necessaria l'acquisizione di una nuova autorizzazione paesaggistica, per l'intero intervento.**

A tal fine è stata redatta la presente Relazione Paesaggistica a corredo del Progetto Definito di "Ammodernamento della S.S.275 di S. Maria di Leuca tratta Maglie – Santa Maria di Leuca – I Lotto

Il progetto ai sensi dell'art.89, comma 1 lett.a) del Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR) è assoggettato a *Autorizzazione Paesaggistica* secondo le modalità prescritte dall'art.90 delle N.T.A. del piano.

## 2 INQUADRAMENTO PAESAGGISTICO

Il codice dei Beni Culturali e del Paesaggio all'art. 131 comma 1 riporta che *“per paesaggio si intende il territorio espressivo di identità, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni”*.

Si desume che l'analisi del contesto paesaggistico deve basarsi sulla definizione degli elementi che contribuiscono a determinare l'ambito generale. *Il paesaggio di ogni ambito è, pertanto, identificabile sulla base della sua fisionomia caratteristica, che è il risultato “visibile”, la sintesi “percettibile” dell'interazione di tutte le componenti (fisiche, ambientali e antropiche) che lo determinano.*

La vasta area attraversata dell'infrastruttura fa parte di due Ambiti differenti: l'ambito del *Tavoliere Salentino* che interessa il territorio nord, in cui rientrano i Comuni di Maglie e Melpignano, e l'Ambito del *Salento Delle Serre* in cui rientrano i restanti Comuni interessati dall'intervento di ammodernamento della S.S 275.



Figura 2-1. Ambito Tavoliere Salentino  
(fonte PPTR – Sit Puglia)



Figura 2-2. Ambito Salento Delle Serre (fonte PPTR – Sit Puglia)

Il Tavoliere Salentino è caratterizzato principalmente dalla presenza di una rete di piccoli centri collegati tra loro da una fitta viabilità provinciale. Nell'omogeneità di questa struttura generale, sono riconoscibili diverse paesaggi che identificano le numerose figure territoriali. A causa della mancanza di evidenti e caratteristici segni morfologici e di limiti netti tra le colture, il perimetro dell'ambito si è attestato totalmente sui confini comunali.

Come si legge nell'Atlante del Patrimonio –Elaborato 5.10 del Piano Paesistico Territoriale della Regione Puglia, *l'ambito del Tavoliere Salentino “è rappresentato da un vasto bassopiano-collinare, a forma di arco, che si sviluppa a cavallo della provincia Tarantina orientale e la provincia Leccese settentrionale. Esso si affaccia sia sul versante adriatico che su quello ionico pugliese. Si caratterizza, oltre che per la scarsa diffusione di pendenze significative e di forme morfologiche degne di significatività (ad eccezione di un tratto del settore ionico-salentino in prosecuzione delle Murge tarantine), per i poderosi accumuli di terra rossa, per l'intensa antropizzazione agricola del territorio e per la presenza di zone umide costiere. Il terreno calcareo, sovente affiorante, si caratterizza per la diffusa presenza di forme carsiche quali doline e inghiottitoi (chiamate localmente “vore”), punti di assorbimento delle acque piovane, che convogliano i deflussi idrici nel sottosuolo alimentando in maniera consistente gli acquiferi sotterranei”*.

In particolare le due cittadine di Maglie e Melpignano rientrano nella figura 10.4 “*Campagna a Mosaico del Salento Centrale*” connotato da una fitta maglia dell’insediamento e da una rete di strade rettilinee che collegano centri tra loro prossimi ma tuttavia ben distinti.

Da ovest ad est, i centri si dispongono lungo l’asse Galatone, Galatina, Martano; da sud verso nord i centri di Maglie, Corigliano, Sternatia, e San Donato si dispongono lungo l’asse di una serra che ne ha determinato l’assetto.

Il territorio conserva comunque forti segni di ruralità che si manifesta attraverso un variegato mosaico di vigneti, oliveti, seminativi, colture orticole e pascolo. Tale contesto risulta fortemente connotato da una pluralità di manufatti in pietra che testimoniano il segno tangibile della conduzione dei terreni agricoli da parte dell’uomo nel passato e del naturale equilibrio tra l’ambiente e le attività storicamente prevalenti (allevamento e agricoltura). Non è difficile cogliere attraversando tale paesaggio la presenza di muretti a secco posti a delimitazione delle differenti proprietà; i “*paretoni*”, e “*parieti grossi*” per segnare i confini di antichi possedimenti feudali; le “*lamie*” e “*paiaie*” usati come ripari temporanei o depositi per attrezzi; pozzi, pozzelle e cisterne per l’approvvigionamento dell’acqua; aie, trappeti, forni, palmenti per ghiaccio, miele e cera, grano, olio, pane e vino; torri colombaie e giardini chiusi per l’allevamento di colombe e la coltivazione di frutta.

Si rileva che solo una minima parte del tracciato stradale, ovvero quello che ricade nei territori comunali di Melpignano e Maglie per uno sviluppo di circa Km 3,4 compreso tra lo svincolo Maglie Nord (SV1) e lo svincolo Maglie Otranto (SV3), rientrano nell’ambito del Tavoliere Salentino. Questa parte di territorio rappresenta in realtà una zona di transizione in cui cominciano già ad emergere i segni tipici del paesaggio delle Serre salentine che rappresenta, come detto, la figura cui appartengono la maggior parte dei comuni attraversati dalla S.S275 oggetto dell’ intervento I lotto.

L’Ambito di intervento è infatti caratterizzato prevalentemente dalla conformazione orografica del Salento delle Serre definito prevalentemente dall’ alternanza di dorsali e depressioni che si sviluppano in direzione NO-SE. Le Serre rappresentano un sistema di creste calcaree che raggiungono la massima altezza intorno ai 200 m.s.l. emergendo dalla piana circostante con andamento NNW/SSE e NW/SE in modo pressoché parallelo alla linea di costa.

L’ambito del Salento delle Serre descritto nell’*elaborato 5.11 dell’ Atlante del patrimonio del PPTR*, è costituito, dal punto di vista geologico, da un basamento calcareo di età cretacea, spesso alcune migliaia di metri, interessato da pieghe ad ampio raggio e da faglie che lo dislocano a differenti quote, al punto da far assumere allo stesso basamento un assetto morfologico con alternanza di dorsali e depressioni.

Le aree comprese tra i rilievi sono generalmente occupate da spessori di rocce e sedimenti più recenti, di natura calcarenitica, sabbiosa e argillosa.

Dal punto di vista dell’idrografia superficiale, tra alcuni corsi d’acqua non molto estesi (ad es. Fiume Idro), è da evidenziare la diffusa presenza di bacini endoreici, ossia aree con reticoli idrografici più o meno articolati, aventi come recapito finale non il mare ma una zona interna depressa, a luoghi corrispondente ad una depressione carsica (dolina, voragine).

I terreni tufacei, gli strati argillosi e quelli calcareo marnosi trattengono le acque permettendo che si stabiliscano a bassa profondità (10-14 metri) in falde acquifere, territorialmente estese ma poco profonde.

Alle creste calcaree, boscate e oivate, si contrappongono gli avvallamenti tufacei, dove di preferenza sono collocati i centri abitati caratterizzati da una struttura policentrica che per varie ragioni naturali e vicende storiche (insicurezza e presenza di paludi, anche connessa con i disboscamenti condotti dall’uomo), si è attestata nelle zone interne del territorio

Il paesaggio rurale del Salento delle Serre è pertanto fortemente caratterizzato da un lato dalle formazioni geologiche denominate appunto serre e dall’altro lato dalla struttura insediativa. Queste due macrostrutture che si dispongono idealmente come forme allungate in direzione nord sud, grossomodo parallele alle linee di costa, si alternano, caratterizzando fortemente gli assetti rurali.

Il paesaggio dell’olivo, prima del manifestarsi della xilella, ha dominato l’ambito assumendo localmente diverse tipologie di impianto. Il seminativo e le altre colture permanenti, in particolare vigneto e frutteto, sono presenti solo in misura minore e caratterizzano le tipologie colturali più vicine agli insediamenti dove ha origine un mosaico periurbano fortemente frammentato dalla pressione insediativa.. A livello paesaggistico lo

sviluppo e l'assetto urbano derivato hanno interrotto le relazioni un tempo esistenti tra le serre e i mosaici agricoli circostanti.



*Figura 2-3. Morfologia del contesto territoriale in cui si inserisce l'infrastruttura stradale di progetto*

All'interno di quest'ambito è possibile individuare due distinte sub-aree caratterizzate sostanzialmente da una lieve differente morfologia: l'area più ondulata con le Serre Occidentali che degradano verso il golfo di Taranto e l'area marcatamente più pianeggiante dove l'elemento emergente è determinato dalle Serre orientali che, spingendosi in parte verso la costa a sud di Otranto, danno origine alle alte falesie marcate da profonde incisioni (canaloni) entro i quali scorrono corsi d'acqua effimeri.

Il tratto di S.S.275 che interessa l'ambito 11 "Il Salento delle Serre" si sviluppa all'interno della figura 11.2 "Le serre orientali", determinando quasi una linea di suddivisione dalla figura 11.3 "Il bosco del Belvedere".

Le Serre Orientali rappresentano elementi di continuità geomorfologica tra l'interno e la costa: la loro struttura, a differenza della serre occidentali, è costituita da una serie di bassopiani più estesi che intersecano la costa creando caratteristici canaloni, presenti lungo la costa a sud di Capo D'Otranto dove la morfologia diviene aspra e definita dalle rocce affioranti e da un paesaggio agrario connotato da unità particellari di modeste dimensioni, divise da partizioni di muretti a secco.

Nel territorio la differenza geomorfologica e di articolazione dello spazio rurale si tramuta in un territorio fortemente insediato nella sua parte più interna, strutturato secondo una maglia fitta basata su una quantità di piccoli e piccolissimi nuclei insediativi, impostati su di un reticolo viario denso. Dal punto di vista dell'articolazione del territorio rurale l'entroterra della figura è costituito da un mosaico a maglia fitta a carattere agro-pastorale, dove spazi agricoli si interfacciano a spazi seminaturali tipici dei territori a pascolo e sono delimitati dalle geometrie dei muretti a secco e caratterizzati dalla presenza di numerosi manufatti in



pietra atti a costituire dei ripari (“pagghiare”, “furnieddhi”) che testimoniano la presenza costante dell’uomo nei campi.

In questo contesto assume rilevanza paesistica la rete infrastrutturale interna principale, rappresentata in particolar modo dalla linea ferroviaria e dalla SS 275 oggetto di ammodernamento del presente progetto, percorrendo le quali è possibile percepire le emergenze paesaggistiche oltre che cogliere anche gli elementi di criticità del territorio derivati delle urbanizzazioni lineari lungo i maggiori assi stradali del sistema insediativo caratterizzato da un minuto assetto policentrico.

E’ questo il caso determinato dallo sviluppo di insediamenti produttivi e artigianali presenti anche lungo l’asse stradale della SS275 che hanno impoverito la valenza paesistica dei luoghi e occluso le visuali aperte del territorio tanto da sminuirne la valenza paesaggistica.

Per le condizioni visuali e per gli aspetti significativi del territorio che ancora è possibile percepire, alcuni tratti della SS275 rientrano tra le strade panoramiche regionali..

La figura delle Serre Orientali lungo il margine nord ovest confina con la figura 11.3 “Il bosco del Belvedere” come individuata dal PPTR; la stessa S.S275 nel suo sviluppo lambisce alcuni dei territori comunali che in essa rientrano.

Detta figura, come descritta nella *scheda d’ambito – elaborato 5.1.1 del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale*, ricopre un’area storicamente occupata da una fitta foresta di querce appartenenti appunto all’antico bosco, quasi totalmente abbattute alla fine del 1800 per fare spazio ad ampie estensioni di ulivi.

A differenza delle Serre Orientali, il Bosco del Belvedere a causa delle geomorfologia e per la natura del suolo che la caratterizza e per il quale è soggetta ad allagamenti (l’area risulta per questo identificata con il nome di Paduli) non ha subito forti espansioni rimanendo invece connotata nei propri caratteri paesaggistico-ambientali. Ancora oggi, è infatti possibile cogliere la riconoscibilità del margine tra città e campagna che risulta impostata su poderi contrassegnati da alberature, strade interpoderali e masserie.

Persistono alcuni lembi visibili di naturalità appartenenti all’antico bosco di Belvedere; le aree episodiche di naturalità e i pochi esemplari residui di querceti si ergono in prossimità della fitta trama di segni costituita dalla rete di sentieri, vie, canali e vore.

La presenza di numerosi canali artificiali destinati all’irrigazione in parziale stato di abbandono assume oggi una forte connotazione naturale, con una vegetazione palustre spontanea che ne evidenzia i margini.

Tutti questi elementi costituiscono lo sfondo del patrimonio di edifici rurali di vario tipo e grandezza, alcuni di rilevanza storica: masserie e casini di caccia, siti archeologici oltre ad un notevole e diffuso patrimonio rurale dei tipici muretti a secco e “pagghiare”.

### **2.1.1 Caratteri morfologici, geologici e idrogeologici e pedologici**

La morfologia generale del territorio che contraddistingue gran parte del Salento Leccese, è caratterizzata da strette dorsali che si estendono in direzione NNO-SSE, intervallate da aree pianeggianti.

Le dorsali costituiscono degli altopiani che si elevano diverse decine di metri sul livello del mare e sono conosciute sotto il nome di “Serre Salentine”. Tali rilievi morfologici corrispondono a degli alti strutturali (Horst) delimitati lungo i propri versanti generalmente da scarpate di linee di faglia.

Le piane contigue, corrispondono generalmente a delle depressioni tettoniche (Graben).

Il tratto di strada della S.S. 275 interessata dal progetto, si sviluppa in corrispondenza di litotipi rappresentati prevalentemente da calcareniti e subordinatamente da litotipi calcarei. Lungo il tracciato si rinvengono inoltre vaste aree caratterizzate dalla presenza di una coltre eluvio-colluviale di terreni sciolti.

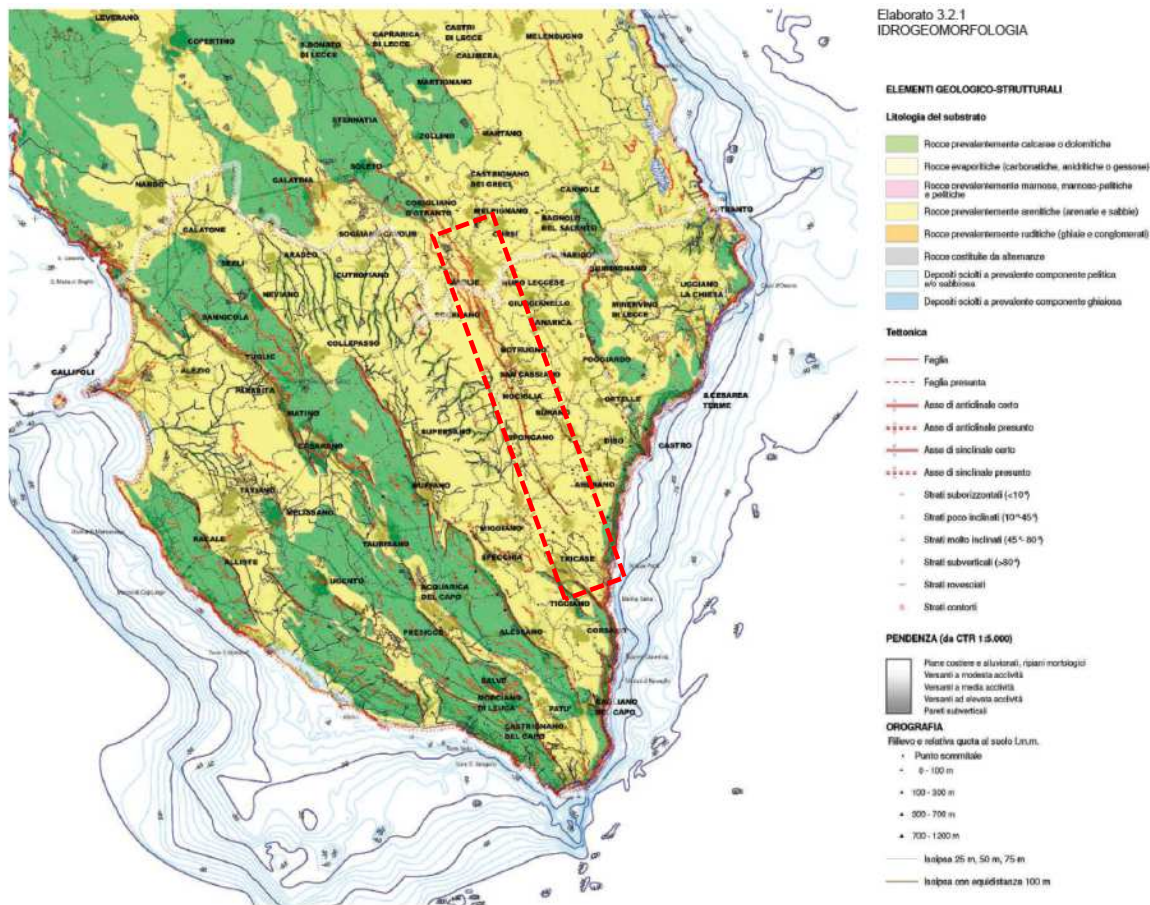


Figura 2-4. Idrogeomorfologia del territorio delle Serre Salentine – Stralcio Elaborato 3.2.1 del PPTR

Dai dati a disposizione non risulta presente alcuna falda superficiale, mentre è sempre presente una falda profonda.

Le caratteristiche geologiche del territorio interessato vanno inquadrare nel contesto stratigrafico e strutturale della Placca adriatica. Da un punto di vista geologico regionale la Puglia costituisce la più estesa area di avampaese in Italia.

Gli eventi che hanno caratterizzato l'evoluzione sedimentaria, tettonica e morfologica del territorio pugliese, più in generale, possono essere ritenuti connessi alla geodinamica di un esteso tratto crostale dell'area mediterranea coinvolto dapprima nella collisione con la zolla Eurasiatica e successivamente nella tettonogenesi appenninico-dinarica che ha deformato in distinti domini strutturali la parte meridionale di tale tratto crostale.

Procedendo dal Tirreno all'Adriatico tali domini corrispondono alla Catena appenninica (Monti della Daunia), all'Avanfossa adriatica (Fossa bradanica-Tavoliere delle Puglie), all'Avampaese Apulo (Gargano, Murge, Salento) ed ai mari Adriatico e Ionio settentrionale.

I modelli deposizionali delle unità carbonatiche giurassico-cretacee fanno riferimento ad un sistema di piattaforma carbonatica, scarpata e bacino caratterizzata da margini tettonicamente instabili e dalla locale presenza lungo gli stessi margini di scogliere.

A partire dal Miocene, con la tettonogenesi appenninico-dinarica, la Piastra Apula assume il ruolo di avampaese. Le sue parti estreme, a causa delle fasi di accavallamento delle unità appenniniche verso est, vengono progressivamente coinvolte in una segmentazione secondo l'allineamento NO-SE formando un esteso semigraben.

La piattaforma apula è sezionata da numerose faglie raggruppabili in due sistemi principali: longitudinale, ad andamento NW-SE, e obliquo ad andamento circa E-W. A quest'ultimo sistema appartengono faglie le cui caratteristiche sembrano suggerire un significato di limite crostale o litosferico (DOGLIONI et al., 1994, 1996).

Con riferimento all'aspetto pedologico, La penisola salentina, come del resto quasi tutta la Puglia, rientra nella zona pedoclimatica delle «*terre rosse*» o delle terre brune dei luoghi semiaridi (Principi, 1961). Le «*terre rosse*» sono caratterizzate da una scarsa quantità di humus e da un complesso argilloso parzialmente desilicizzato, ricco di sesquiossidi, soprattutto di alluminio e di ferro, da cui il colore (Carrante et al., 1957).

Queste caratteristiche si ritrovano anche nei suoli salentini la cui genesi è, però, particolarmente influenzata da fattori geologici e litologici piuttosto che da quelli morfologici e climatici.

### 2.1.2 Sistema ecologico

La caratterizzazione dei livelli di qualità della vegetazione, della flora e della fauna presenti nel sistema ambientale in esame è da compiersi tramite lo studio della situazione presente al fine di poter valutare l'incidenza su di esse delle opere progettuali e definir, di conseguenza, le opportune misure di mitigazione.

Nell'inquadramento della biodiversità a livello di area vasta e di area locale oltre alla Cartografia e alle informazioni tratte dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale si è fatto riferimento ai documenti messi a disposizione da ISPRA Ambiente e alla Relazione sul Sistema Vegetazionale lungo il collegamento stradale Maglie Leuca a cura del Dott. M. Cezzi, Dott. P. Medagli e del Dott. A. Turco Phd facente parte degli Studi propedeutici alla redazione del progetto di "Ammodernamento S.S.275 di S. Maria di Leuca : Tratta Maglie S.Maria di Leuca I Lotto.

Ai fini dello studio dell'ecosistema è stato effettuato preliminarmente un breve inquadramento territoriale e bioclimatico dell'area in oggetto.

L'analisi climatica di una specifica area risulta, infatti, importante per comprendere meglio il significato ecologico della presenza di determinate specie vegetali e floristiche e per la determinazione della loro possibile evoluzione.

Il territorio delle Serre presenta un clima prettamente mediterraneo, con inverni miti ed estati caldo umide, per effetto della morfologia generalmente pianeggiante e della posizione geografica compresa tra il mare Adriatico ed il mare Ionio.

Solitamente durante la stagione primaverile o autunnale non si riscontrano forti incrementi o decrementi di temperatura, cioè escursioni termiche che possano danneggiare le colture, ma i valori evolvono in maniera abbastanza regolare tra quella minima e quella massima.

I comuni del basso Salento risentono debolmente delle correnti occidentali grazie alla protezione offerta dalle Serre Salentine che creano un sistema a scudo.

La media delle temperature nei mesi freddi si attesta attorno ai 9°C, mentre nei mesi caldi attorno ai 25,5°C. Non si riscontrano, se non in rari casi, fenomeni di forti escursioni termiche. Il vento influenza fortemente il clima del Salento orientale attraverso correnti fredde di origine balcanica, oppure calde di origine africana. Le precipitazioni, frequenti in autunno ed in inverno, si attestano attorno ai 626 mm di pioggia/anno. La primavera e l'estate sono caratterizzate da lunghi periodi di siccità. Al contrario le correnti in autunno, provenienti da Sud - Est, favoriscono l'incremento delle precipitazioni rispetto al resto della penisola.

In relazione a tale contesto climatico le Serre salentine presentano una Capacità d'uso dei suoli di *seconda e terza classe* con caratteri limitanti tali da consentire l'utilizzazione agronomica con una ridotta scelta colturale e tale da richiedere un'accurata e continua manutenzione delle sistemazioni idrauliche agrarie e forestali (IIIs).

I suoli fra le serre presentano in genere caratteri migliori dei precedenti, con una differente scelta e possibilità di ai fini agronomici.

Tali suoli, sono quindi ascrivibili alla prima e seconda classe di capacità d'uso (I e II).



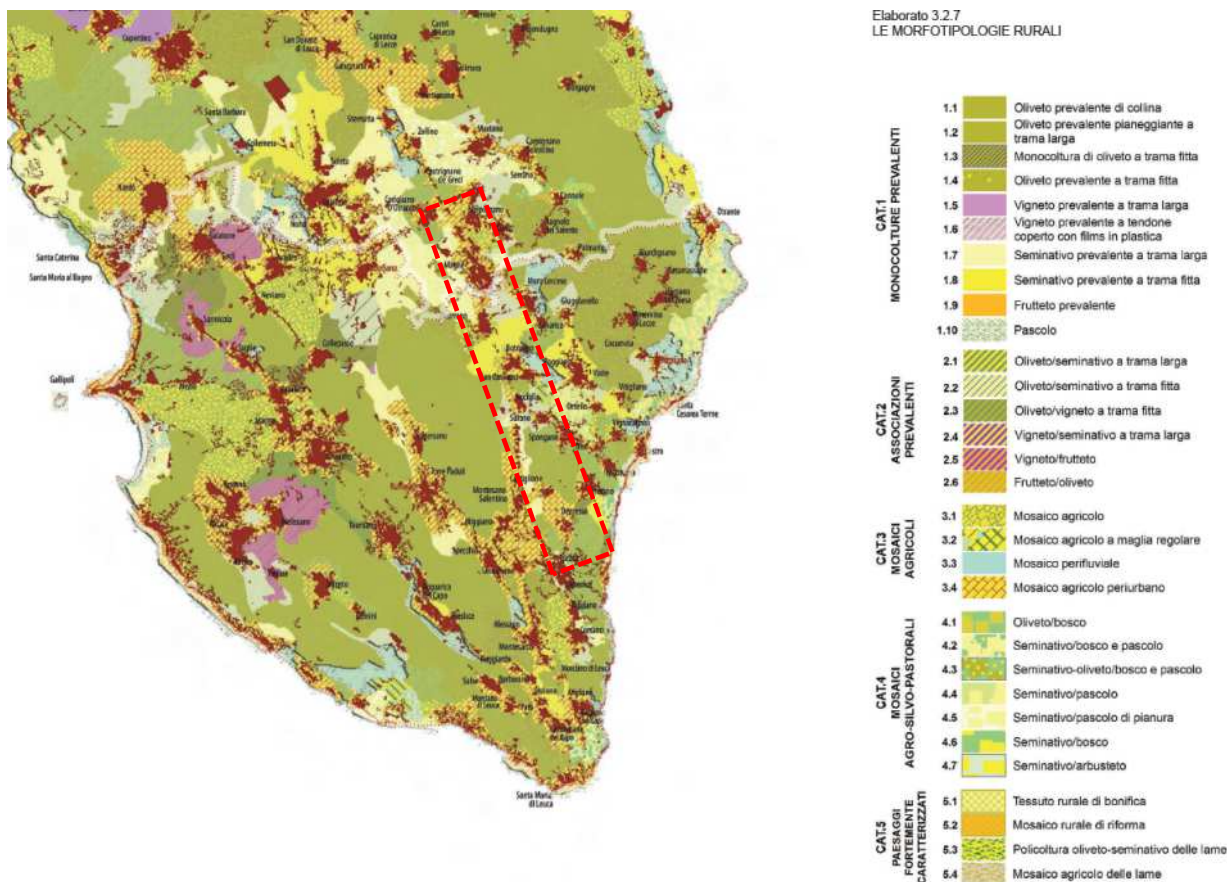


Figura 2-5. Le Morfotipologie rurali del territorio delle Serre Salentine – Stralcio Elaborato 3.2.7 del PPTR

Il territorio in oggetto è caratterizzato prevalentemente da un mosaico agricolo periurbano che interessa in larga parte i centri urbani di maggiore dimensione e che, come facilmente visibile dalla figura relativa alle morfotipologie rurali, si estende linearmente in corrispondenza della stessa S.S.275 interessata dai lavori di ammodernamento previsti in progetto.

Estese aree con colture a oliveto in aree pianeggianti e sporadiche colture dei campi a seminativo interessano inoltre la specifica parte di territorio.

Il morfotipo rurale del mosaico agro-silvo-pastorale si caratterizza ancora per la combinazione tra colture arboree quali frutteti (fichi) e Oliveti.

L'estensione urbana ha determinato l'urbanizzazione di aree agroforestali con tendenza a una transizione verso ordinamenti agricoli meno intensivi e di una lieve tendenza, nel caso di alcuni territori posti a sud est (Tricase, Andrano) di una intensivizzazione colturale irrigua.

Come evidenziato dalla figura seguente, la valenza ecologica dei paesaggi rurali in tale contesto varia da medio-bassa a medio-alta.

Le aree rilevate degli alti strutturali (serre) prevalentemente olivetate hanno maggiore valenza ecologica delle superfici pianeggianti delle depressioni strutturali con copertura a seminativi in estensivo ed oliveti.

La matrice agricola ha una modesta presenza di boschi residui. Tali elementi di naturalità emergono quasi esclusivamente lungo le dorsali in ragione della maggiore pendenza e delle rocce superficiali che hanno impedito di fatto la possibilità di un utilizzo dei suoli a scopi agricoli.



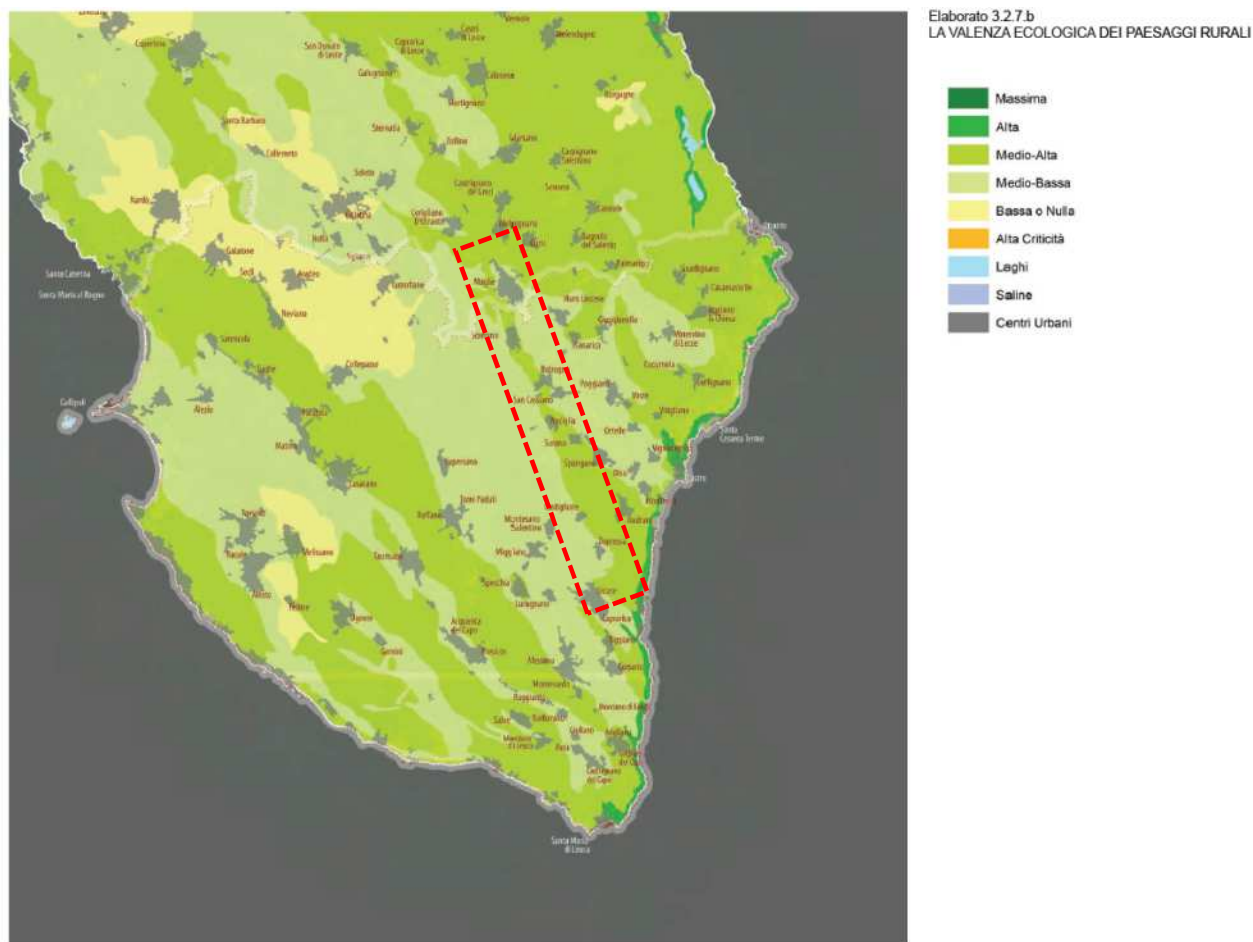


Figura 2-6. La Valenza Ecologica dei Paesaggi Rurali – Stralcio Elaborato 3.2.7b del PPTR

La *Carta della naturalità del PPTR – Elaborato 3.2.2.1* dimostra, infatti, come l’andamento dei nuclei principali di boschi assuma un caratteristico andamento lineare corrispondente alle creste delle Serre.

Sono poi presenti sporadici nuclei sparsi di bosco interamente recintati e di lembi di pascoli vegetanti su emergenze rocciose. Quella dei pascoli è la tipologia naturale più estesa e diffusa che interessa sia le aree costiere sia la parte interna.

I piccoli nuclei sparsi di bosco sono spesso presenti nella zona interna e sono designati come aree SIC e ZSC. Tra questi la ZPS IT9150010 Bosco Macchia di Ponente (Tricase), il SIC IT9150020 Bosco Pecorara (Scorrano).

Storicamente un nucleo significativo di bosco era quello vegetante nell’area di Bosco Belvedere Parco dei Paludi che interessava il territorio oggetto dell’ambito 11.3 del PPTR precedentemente descritto.

A differenza dell’entroterra la fascia costiera presenta elementi di più significativa naturalità, con differenti connotazione tra la costa adriatica e lo ionio.

La costa adriatica è caratterizzata da ripide falesie che precipitano nel mare, mentre sullo Ionio la costa è bassa con spiagge sabbiose intervallate da tratti rocciosi che assumono andamento di ripide falesie verso il capo di S. Maria di Leuca. Sulla costa ionica si incontrano anche diverse zone umide in parte bonificate.

Tutto il tratto di costa adriatico, oltre che essere individuato come SIC Costa Otranto – Santa Maria di Leuca, è quasi totalmente inserito nel Parco Naturale Regionale “Costa Otranto-S.Maria di Leuca e Bosco di Tricase” L.R. n. 30 del 26.10.2006.

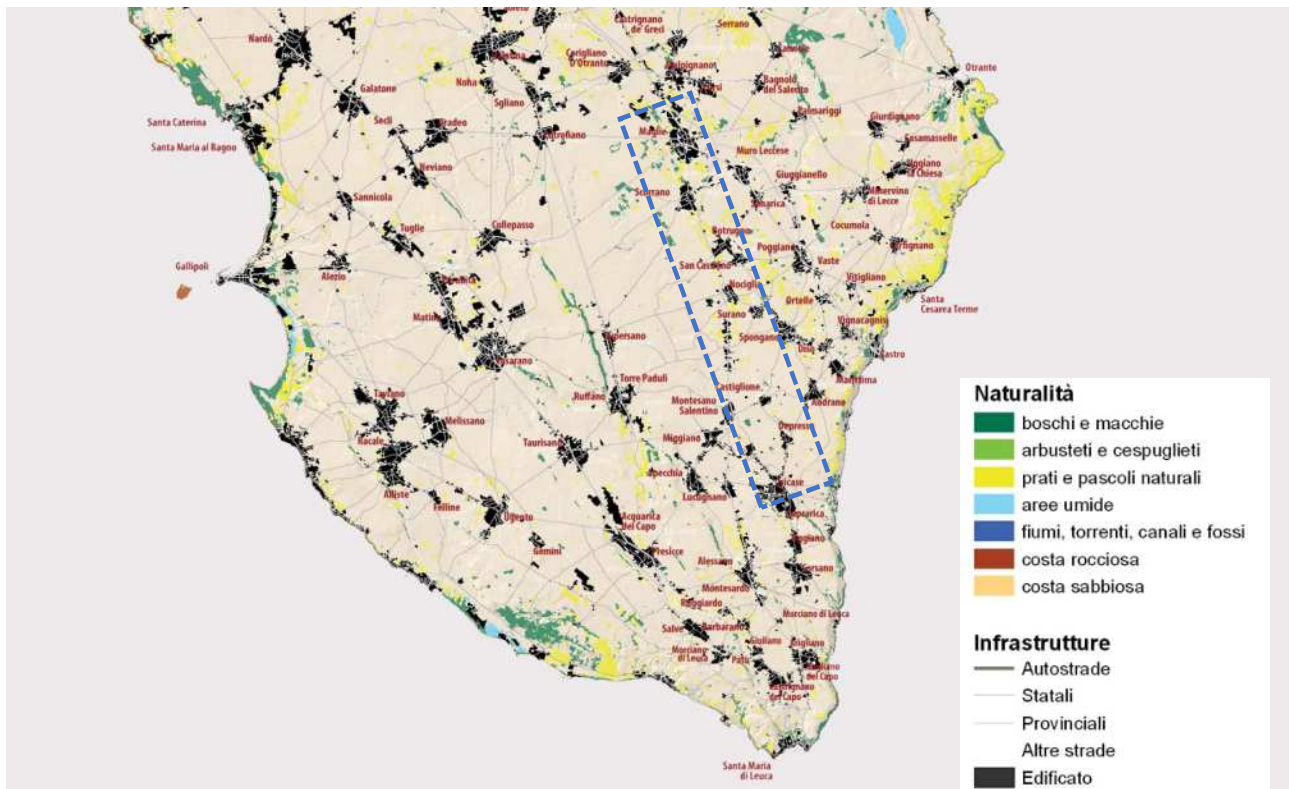


Figura 2-7. Carta della Naturalità – estratto elaborato 3.2.2.1 del PPTR

L'Elaborato 3.2.2.3 Ecological group del PPTR mostra come il territorio in interesse risulti attraversato da alcune connessioni ecologiche terrestri tra le quali si rileva quella principale di tipo lineare che si sviluppa dal capoluogo e, attraversando in larga parte i territori interessati dalla SS275, converge verso la costa adriatica delle Marine di Andrano innestandosi sulla connessione ecologica della fascia costiera. Su tale connessione terrestre convergono altre connessioni ecologiche terrestri poste a corona dei centri abitati.

L'analisi della tavola relativa alla Biodiversità delle specie vegetali ci permette di capire, indicativamente, il numero di specie vegetali inserite nella lista rossa per ogni comune. Questo dato è sicuramente interessante perché determina l'indice di fragilità ambientale del territorio. Per questo è fondamentale, in fase di progettazione, selezionare le specie corrette.

Come già dedotto dalla precedente carta, l'area in esame presenta una bassa copertura di aree naturali. La maggior parte dei territori interessati dall'intervento non contengono infatti specie in lista rossa; fanno eccezione i territori comunali di Andrano e Tricase, ove si rileva la presenza rispettivamente di 1 e di 3 specie.

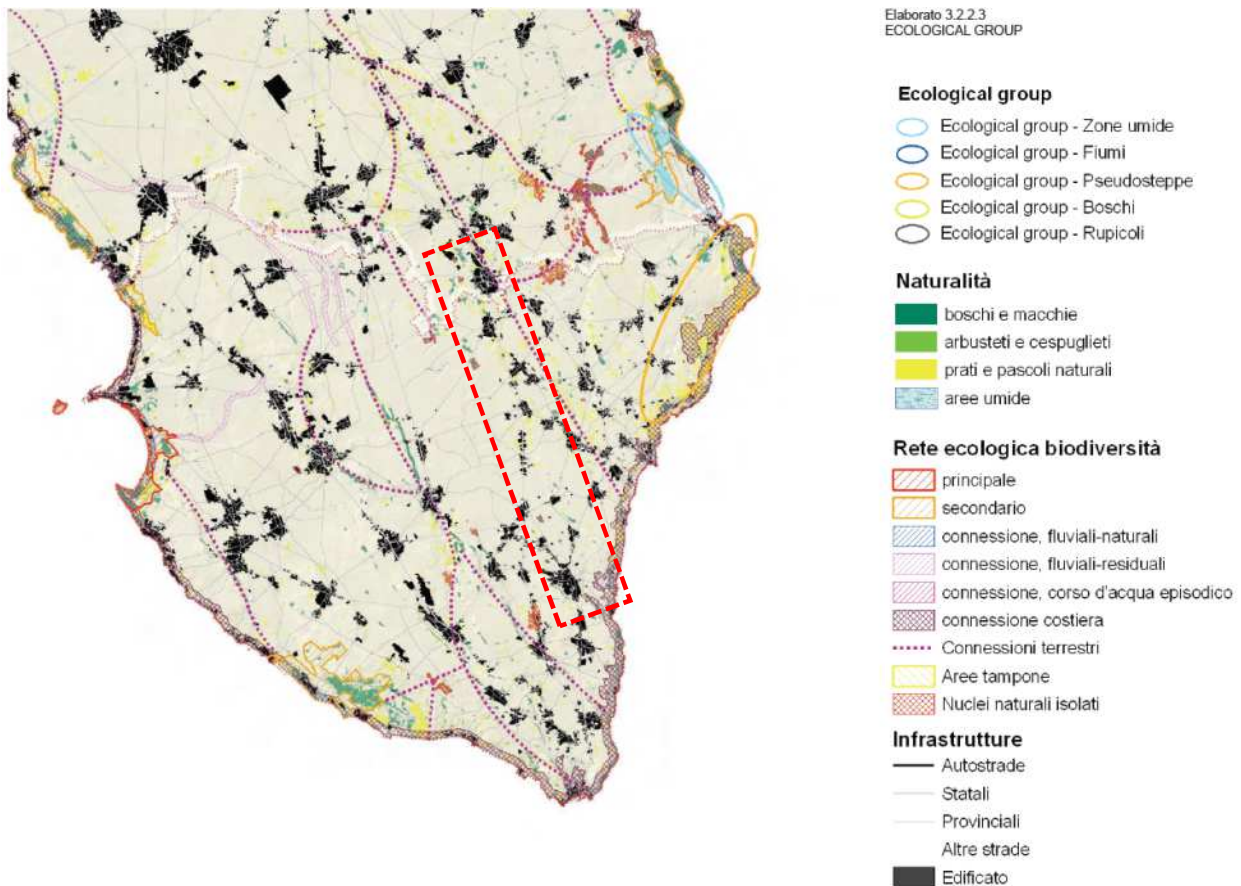


Figura 2-8. Ecological group – estratto elaborato 3.2.2.3 del PPTR

### 2.1.3 Aree Protette

Nel contesto descritto ove la naturalità risulta prevalentemente medio-bassa, per la presenza di aree fortemente antropizzate, e ove non sono più presenti le formazioni boschive originarie, distrutte con le bonifiche e le trasformazioni fondiarie, emergono alcuni siti di rilevante importanza naturalistica che, **seppur non interferenti con il tracciato di progetto**, risultano posti rispetto al perimetro esterno, ad una distanza variabile da un minimo di 150 m a un massimo di circa 2 Km come dimostrato dalle figure seguenti.

Nel territorio dei comuni di Scorrano, Montesano e di Tricase sono infatti presenti le seguenti aree della Rete Natura 2000:

#### 2.1.3.1 SIC IT9150020 “Bosco Pecorara”

Istituito con DM 10/07/2015 (G.U. 170 del 24-07-2015), il SIC IT9150020 “Bosco Pecorara” ricade nel territorio comunale di Scorrano e ha estensione di 24 ha.

Come descritto nella Scheda Anagrafica del sito Natura 2000, il bosco, governato a ceduo, costituisce uno degli esempi più vasti e meglio conservati della Puglia di bosco monofitico di quercia spinosa (*Quercus calliprinos*). Il sottobosco è costituito da una macchia in buone condizioni vegetazionali, particolarmente ricca di corbezzolo (*Arbutus unedo*), con presenza anche di alcuni esemplari arborei della specie. Nelle radure erbacee predomina una formazione substeppica con *Cymbopogon hirtus*.

E' uno dei boschi di *Quercus calliprinos* più estesi e meglio conservati del Salento. Notevole la presenza di alcuni esemplari arborei di *Arbutus unedo*.



**SITE DISPLAY**

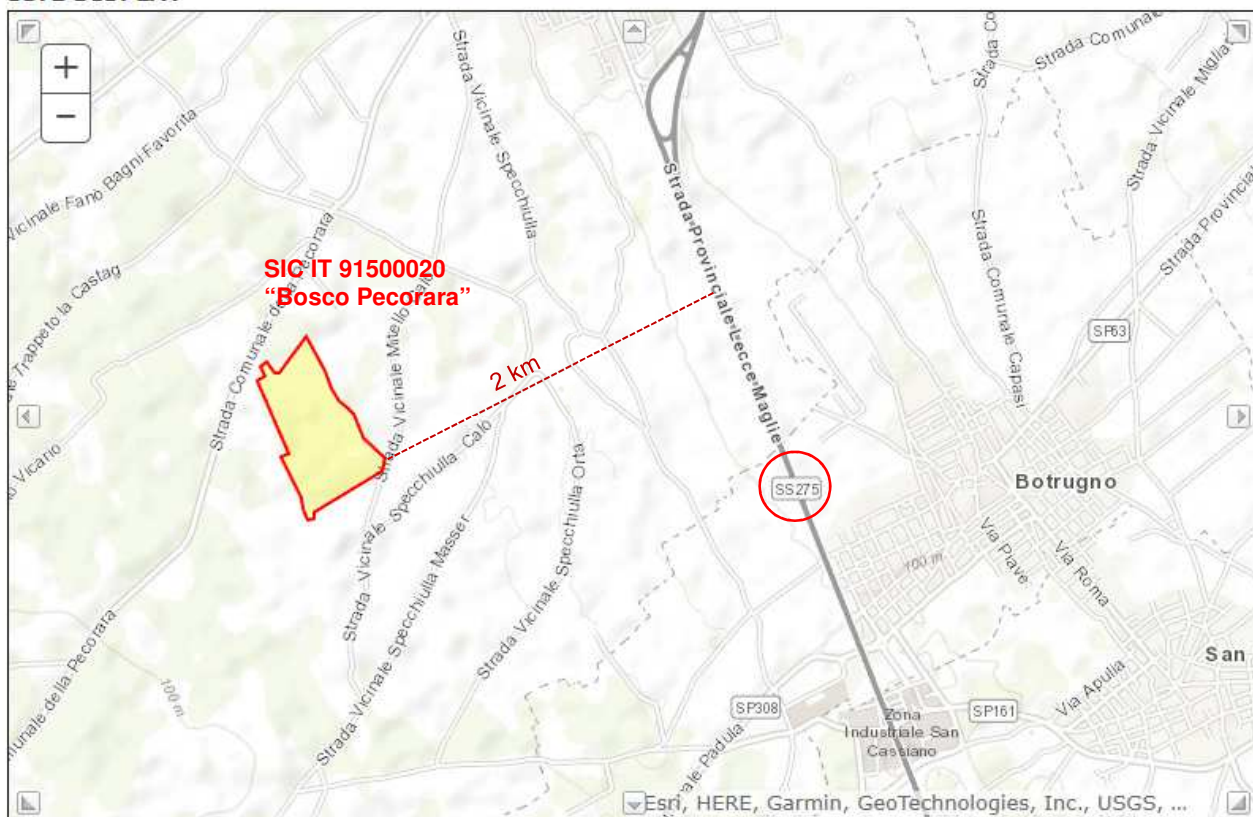


Figura 2-9. SIC IT9150020 "Bosco Pecorara" con individuazione sede SS275 oggetto di intervento

**2.1.3.2 ZSC IT9150035 "Padula Mancina"**

Istituito con - DM 28/12/2018 - G.U. 19 del 23-01-2019, il ZSC IT9150035 Padula Mancina si compone di tre aree disgiunte, centrate sugli stagni di *Padula Mancina*, *Stagno Canali* e *Fosso presso Padule Rotondo*. Padula Mancina rappresenta una depressione di forma quasi trapezoidale, il cui perimetro originario sembra alterato dall'espansione dei terreni agricoli confinanti. Ricadente nel territorio comunale di Montesano Salentino il sito ha superficie di 8300 mq con quota di 102 m s.l.m. (coordinate geografiche: 3959'8.8"N - 1818'37.0"E). I suoli nelle aree contermini sono principalmente di tipo franco o franco sabbioso, profondi, umidi, non calcarei.

L'area di *Padula Mancina* rappresenta la porzione di sito più vicina a quella oggetto di intervento ricadendo infatti nel territorio di Montesano Salentino interessato dall'intervento di ammodernamento della SS275 a differenza delle altre due porzioni di sito che rientrano invece rispettivamente nel Comune di Miggiano e Ruffano.

Si riporta di seguito la descrizione del sito *Padula Mancina* come desunta dalla scheda anagrafica del sito Natura 2000.

**HABITAT E FLORA.**

Lo stagno risulta colonizzato da un mosaico di comunità erbacee igrofile che si distribuiscono in funzione del gradiente idrico e del disturbo antropico. In massima parte queste comunità sono ascrivibili alla classe Isoto-Nanojuncetea e riconducibili al tipo di habitat naturale prioritario Stagni temporanei mediterranei. Estese superfici sono colonizzate da un compatto strato di muschio, alto circa 10 cm. Le specie vascolari segnalate per il sito sono *Marsilea strigosa*, *Juncus bufonius*, *Isotes* sp., *Alisma plantago-aquatica*, *Isolepis cernua* e *Mentha pulegium* (Alfonso et al., 2011). Tra gli altri taxa osservati si riportano: *Heliotropium supinum*, *Oenanthe globulosa* e *Plantago major* (Medagli, dati inediti, 2014), *Galium debile*, *Paspalum distichum* (*Paspalum paspalodes*), *Mentha suaveolens*, *Alisma lanceolatum*, *Xanthium spinosum*, *Convolvulus arvensis*, *Cuscuta* sp., *Rumex conglomeratus*, *Rumex crispus*, *Typha angustifolia*, *Epilobium tetragonum*, *Juncus fontanesii*, *Potentilla reptans*, *Carduus pycnocephalus*, *Jacobaea erratica* (= *Senecio*

erraticus), *Quercus amplifolia*, *Pulicaria dysenterica*, *Verbena officinalis*, *Panicum repens*, *Dipsacus fullonum* (Medagli e Beccarisi, dati inediti, 6 luglio 2016). *Oenanthe globulosa* una rara entità non segnalata per la Puglia e che pertanto rappresenta nuove importanti acquisizioni per la conoscenza della distribuzione italiana di questa rara specie.

### FAUNA

Il sito popolato è dai seguenti vertebrati: *Natrix natrix*, *Bufo viridis*, *Lissotriton italicus* e *Podarcis sicula* (tutti inseriti nell'all. IV della Direttiva 92/43/CEE), *Ardea alba* (inserito nella Direttiva 79/409/CEE), *Bufo bufo*, *Hyla intermedia* e *Phelopylax* sp. Altre specie della Direttiva 92/43/CEE non osservate ma potenzialmente presenti sono: *Lacerta bilineata* (all. IV), *Cyrtopodion kotschy* (all. IV), *Hierophis viridiflavus* (all. IV), *Coronella austriaca* (all. IV), *Elaphe quatuorlineata* (all. II e IV), *Elaphe situla* (all. II e IV) e *Tarentola mauritanica* (all. IV). Lo stagno di Padula Mancina è da considerarsi del tipo *Hemidiaptomus pond* (stagno a *Hemidiptomus*), una rara tipologia di stagno.

Questi stagni, infatti, rappresentano il residuo di antiche aree umide temporanee di particolare pregio e che non hanno ricevuto impatti tali da comprometterne la conservazione. I canali immediatamente adiacenti il bacino principale di Padula Mancina (e ad essa connessi) ospitano il notostraco *Lepidurus couesii*, una specie di crostaceo considerata 'fossile vivente' e tipica degli ambienti acquatici temporanei. In Italia, attualmente, questa specie nota solo per la Puglia.

### **SITE DISPLAY**

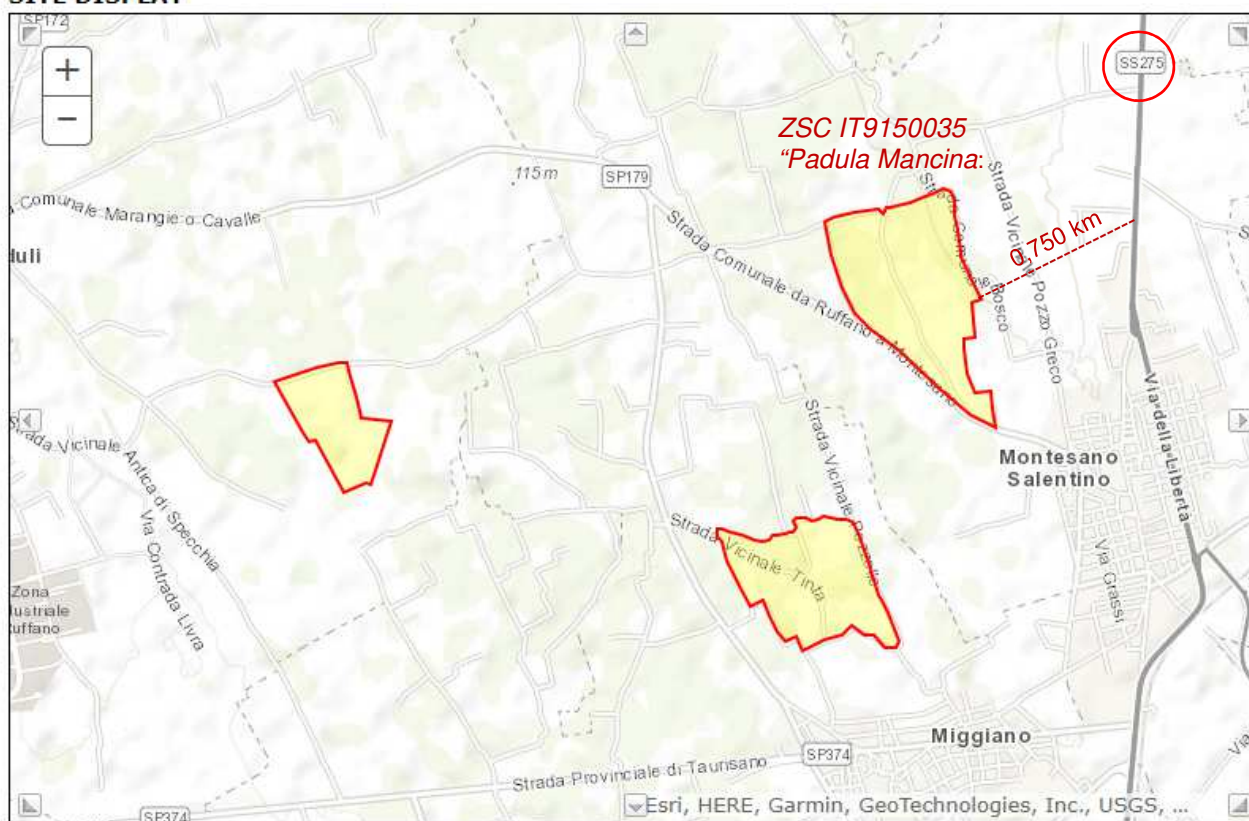


Figura 2-10. ZSC IT9150035 "Padula Mancina" con individuazione sede SS275 oggetto di intervento



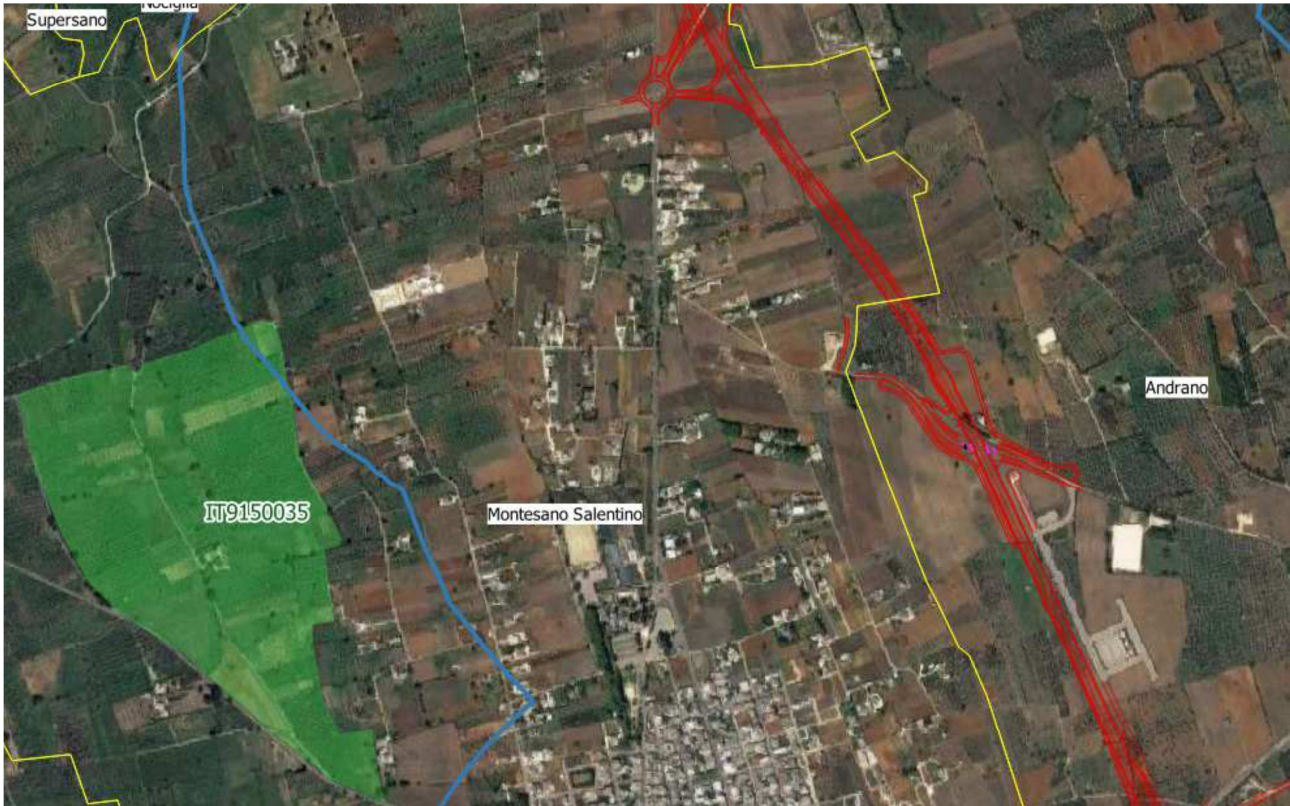


Figura 2-11. Inquadramento su foto aerea ZSC IT9150035 Padula Mancina e tracciato di progetto della SS275

### 2.1.3.3 ZSC IT 91500010 Bosco Macchia di Ponente

Istituito con DM 10/07/2015 - G.U. 170 del 24-07-2015, il sito interessa il territorio di Tricase per una estensione di 13.0000 ha. Il bosco sorge in un contesto paesaggistico piatto e uniforme. Il substrato pedologico risulta costituito da terra rossa. Il sito è caratterizzato dalla presenza di Boschi e macchie di *Quercus spinosa* con percentuale di copertura 95, *quercus macrolepis*, *ruscus aceleautus*.



*Quercus macrolepis*



*Quercus spinosa*



*Ruscus aculeatus* (Codice 1849)



*Stipa austroitalica* (Codice 1883)

Nel sito si rilevano specie di fauna ascrivibile prevalentemente a rettili e anfibi comprese tra quelle di cui all'articolo 4 della direttiva 2009/147/CE ed elencate nell'allegato II della direttiva 92/43/CEE quali: *Elaphe quatuorlineata* (Codice 1279); *Elaphe situla* (Codice 1293); *Stipa austroitalica* (Codice 1883).

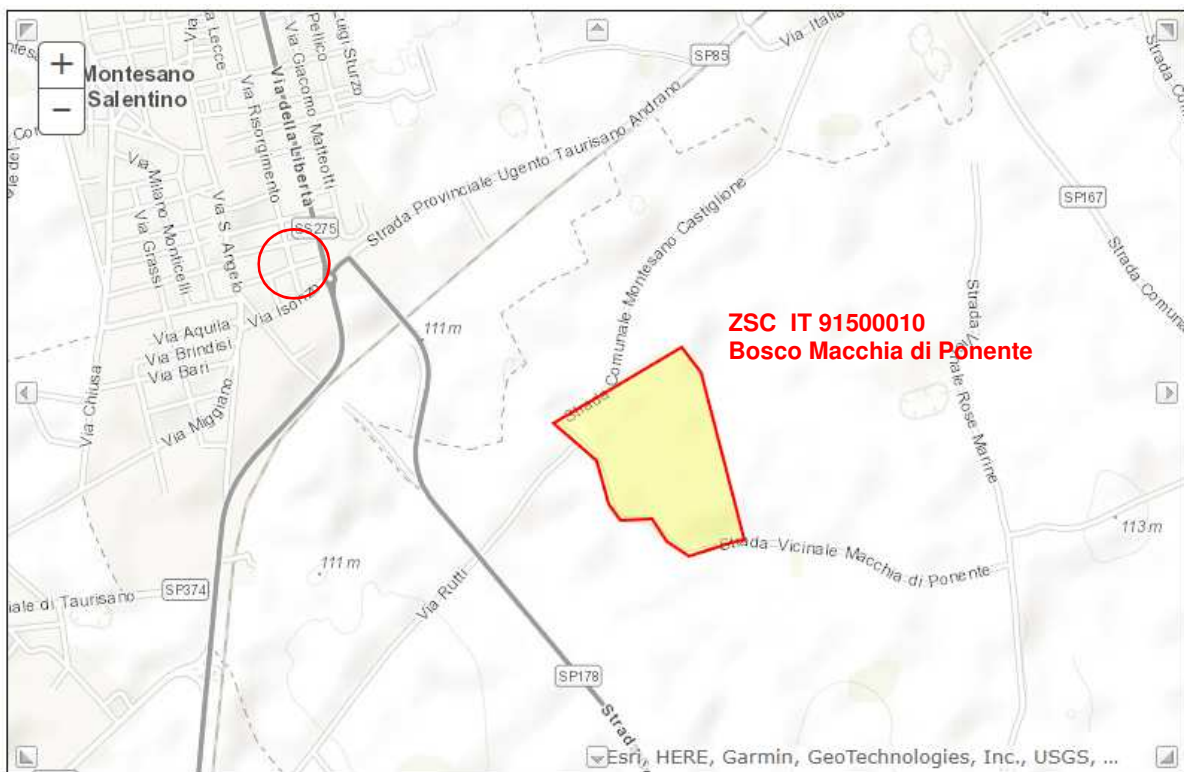


Figura 2-12. ZSC IT91500010 "Bosco Macchia di Ponente" con individuazione sede SS275 oggetto di intervento





Figura 2-13. ZSC IT91500010 "Bosco Macchia di Ponente" con individuazione del tracciato della SS275 di progetto



Vista del muro perimetrale del Bosco di Ponente



Vista del muro perimetrale Est della Macchia di Ponente



Vista dalla strada che si innesta sulla strada perimetrale della Macchia di Ponente

La viabilità di progetto, non interferisce con la ZSC, infatti come evidenziato dalla *Figura 2-13* la sede stradale si inserisce ad una distanza pressoché costante di circa 150 m dal limite esterno più vicino del Bosco.

Il bosco risulta completamente recintato da un muro alto circa 3,00 m realizzato in parte con conci di tufo e, in parte, con pietrame a secco.

#### 2.1.4 Componente Botanico Vegetazionale

Il tracciato della SS 275, nel tratto compreso tra Maglie e Tricase, in conseguenza della frequente presenza di substrato roccioso affiorante che si alterna a superfici pianeggianti, ha consentito la sopravvivenza di importanti nuclei di macchia mediterranea e, in particolare, di formazioni di quercia spinosa (*Quercus calliprinos* o *Quercus coccifera* subsp. *calliprinos*), che talvolta costituiscono anche fitocenosi boschive come i boschi di Ponente a Tricase, Bosco Pecorara a Scorrano, facenti parte delle aree SIC prima descritte, oppure formazioni di leccio (*Quercus ilex*) formanti le tipiche leccete.



La vegetazione a quercia spinosa si distingue in due principali tipi strutturali, di cui uno di macchia bassa riferibile all'associazione *Arbuto unedi-Quercetum calliprini* e uno tipicamente forestale, inquadrato, invece, nell'associazione *Hedero helicis-Quercetum calliprini*.

Le leccete sono le formazioni più diffuse del Salento e si rinvencono in aree caratterizzate da un substrato profondo, si inquadrano nella associazione fitosociologica *Cyclamino hederifolii-Quercetum ilicis* che nel Salento è rappresentata da una subassociazione particolare esclusiva di quest'area, quindi endemica, denominata *myrtetosum communis*. Nelle leccete si rinvencono frequentemente anche altre querce come la quercia di Virgilio (*Quercus virgiliana*) e la quercia amplifolia (*Quercus amplifolia*).

Limitatamente al territorio di Tricase, ma al di fuori dell'area interessata dal tracciato stradale, si riscontra la presenza in forma spontanea della quercia vallonea (*Quercus ithaburensis subsp. macrolepis*), una specie a diffusione balcanica. In Italia è esclusiva del Salento Meridionale, dove la si rinviene in piccoli nuclei boschivi, come nel "boschetto" di Tricase o in filari ai margini dei coltivi.

Nella piana di Supersano, in aree prossime al tracciato, ma non direttamente interessate, si rinvencono residui di una vegetazione ormai relitta di querce caducifoglie con la prestigiosa presenza del farnetto (*Quercus frainetto* Ten.) specie molto rara in Puglia.

Nella subregione delle Serre sono frequenti le macchie a prevalenza di specie arbustive sclerofilliche, che oltre alla quercia spinosa possono essere costituite principalmente da: mirto (*Myrtus communis* L.), lentisco (*Pistacia lentiscus* L.), alaterno (*Rhamnus alaternus* L.), fillirea (*Phillyrea latifolia* L.) e basse garighe calcicole a timo arbustivo (*Coridothymus capitatus*) e a santoreggia pugliese (*Satureja cuneifolia* Ten.) oppure con euforbia spinosa (*Euphorbia spinosa*) che si sviluppano su suoli rocciosi o pietrosi).

#### Specie arboree



*Quercus calliprinos*



*Quercus ithaburensis*



*Quercus frainetto*



*Quercus ilex*

#### Specie arbustive



*Pistacia lentiscus*



*Rhamnus alaternus*



*Coridothymus capitatus*



*Euphorbia spinosa*

Con riferimento alla caratterizzazione vegetazionale e botanica del contesto in cui si inserisce l'opera, desunta dalla Relazione Tecnica dello studio della Vegetazione (allegato T00IA00AMBRE02\_A del SIA) e delle indagini di dettaglio fatte a gennaio 2022, l'ambito di progetto è caratterizzato dalle seguenti tipologie vegetazionali:

- Vegetazione degli incolti
- Vegetazione dei coltivi
- Vegetazione di pseudosteppa o pascolo
- Vegetazione di macchia e gariga
- Vegetazione boschiva

- Vegetazioni arboreo-arbustive di origine antropica

Di seguito si riporta una descrizione sintetica delle tipologie vegetazionali suesposte.

### **Vegetazione degli incolti**

Gran parte del margine stradale è risultato caratterizzato da una fascia di incolto costituito da vegetazione di tipo nitrofilo-ruderale tipica di ambienti disturbati che si riscontra anche nelle aree a margine dei seminativi, dove è presente una componente di specie erbacee a ciclo biologico biennale o perenne, favorendo l'insediamento di specie vegetali della Classe *Artemisietea vulgaris Lohmeyer, Preising & Tuxen 1951*, che comprende le comunità pioniere e ruderali di specie erbacee bienni e perenni tipiche di suoli ricchi di nutrienti a gravitazione mediterranea e temperata. Spesso gli incolti lasciati a lungo indisturbati risultano colonizzati dal rovo comune (*Rubus ulmifolius Schott*) che spesso costeggia i muretti a secco.

### **Vegetazione dei coltivati**

Nelle aree a utilizzate a colture erbacee e arboree si riscontra una vegetazione spontanea infestante e ruderale a ciclo breve della Classe *Stellarietea mediae Tuxen, Lohmeyer & Preising in Tuxen 1950*, infestante delle colture sarchiate presente in tutta l'Europa centrale; interessa varie regioni biogeografiche, con limite sud di distribuzione non ancora definito che colonizza terreni leggeri, subalcalini, umidi e ricchi in azoto.

### **Vegetazione di pseudosteppa o pascolo**

Nel territorio in questione è presente una notevole diffusione di una vegetazione erbacea di tipo substeppeico, particolarmente diffusa su suoli con affioramento roccioso. Si tratta di una vegetazione di tipo secondario, che rappresenta, cioè, una vegetazione spontanea di sostituzione della vegetazione preesistente, eliminata dal fuoco ricorrente e dal pascolamento.

Si tratta di pseudosteppe generalmente inframmezzate da lembi di gariga e da lembi di macchia, specialmente nelle tasche delle rocce dove si raccoglie terreno vegetale e dove il passaggio del fuoco è meno ricorrente. Tali pseudosteppe risultano fisionomicamente caratterizzate dal barboncino mediterraneo (*Hypparrhenia hirta=Cymbopogon hirtus*). Si tratta di una graminacea perenne di grossa taglia, che predilige substrati poveri, frequentemente incendiati, ad elevata nitrofilia.

### **Vegetazione di macchia e gariga**

La vegetazione arbustiva del territorio si presenta costituita fisionomicamente da due principali aspetti che fra loro si alternano irregolarmente o si compenetrano: lembi di macchia più densa e sviluppata in altezza costituita da arbusti sclerofillici e da basse garighe calcicole a copertura rada e discontinua, generalmente su affioramenti litoidi, frequentemente disturbata da pascolo e incendio.

### **Vegetazione boschiva**

La Carta delle Serie di Vegetazione della Puglia (Biondi et al., 2010) tipizza l'area interessata dal tracciato stradale come area di transizione tra la Serie pugliese calcicola della quercia spinosa *Hedero helicis-Quercus calliprini sigmetum* [241] e la Serie salentina basifila del leccio *Cyclamino hederifolii-Quercus ilicis myrto communis sigmetum* [238].

La Serie pugliese calcicola della quercia spinosa *Hedero helicis-Quercus calliprini sigmetum* si sviluppa in aree costiere ed interne della penisola Salentina, prediligendo calcari compatti a frattura irregolare (calcari di Melissano) del piano bioclimatico termomediterraneo sub umido.

Tale vegetazione è rappresentata dal bosco dell'associazione *Hedero helicis-Quercetum calliprini*. (Biondi, Casavecchia, Guerra, Medagli, Beccarisi & Zuccarello). Lo stadio che prelude al bosco è rappresentato da macchie dense e intricate di sclerofille sempreverdi dominate dalla quercia spinosa, con numerose specie dell'ordine *Pistacio-Rhamnetales* e dell'alleanza *Oleo-Ceratonion*, riferibili all'associazione *Arbuto-Quercetum calliprini* Brullo.

L'associazione *Hedero helicis-Quercetum calliprini* rappresenta la foresta primaria climatofila del Salento meridionale tipica del piano bioclimatico Termomediterraneo con una componente floristica tipica. Un esempio ben conservato e strutturato di questo tipo di vegetazione è rappresentato dal Bosco Macchia di Ponente in agro di Tricase.

La serie salentina basifila del leccio *Cyclamino hederifolii-Quercus ilicis myrta communis sigmetum* è endemica della penisola salentina dal settore costiero della provincia di Brindisi, a sud di Torre Canne fino al Capo di Leuca. Si sviluppa principalmente su substrati calcarenitici ed è presente anche su sabbie, nel piano bioclimatico termomediterraneo subumido. Un esempio tipico di questa formazione è il Bosco Calamauri in agro di Maglie. Forma leccete dense e ben strutturate, con abbondante alloro (*Laurus nobilis*) nello strato arboreo e mirto (*Myrtus communis*) in quello arbustivo, che caratterizzano la subassociazione *myrtetosum communis* e dimostrano una maggiore oceanicità dovuta alla condizione climatica più umida. Nello strato arbustivo si rinvencono, oltre al mirto, *Hedera helix*, *Asparagus acutifolius*, *Rubia peregrina var. longifolia*, *Pistacia lentiscus*, *Smilax aspera*, *Ruscus aculeatus*, *Phillyrea media*, *Rhamnus alaternus*, *Rosa sempervirens*. Lo strato erbaceo è molto povero, con scarsa presenza di *Carex hallerana* e *distachya* e *Brachypodium sylvaticum*.

In pratica nel territorio esaminato la discriminante distributiva fra le due associazioni è principalmente il substrato pedologico che favorisce la quercia spinosa sui calcari compatti ed i substrati sassosi, mentre favorisce il leccio sui suoli pianeggianti, più profondi e ben strutturati.

### **Vegetazioni arboreo-arbustive di origine antropica**

Nel tratto stradale studiato la vegetazione arborea di tipo antropico maggiormente presente è data da rimboschimenti operati dall'uomo. Si tratta principalmente di pinete o nuclei arborati costituiti da pino d'Aleppo (*Pinus halepensis*) e pino domestico (*Pinus pinea*) spesso puri, altre volte frammisti ad eucalipto (*Eucalyptus camaldulensis*), cipresso comune (*Cupressus sempervirens*).

Altri nuclei di vegetazione di origine antropica abbastanza estesi sono costituiti da Robinia (*Robinia pseudacacia*) talvolta mista ad ailanti (*Ailanthus altissima*), spesso utilizzata nei filari di bordo strada o in nuclei più densi in corrispondenza dei cavalcavia.

Molto frequenti sono le siepi di bordura delle recinzioni costituite da specie ornamentali quali oleandri, cipressi, piracantha, oppure da opunzie (*Opuntia ficus indica*) nel caso di orti e giardini.

*Analizzando il territorio è stato più volte richiamata la sua caratterizzazione in relazione alle vaste estensioni di oliveti che fino a pochi anni fa hanno determinato un vasto patrimonio anche in relazione alla presenza degli alberi di carattere monumentale.*

Negli anni recenti notevolissimi danni al patrimonio vegetazionale sono stati arrecati dal batterio *Xylella fastidiosa*, la cui presenza sugli olivi del Salento è accertata dal 2013. A seguito dell'attacco distruttivo di questo parassita (batterio Gram negativo, che causa il disseccamento rapido dell'olivo) nella zona interessata dal tracciato stradale in pochi anni sono morti molti di alberi di olivo tanto da essere compresa nel perimetro delle "zone infette" designate dalla Regione Puglia per contrastare tale parassita.

La Regione Puglia ha inoltre reso obbligatorie alcune misure atte a contenerne la diffusione (si veda il sito web: <http://www.ulivi.sit.puglia.it/>) tra le quali risulta l'abbattimento di piante infette, il divieto di reimpianto di specie vegetali ospiti ed una particolare gestione della vegetazione erbacea spontanea.



*Vista terreno con originaria presenza di ulivi abbattuti a seguito dell'attacco da Xylella in corrispondenza della SS275*



### 2.1.5 La percezione visiva del paesaggio

L'entroterra che sottende il suggestivo tratto costiero è caratterizzato dal tipico paesaggio della pietra, proprio del Salento orientale. Lo sviluppo di strade principali e secondarie che collega i piccoli centri rurali distanti pochi chilometri l'uno dall'altro, innerva un territorio rurale dominato dalla presenza della roccia affiorante. All'interno del territorio rurale, le unità particellari di modesta dimensione si alternano a piccoli pascoli ed esigue zone boscate, sono delimitate da un fitto mosaico di muretti a secco. In tale contesto emergono, caratterizzando il paesaggio, vari manufatti rurali in pietra (pagghiare, furnieddhi, chipuri e calivaci).

I valori visivo-percettivi dell'ambito sono rappresentati dai luoghi privilegiati di fruizione del paesaggio (punti e strade panoramiche e paesaggistiche) e dai grandi scenari e dai principali riferimenti visuali che lo caratterizzano, così come individuati nella carta "La struttura percettiva e della visibilità" del PPTR".

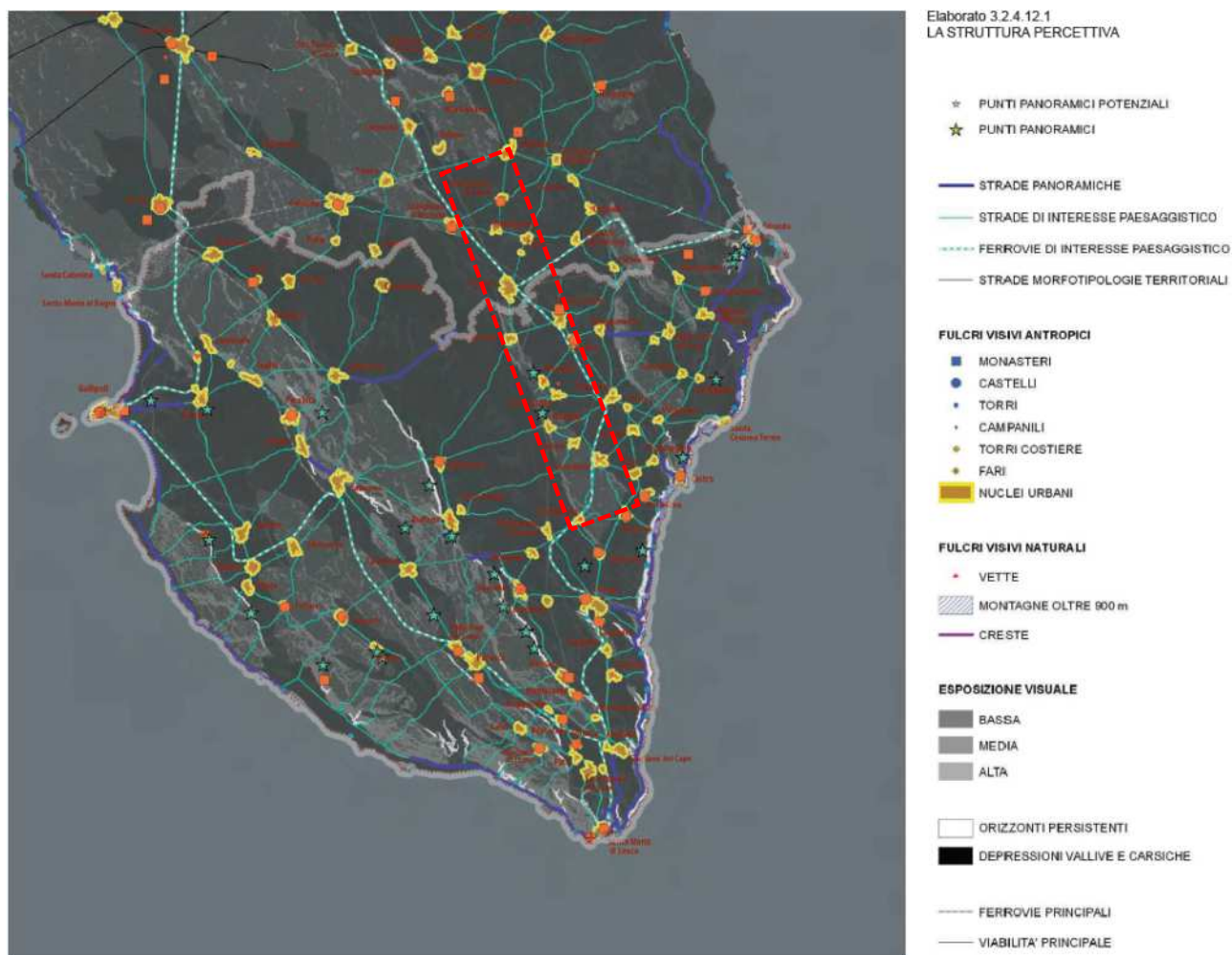


Figura 2-14. La struttura percettiva e della visibilità delle Serre Salentine - Elaborato 3.2.4.12 del PPTR

Le serre salentine rappresentano luoghi privilegiati di fruizione visiva sul paesaggio circostante oltre che riferimenti visuali naturali quali orizzonti persistenti che si staccano dal territorio pianeggiante.

Nel territorio attraversato della S.S. 275 si rilevano in particolare 3 punti panoramici ovvero: la Serra Montalto nel territorio di Botrugno; la Serra La Motta al confine comunale tra San Cassiano e Nociglia e, nel territorio di Tricase, al limite dell'intervento I Lotto, la Serra del Fico.



*Vista Serra Montalto da SS275*



*Vista Serra La Motta da SS275*



*Serra del Fico*



*Scorcio Serra del Fico da SS275*

Il collegamento della struttura insediativa delle Serre da nord a sud è assicurato principalmente da due viabilità a scorrimento veloce: a ovest la S.S. 274 connette il capoluogo con Gallipoli per poi collegarsi a Santa Maria di Leuca; a est la SS 275 unisce Lecce con Maglie fino a raggiungere Santa Maria di Leuca.

La S.S. 274, nei tratti in rilievo, assume la funzione di strada paesisticamente rilevante in quanto consente di cogliere dall'alto larghe visuali che trovano il loro fulcro visivo nella suggestiva baia di Gallipoli dalla quale è possibile cogliere, in giorni di favorevoli condizioni meteo, le coste ioniche calabresi. Superata la città di Gallipoli tale viabilità attraversa il sistema delle serre di Casarano prima e di Salve più a sud.

Al contrario, la S.S 275 che per lunghi tratti si connette al sistema della maglia fitta del Salento sudorientale, è divenuta, soprattutto in tempi recenti, l'elemento lungo il quale si sono sviluppati linearmente, in un continuo susseguirsi, le nuove aree di edificazione a carattere commerciale e artigianale, particolarmente presenti in prossimità dei centri di maggiori dimensione.

Tale contesto, è attraversato trasversalmente da una serie di strade, anch'esse di interesse paesaggistico, che oltre a collegare i piccoli centri urbani, connettono la costa adriatica a quella ionica. Tale maglia di strade e percorsi favorisce una visibilità di dettaglio del territorio attraversato.

Nell'ambito del progetto, le viabilità da cui è possibile percepire panorami e scorci è rappresentata dalle seguenti Strade Provinciali

- S.P. 37 Maglie - Cursi - Melpignano
- S.P. 363 (ex S.S. 497) di Maglie e Santa Cesarea
- S.P. 64 Scorrano - Muro Leccese
- S.P. 86 Supersano – Nociglia
- S.P. 172 Surano - Torrepaduli - Ruffano

In tale territorio gli usi agricoli predominanti comprendono colture permanenti per il 50% e seminativi in asciutto per il 23%. Fra le colture permanenti, risultano gli uliveti, sebbene oggi ormai in prevalenza distrutti dal batterio della Xylella, i vigneti e ancor meno i frutteti. L'urbanizzato, infine, copre il 15% della superficie d'ambito il quale risulta, inoltre, interessato per l'11% da aree naturali caratterizzate in prevalenza da aree a pascolo naturale, praterie e incolti e, per la parte residuale da macchie, garighe e boschi di conifere.

Elemento caratterizzante il paesaggio è la visione derivata dai piccoli centri urbani fortemente connessi tra loro da un sistema viario denso. Si riconoscono deboli polarità costituite da gruppi di città tra di loro legate funzionalmente a costruire un concetto allargato di urbanità, in cui anche il margine tra città e campagna si è in qualche modo dissolto a vantaggio di zone industriali e commerciali che hanno provocato la perdita di alcuni segni percettivi di questo paesaggio con conseguente degrado visuale.

### **3 DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE STORICO – INSEDIATIVE DEI LUOGHI IN CUI SI INSERISCE L'INTERVENTO**

La formazione del paesaggio storico delle Serre Salentine è conseguenza della natura geologica caratterizzata dalla continuità di formazioni calcareo cretacee lungo le linee di rilievo e da rocce argillose e sabbiose negli avvallamenti che le attraversano. Tale caratterizzazione ha contribuito alla formazione di una considerevole presenza di falde freatiche rivenienti anche a poco profondità. La possibilità di poter sfruttare tale ricchezza, congiuntamente a quella di poter scavare la roccia per realizzare pozzi destinati alla raccolta dell'acqua piovana e coltivare, ha determinato storicamente un intenso sviluppo lineare di insediamenti, con una basso numero di abitanti, lungo gli avvallamenti tufacei.

In età classica il Salento si caratterizza per l'assenza di abitati strutturati sostituiti da insediamenti di piccole dimensioni dispersi nel territorio.

In età ellenistica il sistema insediativo messapico si caratterizza per una notevole articolazione: intorno ad alcuni centri dominanti si dispongono degli insediamenti di media importanza. Le evidenze archeologiche documentano, a partire dalla metà circa del IV secolo, una serie di fenomeni di notevole interesse, che denunciano nel loro insieme significative dinamiche di crescita sul piano demografico, insediativo ed economico-produttivo, ma anche di 'apertura' e permeabilità alle presenze e influenze culturali elleniche.

Il paesaggio tardoantico, dal IV al VI secolo d.C., sembra essere stato popolato da piccole fattorie e da qualche grande agglomerato rurale o vicus che costellavano un territorio a vocazione agricola.

L'assetto insediativo rurale di età medievale è stato tracciato in età bizantina, a partire dall'VIII secolo d.C., e consta di villaggi, casali, piccoli centri fortificati e luoghi di culto (in particolare centri monastici). La comparsa degli insediamenti rurali agglomerati nel corso dell'VIII secolo è un segno di ripresa economica e sociale e presuppone anche una rigenerazione demografica.

La protezione offerta dalle Serre, sia dalle correnti fredde provenienti dai balcani e dai venti che da possibili incursioni, ha consentito nel tempo un maggior accentramento di tali centri che hanno continuato a sussistere fino alla conquista Normanna. Fanno eccezione i centri costieri che hanno visto il loro abbandono per lo spostamento della popolazione verso le zone interne a seguito della continua minaccia delle incursioni Saracene.

Intorno alla metà del XIV secolo, in concomitanza con le crisi che hanno segnato l'Europa, si assiste anche nel Salento all'abbandono di molti abitati e ad una ristrutturazione degli assetti insediativi che continuerà fino al pieno XV secolo d.C.

Tra la prima metà del '400 e la metà del '500, il territorio salentino è testimone di una grande trasformazione insediativa cui è conseguita anche una trasformazione delle colture agrarie evidenziata da un passaggio dalla coltura dei vigneti a quella del seminativo e del pascolo e, a partire dal cinquecento, la coltura dell'olivo che ha progressivamente marcato il territorio rendendolo unico nel suo aspetto paesaggistico.

Il territorio rurale risulta generalmente suddiviso in piccoli appezzamenti, separati dai tipici muretti a secco. Non mancano inoltre i manufatti in pietra che rappresentano, in taluni casi, delle opere di importante testimonianza tecnico costruttiva come il caso delle "mantagnate", ovvero di imponenti muri a secco atti a proteggere gli alberi di maggiore pregio.

A testimonianza dell'operato dell'uomo nei campi emergono anche le vecchie costruzioni in pietra a secco realizzate per deposito oltre che riparo e che, in funzione delle zone del territorio, vengono indicati come furni, pajare, ecc.

In tale contesto è possibile inoltre cogliere la presenza di importanti masserie anche fortificate, risalenti per lo più al XVI, XVII e XVIII secolo e che testimoniano il tipo di organizzazione economica e sociale tipica del periodo.

Nel XVI per riparare tali nuclei dalle incursioni piratesche e dai saccheggi, Carlo V d'Asburgo avviò un piano di difesa del territorio mediante la realizzazione di torri e di mura di cinta che portò alla realizzazione delle masserie fortificate. Le Torri in genere assolvevano alla funzione abitativa del proprietario nella parte alta, che consentiva anche un agevole vista del territorio circostante in caso di incursioni; la parte più bassa era invece destinata ad attività lavorativa e di trasformazione dei prodotti.

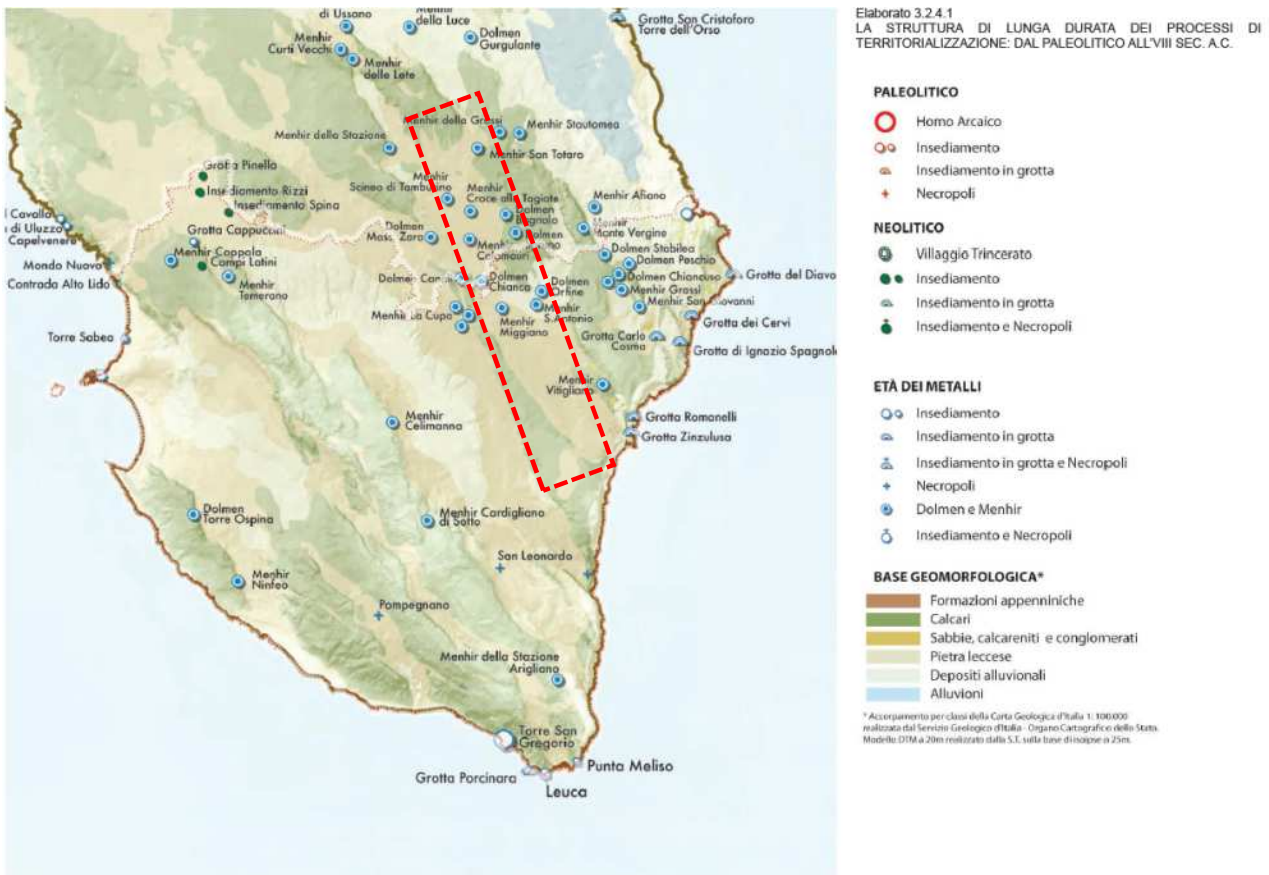




*Vista Muretti a secco, Furni, e Pajare della campagna locale*

A partire dal XVII secolo, l'ambito rurale del territorio vede lo sviluppo di alcune masserie che si arricchiscono anche di particolari elementi architettonici e giardini e che rappresentano non solo più il centro dell'unità produttiva, ma anche un luogo di riposo e over poter trascorrere i mesi più miti.

La campagna salentina, del territorio in esame, come evidenziato dalla figura seguente riferita alla struttura di lunga durata dei processi di territorializzazione del PPTR, si caratterizza anche per alcune costruzioni arcaiche, come i Dolmen, i Menhir e le Specchie.

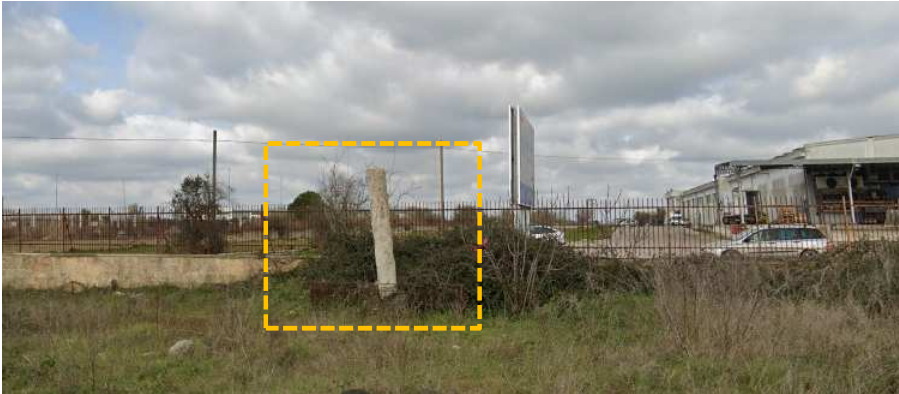


*Figura 3-1. La Struttura di Lunga Durata dei Processi di Territorializzazione delle Serre Salentine – Elaborato 3.2.4.1 del PPTR*

I *Dolmen* databili al periodo Neolitico e Età dei metalli costituiscono una tipologia architettonica molto diffusa nel territorio salentino. Si tratta di strutture megalitiche composte da una lastra litica orizzontale sostenuta da due o più pietre infisse nel terreno.

I *Menhir*, risalenti allo stesso periodo, sono stele monolitiche a forma di parallelepipedo infisse verticalmente nel terreno e sono soprattutto presenti nella zona a sud-est del Salento.

Le *Specchie* sono architetture a secco, costituite da enormi cumuli di pietre informi sovrapposte, a base circolare o ellittica. Le grandi specchie del sud Salento sembrano essere legate ad una funzione di controllo del territorio.



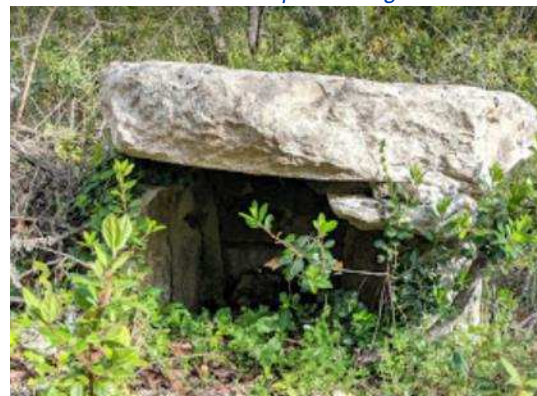
*Menhir in prossimità della SS275 nel territorio di Melpignano*



*Menhir presso Massera Spruno Maglie*



*Dolmen Calamauti 1 - Maglie*



*Dolmen presso Masseria Nuova - Maglie*

Nell'inquadramento del territorio risulta utile delineare il quadro delle infrastrutture che ha definito il processo insediativo nella sua evoluzione storica.

Per quanto riguarda la viabilità, il notevole sviluppo insediativo messapico precedente alla conquista romana presuppone, come dimostrato nell'*elaborato 3.2.4.2 del PPTR* l'esistenza di diverse strutture viarie di collegamento tra i centri urbani. Un'arteria preromana doveva collegare i centri di Soletto, Muro Leccese, Vaste e Castro. Un'ulteriore arteria, congiungeva Gallipoli con Otranto attraversando Alezio e Muro Leccese.

La presenza di Roma nel territorio, risalente alla seconda metà del IV secolo a.C, sviluppa una sistema viario che, connettendosi al precedente sistema, si incentra sulla via Appia Traina, che si sviluppa su un tracciato sub costiero, e su quella che partendo da Roma si dirigeva verso Costantinopoli passando da Otranto.

Analizzando lo scenario futuro si evidenzia come il sistema infrastrutturale del territorio si sia successivamente sviluppato su queste direttrici di impianto romano e pre-romano. Lo stralcio dell'*elaborato 3.2.4.10 del PPTR* dimostra come l'asse dell'attuale S.S.275 si sovrappone a una direttrice di impianto medioevale per un tratto nord che attraversa i territori di Maglie, Botrugno e San Cassiano anch'essi centri di fondazione medioevale. Immediatamente a sud si identifica invece la viabilità moderna (sec. XVI –XIX).





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



Figura 3-2.- Elaborato 3.2.4.2 del PPTR



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



Figura 3-3. Elaborato 3.2.4.3° del PPTR

La S.S. 275 nasce nel 1937 in seguito allo scorporo dell'ultimo tratto della Strada statale 16 Adriatica, che venne deviata verso Otranto. Originariamente fungeva come strada di collegamento intercomunale del Sud Salento, partendo dal centro di Maglie, finché, nella seconda metà del 1980, il tronco Maglie-Nociglia sud, insieme alla neonata Strada statale 664 Mediana del Salento (SP 367) venne inserito in un più vasto progetto volto a collegare il Salento meridionale con Lecce. Si assiste infatti alla realizzazione, delle varianti di Nociglia e di Scorrano-Maglie, quest'ultima a quattro corsie, collegata direttamente con la ex Strada Statale 664. Tutto ciò prima che fosse istituito il raddoppio dell'odierno tronco della Strada Statale 16 Lecce-Maglie, anch'esso originariamente a una corsia per senso di marcia.

## 4 ANALISI DEL PAESAGGIO DELL'AREA INTERESSATA DAL PROGETTO

Il tracciato stradale del progetto I Lotto si sviluppa per 23.362,65 m, dal km -0+092,650 al km 23+270,25 interessando i seguenti Comuni: Melpignano; Maglie; Muro Leccese, Scorrano, Botrugno, San Cassiano, Nociglia, Surano, Montesano Salentino, Andrano, Tricase. L'intervento di Ammodernamento in oggetto



Figura 4-1. Tracciato SS275 I Lotto con individuazione dei Territori Comunali attraversati

La revisione del progetto definitivo prevede la realizzazione dell'asse principale che ripercorre il sedime esistente per un tratto di 18+516 km dalla progressiva 981+700 della SS.16 alla progressiva 18+500 della SS.275. Da questo punto in poi, per un tratto di 4+754 km dalla progressiva 18+516 alla progressiva 23+270, il tracciato è in variante rispetto all'attuale sedime.

Ad una scala di maggior dettaglio gli ambiti di paesaggio presenti lungo il tracciato di progetto possono essere distinti secondo le seguenti tipologie:

- Ambito produttivo;
- Ambito agricolo caratterizzato da edificato rado;
- Ambito a vocazione prevalentemente agricola;
- Ambito a tessuto residenziale denso.

L'*ambito produttivo* si riconosce nel primo tratto del tracciato quando la SS16 si innesta sulla SS275 attraversando la zona industriale di Melpignano e Maglie (Foto 1 e Foto 2)

Lo svincolo di **Maglie Nord (SV1)** si inserisce in un contesto prevalentemente agricolo fatta eccezione per la porzione nord in cui è presente un'area industriale.



Lo svincolo **Zona industriale Maglie (SV1B)** è ubicato in un ambito prevalentemente industriale fatta eccezione per un'aria boscata localizzata a sud ovest del tracciato non interferita comunque dal progetto (Foto 3).



*Ortofoto con individuazione intervento da Svincolo SV1 a svincolo SV2*



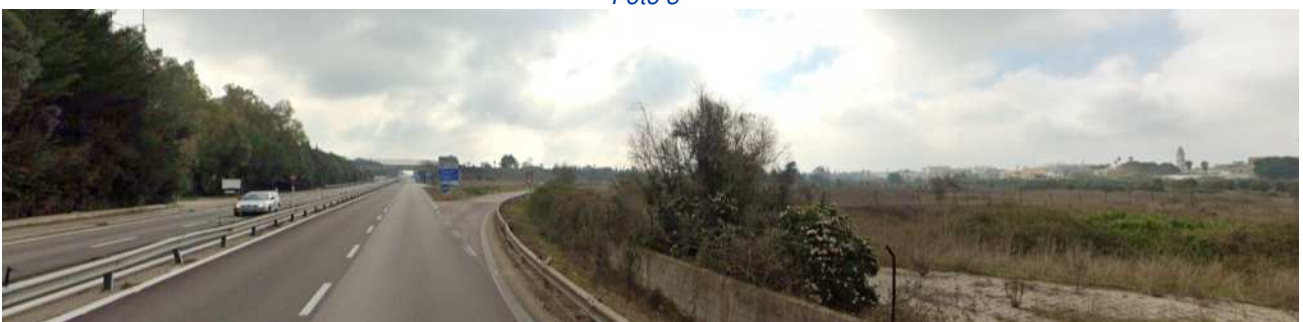
*Foto 1*



*Foto 2*



*Foto 3*



*Foto 4*



Procedendo verso sud tra lo svincolo SV1B e lo svincolo Maglie - Otranto (SV3) il paesaggio risulta antropizzato dalla presenza di edifici radi che si sviluppano in linea lungo l'attuale viabilità di servizio e risultano impercettibili alla vista essendo inseriti all'interno di aree completamente recintate i cui perimetri sono marcati da alberature ad alto fusto. (foto 3)

Dalla SS16 è possibile cogliere visivamente la cittadina di Maglie con il caratteristico Campanile che si erge marcando il nucleo storico. (foto 4)

Nell'intorno dello **svincolo Cursi (SV2)**, l'area occupata è ascrivita principalmente a superfici erbacee e aree vegetate. E' da dire che l'affinamento del progetto definitivo ha comportato una riduzione della interferenza con l'area a vegetazione sclerofilla (codice 323), concentrando la realizzazione delle opere in prossimità delle aree a tessuto residenziale sparso.

Per quanto riguarda lo **svincolo Maglie – Otranto (SV3)** l'area occupata è ascrivita per la maggior parte in prossimità di zone residenziali e subordinatamente ad aree identificate come aree a pascolo.

Lambito agricolo caratterizzato da edificato rado è presente ancora sino allo Svincolo S. Cesarea Terme.(SV4).

La SS275 oggetto di ammodernamento procede quindi in rilevato consentendo di spaziare con lo sguardo verso visuali più ampie ove è possibile identificare i differenti agglomerati urbani di Muro Leccese a est e di Scorrano a ovest . Qui la viabilità attraversa il territorio rurale con una campagna che caratterizzata dalle distese di oliveti, ormai distrutti dalla xylella, appare oggi desolante. (foto 5)

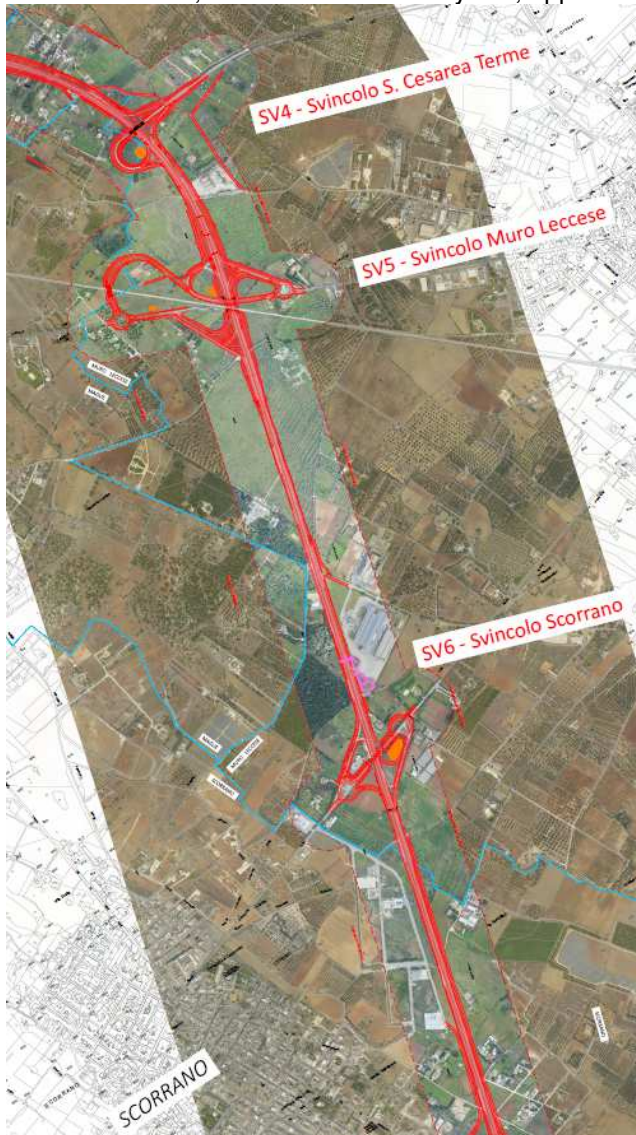


Foto 5



Foto 6



Foto 7

Figura 4-2. Ortofotografia con individuazione intervento da Svincolo SV4 a svincolo SV6



Nei pressi dello svincolo per Muro Leccese ha termine la SS16 con sede stradale a quattro corsie e ha inizio la SS275 a due corsie di marcia. Lo svincolo di **Muro Leccese (SV5)** è caratterizzato anch'esso dalla presenza di diffusi uliveti, intervallati da aree a pascolo, così come lo svincolo per **Scorrano (SV6)** (Foto 6). Per quest'ultimo si rileva, nel settore nord orientale la presenza di un'area commerciale ed industriale mentre a ovest lambisce un'area a bosco recintata da un alto muro in muratura (Foto 7).

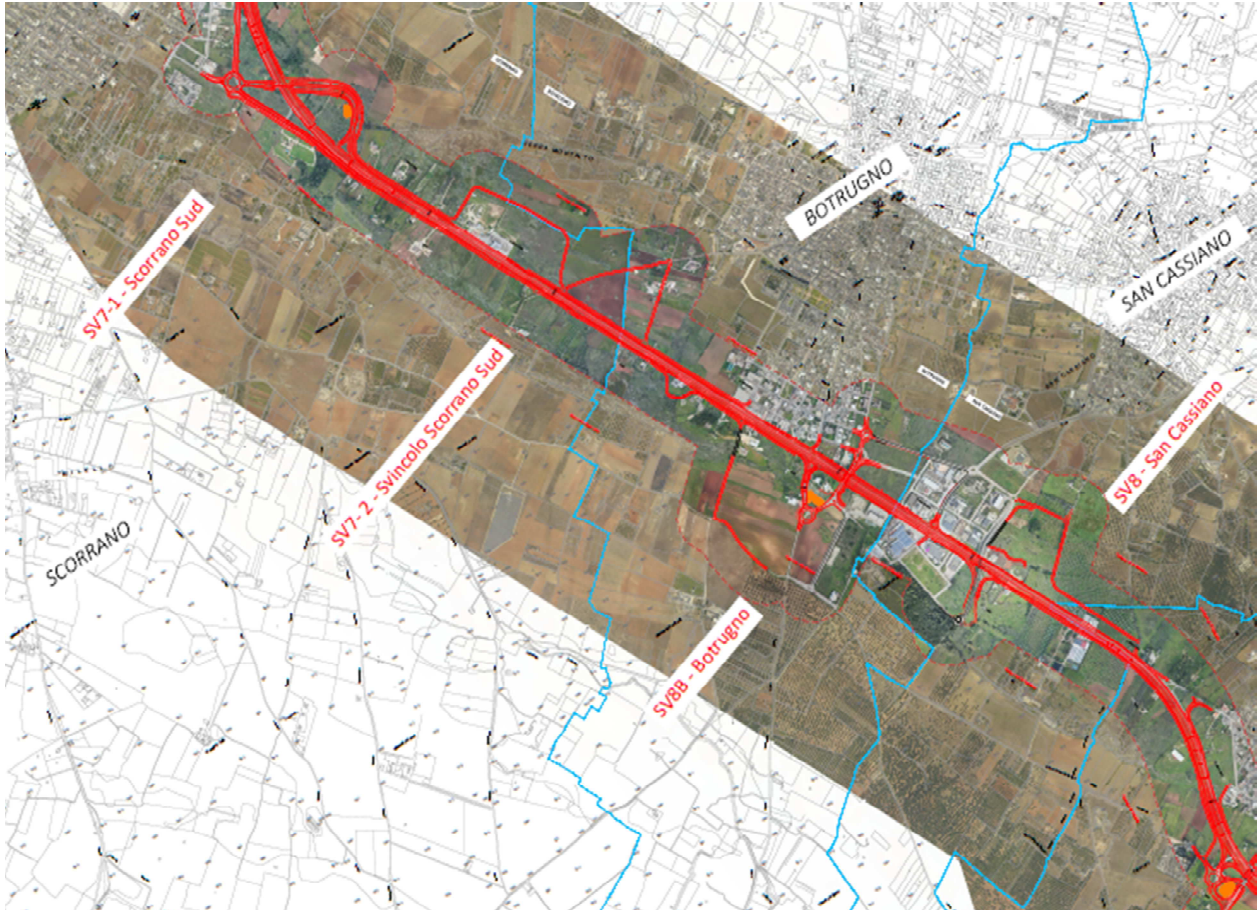


Figura 4-3. Ortofoto con individuazione intervento da Svincolo SV7-1 a svincolo SV8

Nel contesto generale la maggiore incidenza sul paesaggio è determinata dalle opere di svincolo in quanto l'asse principale della SS275 con il l'intervento di ammodernamento previsto in progetto ripercorre il sedime esistente della stessa SS.275.

Mentre l'area relativa all'ambito **Scorrano Sud (SV7-1)** si imposta su un suoli prevalentemente agricoli con un settore nord occidentale maggiormente residenziale, gli interventi relativi all'ambito dello svincolo **Scorrano Sud (SV7-2)** si inseriscono sia all'interno di un'area agricola a seminativi semplici che, subordinatamente, ad un'area ascrivita ad uso prato pascolo.

L'area di ambito di **Botrugno (SV8)** risulta essere ascrivita principalmente ad aree residenziali ed industriali.

L'area relativa allo svincolo **San Cassiano (SV8b)** risulta essere costituita per la maggior parte da uliveti diffusi ad eccezione dell'area nord, al confine con lo svincolo SV8, in cui è presente un'area industriale.

E' da dire che in questa porzione di territorio un elemento particolarmente rilevante è determinato dalla crescente espansione di impianti fotovoltaici su aree agricole che non solo stanno determinando una perdita di suolo agricolo fertile, ma anche la frammentazione delle campagne con la conseguente perdita di habitat. (foto 8).





Foto 8 - Presenza di impianti fotovoltaici

L'ambito agricolo caratterizzato da edificato rado prosegue fino allo svincolo con S. Cesarea Terme.(CV 20-Scavalco 2).

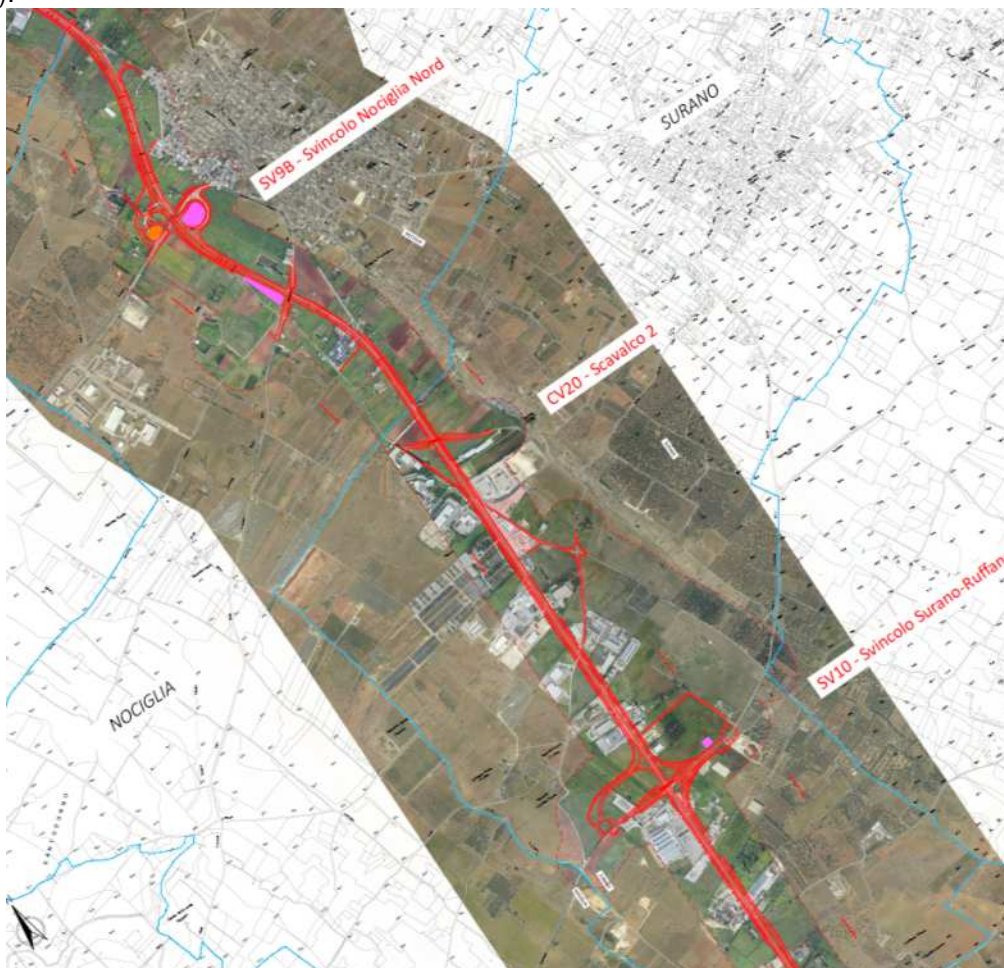


Figura 4-4. Ortofoto con individuazione intervento da Svincolo SV9B a fine tracciato I Lotto



Infatti mentre l'area identificata come **Nociglia Nord (SV9b)** si imposta principalmente in aree a prato e pascolo, a sud dell'attuale svincolo per Nociglia il tracciato attraversa una zona residenziale (*foto 9*). L'opera di **scavalco 2 (CV20)** si inserisce, in ugual misura, in un contesto ascrivito a prato pascolo e in un contesto. Anche l'ambito di variante **Surano-Ruffano (SV10)** si imposta, inoltre, su aree industriali e aree a prato pascolo. industriale/commerciale. (*foto10*)



*Vista in corrispondenza dell'esistente svincolo per Surano e oggetto dell'intervento di realizzazione dello Svincolo (Sv9b) Surano Nord*



*Foto 9 – Vista dall'attuale SS275 in corrispondenza del previsto svicolo Nociglia Nord (SV9b)*



*Foto 10 – Vista dall'attuale SS275 in corrispondenza dell'attraversamento della zona produttiva di Surano*

Particolare interesse, è rappresentato dall' ambito ove è previsto Scavalco CV 20 ove per la presenza della Cappella della Madonna di Leuca, la cui accessibilità è garantita attualmente dalla presenza di una strada sterrata che si immette direttamente sulla SS275. (*foto 11*) oltre che da una viabilità interna di servizio che si connette alla struttura ricettiva posta nei pressi della stessa Cappella.



*Foto 11- Vista Cappella della Madonna di Leuca dalla SS275*

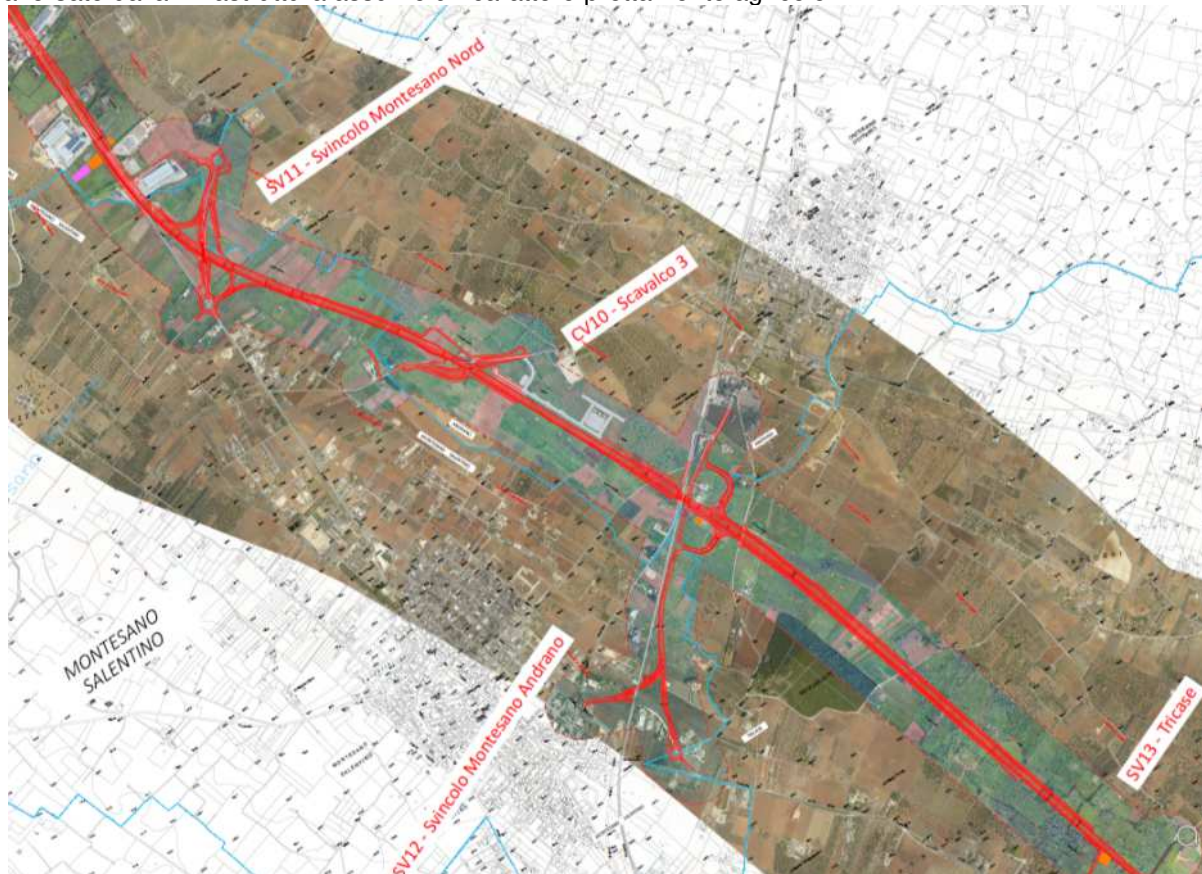


Risalente alla seconda metà del XVI secolo, la Cappella della Madonna di Leuca apparteneva alla serie di chiese che erano ubicate lungo il percorso che i pellegrini percorrevano per raggiungere il Santuario De Finibus Terrae di Santa Maria di Leuca. La facciata, inquadrata da due robuste paraste è caratterizzata da un unico portale, con timpano leggermente arcuato, posto in asse con una finestra rettangolare. (foto12)



*Foto 12- Facciata della Cappella della Madonna di Leuca SITA nel territorio comunale di Surano e vista in corrispondenza del tratto terminale del sovrappasso*

Procedendo verso sud, nella parte terminale del tracciato, tra Montesano Andrano e Tricase, il paesaggio attraversato dalla infrastruttura assume un carattere prettamente agricolo.



*Figura 4-5. Ortofoto con individuazione intervento da Svincolo SV11a svincolo SV813 ove ha termine l'intervento I Lotto*



Relativamente all'ambito di intervento che si sviluppa completamente in variante al tracciato della attuale S.S.275, si rileva lo svincolo **Montesano Nord (SV11)**, che interessa un'area ad uso prevalente di prato e pascolo e subordinatamente un'area industriale; lo **Scavalco 3 (CV10)** che si inserisce in un contesto a prevalente uso prato pascolo con sporadici appezzamenti identificati ad uliveto; lo svincolo **Montesano Andrano (SV12)**, a nord della ZSC IT9150010 **Bosco Macchia di Ponente** impostato su aree adibite a prato pascolo con presenza di uliveti.

Il contesto seppur antropizzato dalla linea delle ferrovie del Sud Est che rappresentano una tratta a valenza paesaggistica, e dalla SP 85, conserva ancora i caratteri propri del territorio agricolo ove la presenza degli originari muretti a secco determina non solo la suddivisione dei vari appezzamenti di terreno ma segna anche il limite delle stesse infrastrutture. (foto 13).



*Foto 13 – Vista da SP 85 dell'area ove si prevede la realizzazione dello svincolo SV12- Montesano – Andrano.*

Un riferimento particolare deve essere posto inoltre alla parte terminale del tracciato, ovvero al **tratto stradale prossimo alla ZSC il quale attraversa superfici caratterizzate da seminativi e uliveti.**



*Figura 4-6. Vista Bosco Macchia di Ponente nel contesto paesaggistico interessato dall'intervento*

L'intervento come riferito nei paragrafi precedenti e come evidenziato dall'ortofoto successiva non interferisce con la ZCS IT9150010 Bosco Macchia di Ponente.





*Figura 4-7. Ortofoto stato attuale e con sovrapposizione del tracciato dell'infrastruttura di progetto con relativa fascia di rispetto stradale nei pressi della ZSC Bosco Macchia di Ponente.*

**L'intervento ha fine nel territorio di Tricase dove si prevede la realizzazione dello svincolo (SV13) il quale interessa i principalmente aree ad uliveto che risultano limitrofe ad un'area industriale presente nel settore occidentale.8Foto 14)**



*Foto 14 - Area in cui ha fine l'intervento di ammodernamento della SS275 I Lotto*

## 5 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'itinerario S.S. 275 "Maglie - Santa Maria di Leuca" rientra tra le previsioni programmatiche di realizzazione delle infrastrutture strategiche di cui alla Delibera CIPE n. 121 del 21/12/2001- 1° Programma delle Infrastrutture strategiche; è altresì richiamato nell'APQ della Regione Puglia del 31/03/2003 e nell'Intesa Generale Quadro del 10/10/2003 e nella Convenzione Regione Puglia-ANAS del 21/11/2003 e successivo Aggiuntivo del 15/12/2004.

Il progetto definitivo dell'intervento prevedeva l'adeguamento dell'itinerario Maglie-S. Maria di Leuca a due corsie per senso di marcia (categoria B del D.M. 5.11.2001) per uno sviluppo complessivo di circa 40 km. L'adeguamento era previsto in sede alle attuali S.S.16 e S.S.275 per il tratto fino a Montesano Salentino (18 Km circa), e la prosecuzione in nuova sede per il tratto successivo (22 km circa). Completavano l'intervento la realizzazione di viabilità di servizio, l'adeguamento degli svincoli, oltre a interventi di compensazione e mitigazione ambientale.

L'intervento di Ammodernamento in oggetto coinvolge un tratto della S.S. 16 dal km 981+700 al km 985+386 e la S.S. 275 dal km 0 al km 23+300. La S.S. 275 infatti ha origine dalla statale 16 all'altezza di Maglie, quando quest'ultima devia verso est per raggiungere Otranto. Il tracciato della S.S. 275 prosegue verso sud lambendo l'abitato di Scorrano per poi proseguire in direzione sud-est verso Nociglia. Giunti al km 18+300, in prossimità dell'abitato di Montesano Salentino, la nuova strada abbandona il vecchio tracciato piegando verso nord-est fino a giungere alle porte dell'abitato di Tricase.

La strada riveste fondamentale importanza locale, in quanto è l'arteria principale di collegamento con l'estremità meridionale del Salento. L'intervento in progetto ha dunque origine allo svincolo di Maglie Nord e termina allo svincolo della zona artigianale di Tricase al km 23+300.

L'intervento si propone di risolvere alcuni aspetti legati alla salute e alla sicurezza dei cittadini:

- A) Lo scarso livello di sicurezza dei tratti esistenti della statale 275, legato principalmente ad un livello di servizio molto basso, alla presenza di numerose intersezioni a raso con la viabilità provinciale e comunale, alla presenza di curve con raggio non adeguato che determinano distanze di visibilità inferiori a quelle di arresto.
- B) Il percorso esistente dell'attuale sede, che in alcuni tratti diventa sub-urbano, lambendo le periferie dei comuni attraversati, determina un livello di inquinamento acustico e atmosferico molto alto; inoltre, anche in questo caso il livello di sicurezza è molto basso per la presenza di numerose immissioni dirette, dai fondi e dalle attività commerciali frontiste, che abbassano ulteriormente la funzionalità della viabilità esistente.

L'intervento prevede:

- l'allargamento della sede stradale da 16,00 m a 22,00 m nel tratto da Melpignano fino a Scorrano, e da 8 m a 22 m nel tratto da Scorrano fino a Montesano Salentino, realizzando così una nuova sede stradale di larghezza pari a 22,00 m con sezione stradale di tipo B - categoria B - strade extraurbane principali, così come prevista nel D.M. 05/11/2001 e s.m.i.;
- la realizzazione di un sistema di strade di servizio per consentire l'accesso ai fondi interclusi e alle aree artigianale-produttive esistenti,
- di razionalizzare e riunire gli ingressi e le uscite degli svincoli per la Zona Industriale di Maglie-Melpignano, Corsi, Otranto, Santa Cesarea Terme e Muro Leccese, troppo vicini tra loro, tramite una viabilità parallela unidirezionale dedicata che accorpi tutte le corsie di accelerazione e di decelerazione.

Il tracciato stradale si sviluppa per 23.362,90 m, dal km -0+092,65 al km 23+270,25.

Il progetto definitivo prevede la realizzazione dell'asse principale che ripercorre il sedime esistente per un tratto di 18+516 km dalla progressiva 981+700 della SS.16 alla progressiva 18+500 della SS.275. Da questo punto in poi, per un tratto di 4+754 km, dalla progressiva 18+516 alla progressiva 23+270, il tracciato è in variante rispetto all'attuale sedime. Inoltre è prevista anche la realizzazione di n. 16 svincoli (4 ex novo e 12 in adeguamento), taluni anche realizzati con l'ausilio di carreggiate complanari all'asse principale contenenti corsie dedicate allo smistamento dei flussi veicolari in ingresso e uscita. È infine prevista la realizzazione di n. 78 strade complanari e/o di servizio oltre che l'adeguamento di altre tre strade complanari con la realizzazione di altrettante opere di scavalco dell'asse principale.

Si riporta di seguito la planimetria generale di progetto.



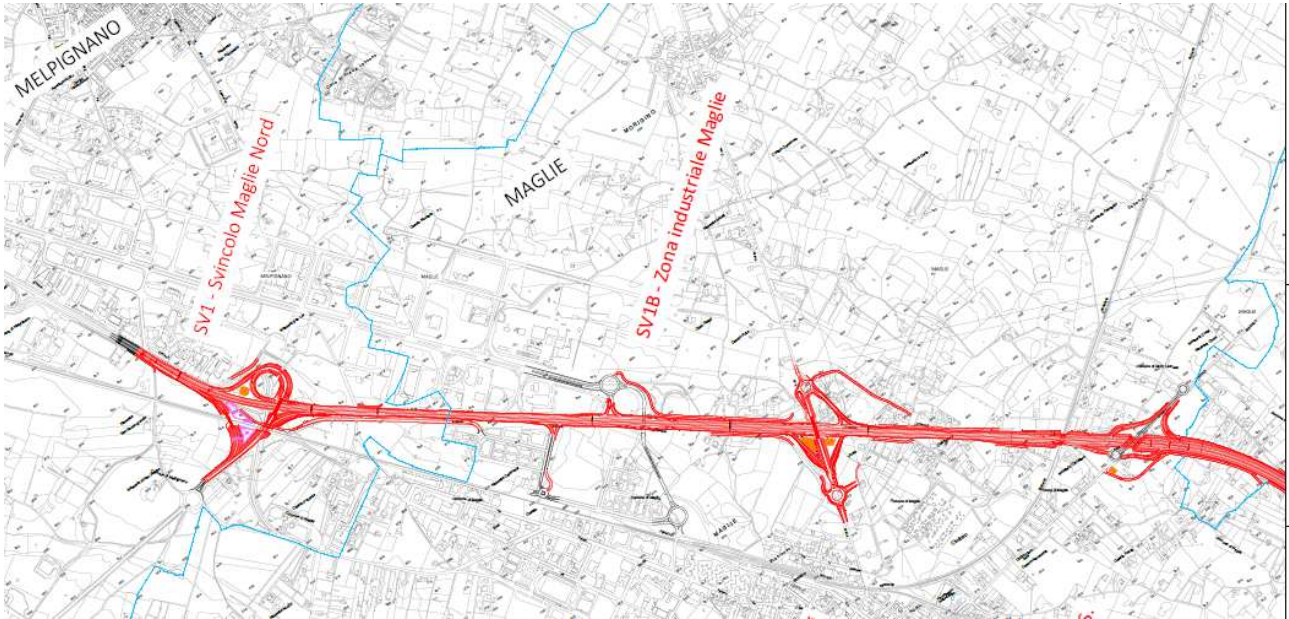


Figura 5-1. Planimetria complessiva dell'intervento su base CTR – 1 di 5

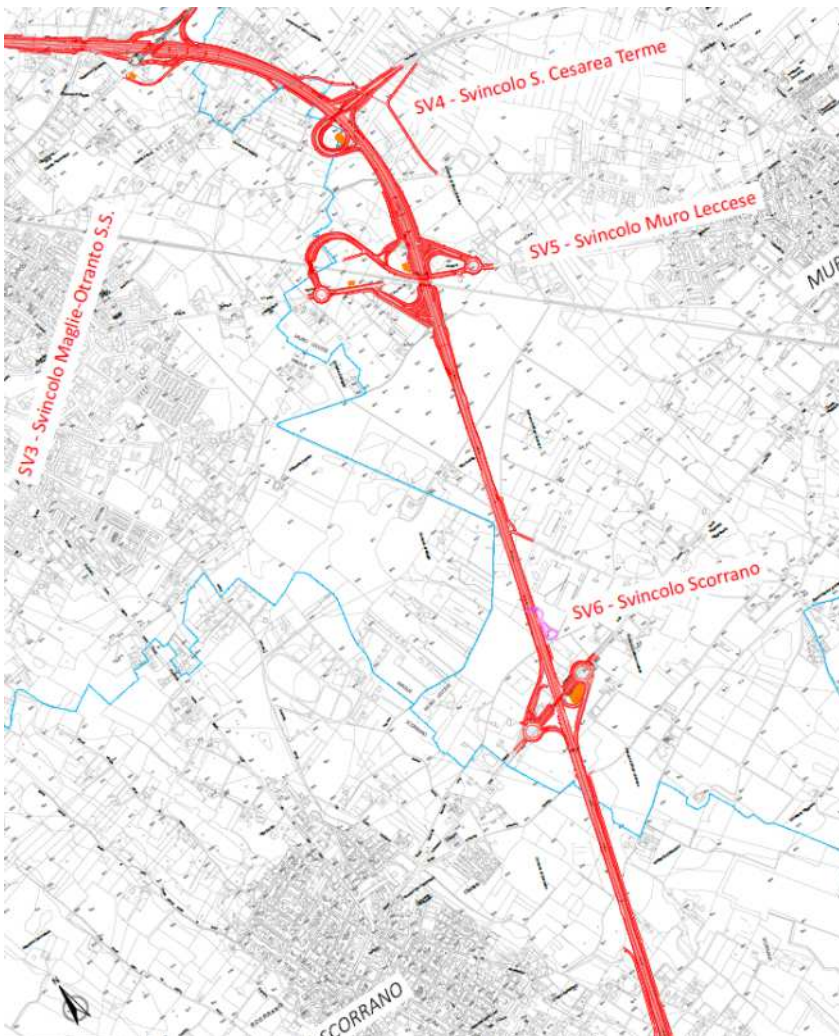


Figura 5-2. Planimetria complessiva dell'intervento su base CTR – 2 di 5



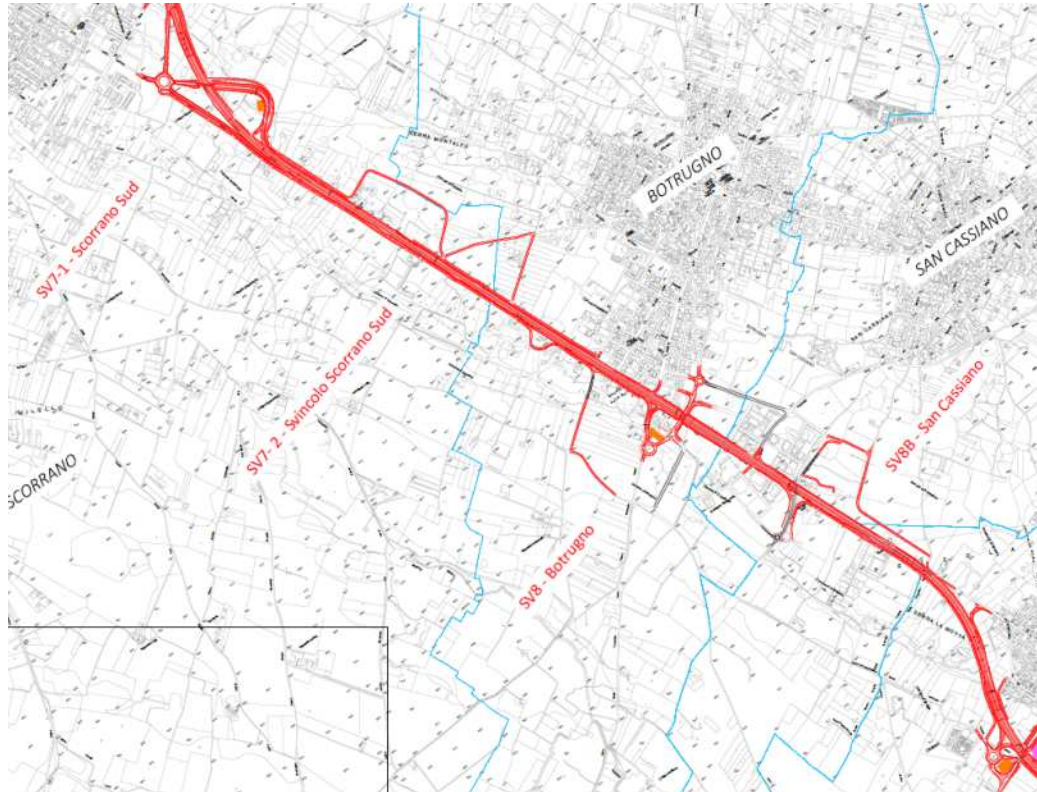


Figura 5-3. Planimetria complessiva dell'intervento su base CTR – 3 di 5

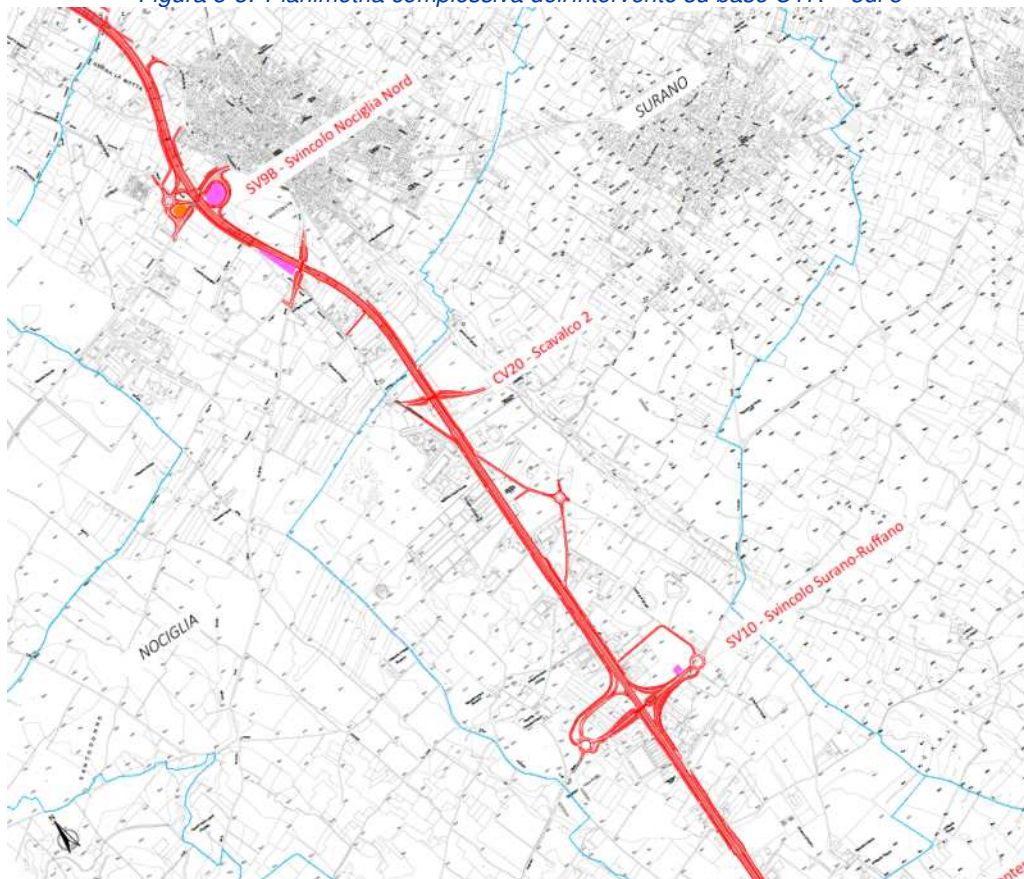


Figura 5-4. Planimetria complessiva dell'intervento su base CTR – 4 di 5



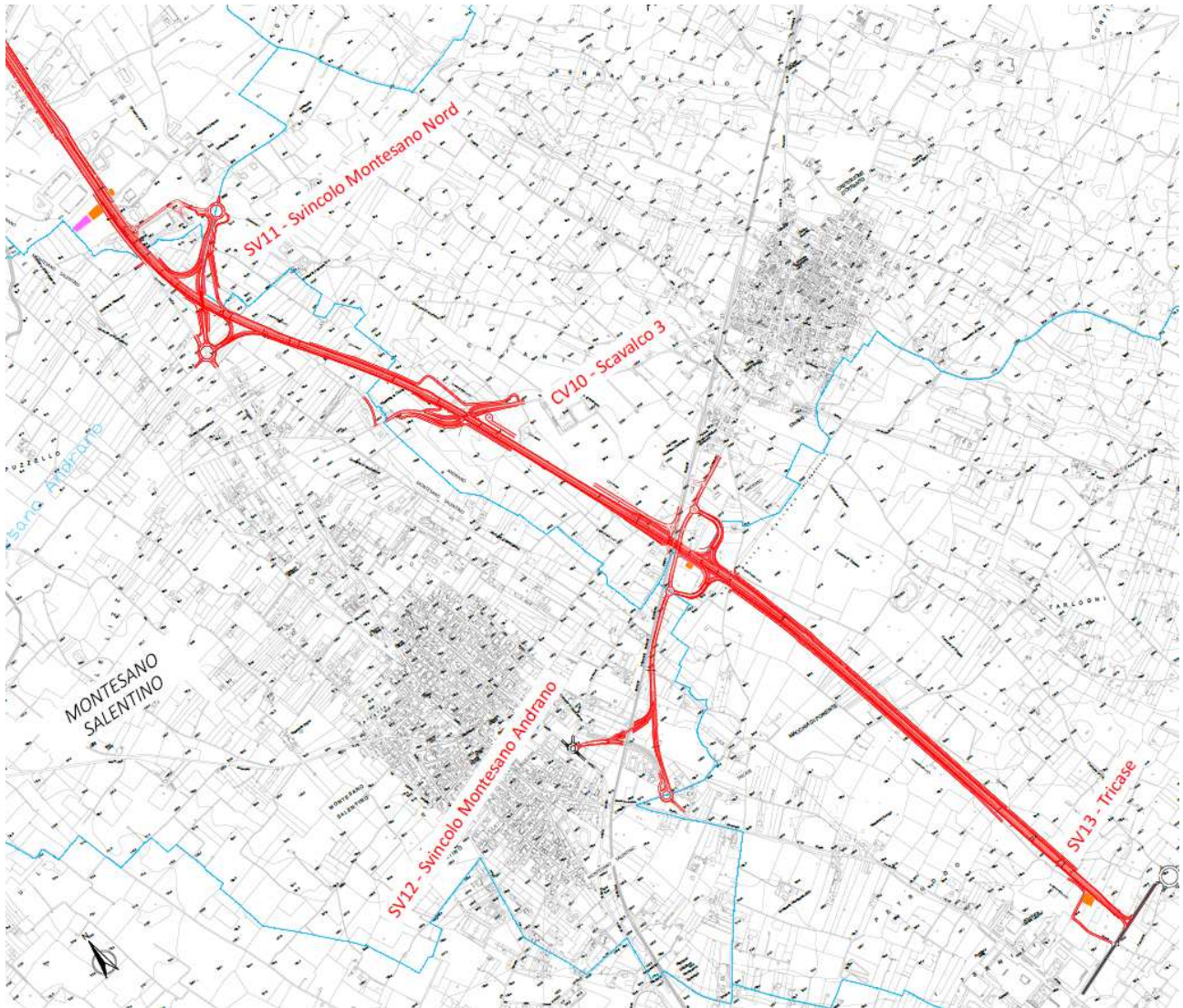


Figura 5-5. Planimetria complessiva dell'intervento su base CTR – 5 di 5

Per maggiori dettagli circa la descrizione dell'intervento si rinvia alle apposite Relazione allegate al progetto.

## 6 INQUADRAMENTO VINCOLISTICO ED URBANISTICO

### 6.1 PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (P.P.T.R.)

Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) è piano paesaggistico ai sensi degli artt. 135 e 143 del D.Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004 “Codice dei beni culturali e del Paesaggio” e s.m.i., con specifiche funzioni di piano territoriale ai sensi dell'art. 1 della Legge Regionale n. 20 del 7 ottobre 2009 “Norme per la pianificazione paesaggistica”. Il Piano è rivolto a tutti i soggetti, pubblici e privati e, in particolare, agli enti competenti in materia di programmazione, pianificazione e gestione del territorio e del paesaggio.

Il PPTR persegue le finalità di tutela e valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione, dei paesaggi di Puglia in attuazione dell'art. 1 della richiamata Legge Regionale e del Codice ed in coerenza con le attribuzioni di cui all'articolo 117 della Costituzione, conformemente ai principi di cui all'articolo 9 della stessa Costituzione, e secondo la Convenzione Europea sul Paesaggio adottata a Firenze il 20 ottobre 2000 e successivamente ratificata con Legge n. 14 del 9 gennaio 2006.

Il PPTR persegue, in particolare, la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socioeconomico auto-sostenibile e durevole e l'uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione ed il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari dell'identità sociale, culturale e ambientale, la tutela della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati, coerenti e rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità.

Il PPTR è stato approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015 e aggiornato, come disposto dalla DGR n. 1801/2021, in data 15.11.2021 (ultimo aggiornamento).

Ai sensi dell'art.106 delle NTA, dalla data di approvazione del PPTR cessa di avere efficacia il PUTT/P e perdura la delimitazione degli ATE di cui al PUTT/P esclusivamente al fine di conservare efficacia agli atti normativi, regolamentari e amministrativi generali vigenti nelle parti in cui ad essi specificatamente si riferiscono, sino all'adeguamento di detti atti al PPTR.

Il PPTR si struttura fondamentalmente in tre parti e, in particolare, nella prima parte, definita dall'Atlante, il piano identifica e descrive il “Patrimonio Territoriale, Ambientale e Paesaggistico Regionale”, nella seconda parte rappresenta lo “Scenario Paesaggistico” delineando, con le “Linee Guida,” gli aspetti tecnici e le modalità attraverso le quali operare la trasformazione del territorio, basata sulla previsione di medio e lungo periodo.

La terza parte è rappresentata dalle NTA che costituiscono tutta la serie di indirizzi, normative e prescrizioni sulla base delle quali dovrà essere attuato l'utilizzo delle risorse ambientali, insediative e storico culturali caratterizzanti il paesaggio.

Secondo l'art. 38 delle NTA, il PPTR, d'intesa con il Ministero, individua e delimita i beni paesaggistici di cui all'art. 134 del Codice, nonché ulteriori contesti a norma dell'art. 143 comma 1 lett. e) del Codice, e ne detta rispettivamente le specifiche prescrizioni d'uso e le misure di salvaguardia e utilizzazione.

#### 6.1.1 L'Atlante del Patrimonio Ambientale, Paesaggistico e Territoriale

L'**Atlante** descrive l'identità dei differenti paesaggi che costituiscono la Regione Puglia, e le regole che hanno guidato la costruzione nel lungo periodo. Per quanto riguarda la sintesi dei caratteri identitari di unità territoriali omogenee e riconoscibili, ovvero gli ambiti e le figure territoriali, si fa riferimento alla Carta dei Paesaggi della Puglia.

Il paesaggio di ogni ambito è identificabile sulla base della sua fisionomia caratteristica, che è il risultato “visibile”, la sintesi “percettibile” dell'interazione di tutte le componenti (fisiche, ambientali e antropiche) che lo determinano.

L'area attraversata dall'infrastruttura, come già descritto nel paragrafo di inquadramento paesaggistico dell'area fa parte di due Ambiti differenti: l'ambito del *Tavoliere Salentino, Figura 10.4 Campagna a Mosaico del Salento Centrale* che interessa il territorio nord e in cui rientrano i Comuni di Maglie e Melpignano, e l'Ambito del *Salento Delle Serre, Figura 11.2 “Le Serre Orientali”* in cui rientrano i restanti Comuni interessati dall'intervento di ammodernamento della SS 275.

Il territorio della *Campagna a Mosaico del Salento Centrale* si caratterizza oltre che per la densità di centri urbani anche importanti, come la città di Maglie, tutti fondati su una ricca e consolidata conformazione urbana; anche per il territorio agricolo che conserva una spiccata ruralità testimoniata dalle vaste aree coltivate con cura, che compongono il variegato mosaico di vigneti, oliveti, seminativi, colture orticole e pascolo.

Il *Salento delle Serre Orientali*, storicamente influenzato dalla differenza geomorfologica e di articolazione dello spazio rurale tra costa e interno, si identifica in un territorio fortemente strutturato in una quantità considerevole di piccoli e piccolissimi nuclei insediativi nella sua parte più interna. Tali nuclei sono impostati su una fitta e articolata rete viaria che, attraversando in senso trasversale il territorio, consente di collegare le Serre orientali con quelle occidentali e, quindi, con la costa. Pur con l'attuale tendenza alla conurbazione, tale figura si caratterizza ancora per la presenza di un policentrismo di tipo minuto.

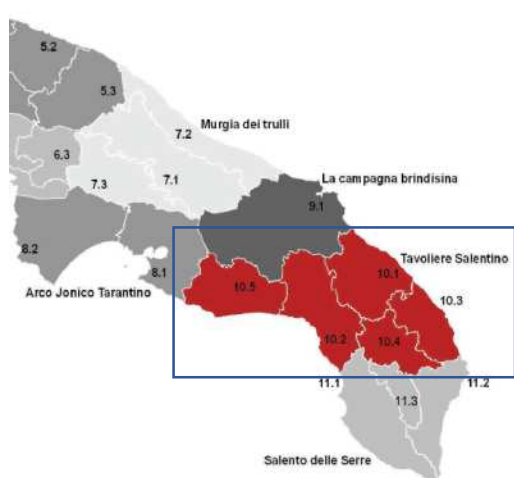


Figura 6-1. Ambito del Tavoliere Salentino



Figura 6-2. Ambito del Salento delle Serre

Tali figure territoriali, sono caratterizzate da diverse invarianti strutturali tra cui quelle di maggiore attinenza con l'intervento in oggetto sono di seguito riportate.

#### SEZIONE B.2.3.4 SINTESI DELLE INVARIANTI STRUTTURALI DELLA FIGURA TERRITORIALE (LLA CAMPAGNA A MOSAICO DEL SALENTO CENTRALE)

Invarianti Strutturali (sistemi e componenti che strutturano la figura territoriale)	Stato di conservazione e criticità (fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità della figura territoriale)	Regole di riproducibilità delle invarianti strutturali La riproducibilità dell'invariante è garantita da:
Il sistema dei principali lineamenti morfologici della piana messapica leccese costituito dagli orli di terrazzo di origine strutturale o marina (paleo cordoni dunari) che si dispongono in serie parallele dalla costa verso l'interno e rappresentano luoghi privilegiati di percezione dei paesaggi.	- Alterazione e compromissione dei profili morfologici con trasformazioni territoriali quali: cave, impianti tecnologici;	Dalla salvaguardia dell'integrità dei profili morfologici che rappresentano riferimenti visuali significativi nell'attraversamento dell'ambito e dei territori contermini;
Il sistema idrografico costituito dal reticolo endoreico delle aree interne, che rappresenta la principale rete di deflusso delle acque e dei sedimenti verso le falde acquifere del sottosuolo, e la principale rete di connessione ecologica all'interno della piana e tra questa e la costa.	-Occupazione antropica delle principali linee di deflusso delle acque; -Interventi di regimazione dei flussi e artificializzazione di alcuni tratti che hanno alterato i profili e le dinamiche idrauliche ed ecologiche del reticolo idrografico;	Dalla salvaguardia della continuità e integrità dei caratteri idraulici, ecologici e paesaggistici del sistema idrografico endoreico e superficiale e dalla loro valorizzazione come corridoi ecologici multifunzionali per la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il loro percorso;



<p>Il mosaico culturale variegato di vigneti, oliveti, seminativi, colture orticole e pascoli, disegnato dalla fitta trama di muretti a secco e punteggiato dalla densa presenza di numerosi manufatti in pietra (lamie, paiare, cisterne).</p>	<p>Nuove attività agricole a carattere industriale che compromettono la conservazione dei paesaggi agricoli tradizionali e delle residue aree di naturalità; -Insediamiento di impianti eolici; -Artificializzazione dei territori agrari prossimi ai centri da parte della dispersione insediativa residenziale; -Artificializzazione dei territori agrari lungo le principali reti viarie da parte della crescita di nuove strutture produttive</p>	<p>Dalla salvaguardia delle trame e del mosaico culturale del Salento centrale (fitta rete di muretti a secco, promiscuità colturale);</p>
<p>Il sistema insediativo caratterizzato da: -una fitta rete di centri minori; -una rete di centri maggiori a maglia larga disposti sui principali assi infrastrutturali che attraversano il Salento centrale da est a ovest (asse Galatone-Galatina-Martano; asse Otranto-Maglie-Gallipoli) e da Nord a Sud (asse Lecce-Maglie-Santa Maria di Leuca, asse Lecce-Galatone-Gallipoli).</p>	<p>-Indebolimento della leggibilità dell'assetto fondativo dovuto alla realizzazione di tessuti discontinui in aderenza ai centri tradizionali; - Indebolimento della leggibilità della struttura radiale di gran parte dell'insediamento dovuta alla proliferazione delle edificazioni lungo le infrastrutture viarie;</p>	<p>Dalla salvaguardia e valorizzazione della riconoscibilità della struttura morfotipologica di lunga durata dei centri urbani, da realizzarsi tutelando la loro disposizione reticolare, attraverso un'attenta localizzazione delle nuove infrastrutture e una precisa definizione del confine dell'insediamento urbano.</p>
<p>Il complesso sistema di segni e manufatti testimonianza dell'equilibrio tra l'ambiente e le attività storicamente prevalenti (allevamento e agricoltura): parietoni, limitoni e pareti grossi per segnare i confini di antichi possedimenti feudali; "spase" e "lettiere" per essiccare i fichi; lamie" e "paiare" come ripari temporanei o depositi per attrezzi; neviere per ghiaccio, apiari per miele e cera, aie per grano, trappeti per olio, forni per pane, palmenti per vino; torri colombaie e giardini chiusi per l'allevamento di colombi e la coltivazione di frutta</p>	<p>-Abbandono e progressivo deterioramento delle strutture, dei manufatti e dei segni delle pratiche rurali tradizionali.</p>	<p>Dalla salvaguardia del patrimonio rurale storico e dei caratteri tipologici ed edilizi tradizionali, nonché dalla sua valorizzazione per la ricettività turistica e la produzione di qualità (agriturismi);</p>

Tabella 6-1. Sezione B.2.3.2 Sintesi delle invarianti strutturali della figura territoriale "La Campagna a Mosaico del Salento Centrale"

#### SEZIONE B.2.3.2 SINTESI DELLE INVARIANTI STRUTTURALI DELLA FIGURA TERRITORIALE (LE SERRE ORIENTALI)

<p><b>Invarianti Strutturali</b> (sistemi e componenti che strutturano la figura territoriale)</p>	<p><b>Stato di conservazione e criticità</b> (fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità della figura territoriale)</p>	<p><b>Regole di riproducibilità delle invarianti strutturali</b> La riproducibilità dell'invariante è garantita da:</p>
<p>Il sistema dei principali lineamenti morfologici, costituito dagli orli di terrazzo boscati più o meno elevati, che si sviluppano in direzione NO-SE fino ad intersecare la costa con profonde insenature. Tale sistema rappresenta, all'interno di un territorio</p>	<p>Alterazione e compromissione dei profili morfologici con trasformazioni territoriali quali cave e impianti tecnologici</p>	<p>Dalla salvaguardia dell'integrità dei profili morfologici che rappresentano riferimenti visuali significativi nell'attraversamento dell'ambito e dei territori contermini</p>

<p>sostanzialmente piatto, un luogo privilegiato di percezione dei paesaggi.</p>		
<p>Il sistema idrografico costituito da singole aste ben incise, dette canali, che solcano il tavolato calcareo per brevi tratti fino alla costa, interrompendo la continuità della falesia e generando profonde insenature (rias) di alto valore paesaggistico; in corrispondenza delle quali sono collocati i principali centri insediativi costieri. Tale sistema rappresenta la principale rete di deflusso delle acque e dei sedimenti verso il mare e la principale rete di connessione ecologica all'interno della piana e tra questa e la costa.</p>	<p>-Occupazione antropica delle principali linee di deflusso delle acque;</p> <p>- Interventi di regimazione dei flussi e artificializzazione di alcuni tratti; che hanno alterato i profili e le dinamiche idrauliche ed ecologiche del reticolo idrografico;</p> <p>-Utilizzo improprio delle cavità carsiche (che rappresentano i recapiti finali delle acque di deflusso dei bacini endoreici) come discariche per rifiuti solidi o scarico delle acque reflue urbane;</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 agroambientale costituito da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- i mosaici agro-silvo-pastorali presenti in consociazioni di vigneti, oliveti, seminativi, colture orticole e pascoli, disegnati dalla fitta trama di muretti a secco e punteggiati dalla densa presenza di numerosi manufatti in pietra (lamie, paiare, cisterne, ecc.);</li> <li>- i pascoli rocciosi costieri di alto valore paesaggistico e naturalistico.</li> </ul>	<p>Dispersione insediativa all'interno dei mosaici agricoli e della monocoltura dell'olivo, con conseguente compromissione delle trame e del valore agroambientale delle colture di qualità;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Progressivo abbandono delle colture e tecniche tradizionali a favore di colture più redditizie;</li> <li>- Progressiva semplificazione delle trame agrarie;</li> </ul>	<p>Dalla salvaguardia dei mosaici e delle trame agrarie, nonché delle colture tradizionali dell'olivo;</p> <p>Dalla salvaguardia dei pascoli rocciosi costieri;</p>
<p>Il sistema insediativo, costituito da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un addensamento di centri di piccolo e medio rango, poco gerarchizzati, arretrati rispetto alla costa, che sono collegati tra loro da un fitto reticolo stradale indifferenziato a maglia stretta;</li> </ul>	<p>Saldatura dei centri lungo gli assi di collegamento dei centri della maglia fitta anche per la realizzazione di piattaforme produttive;</p>	<p>Dalla salvaguardia della continuità delle relazioni funzionali e visive tra i centri della maglia fitta, evitando trasformazioni territoriali (ad esempio nuove infrastrutture) che compromettano o alterino queste relazioni;</p> <p>Dalla salvaguardia e riconoscibilità dei limiti tra città e campagna;</p>
<p>Il complesso sistema di segni e manufatti testimonianza Dell'equilibrio secolare tra l'ambiente e le attività rurali (allevamento e agricoltura): parietoni, limitoni e pareti grossi per segnare i confini di antichi possedimenti feudali; "spase" e "lettieri" per essiccare i fichi; "lamie" e "paiare" come ripari temporanei o depositi per attrezzi; apiari per miele e cera, aie per grano, trappeti per olio, forni per pane, palmenti per vino; torri colombaie e giardini chiusi per l'allevamento di colombi e la coltivazione di frutta.</p>	<p>Abbandono e progressivo deterioramento delle strutture, dei manufatti e dei segni delle pratiche rurali tradizionali;</p>	<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 (agriturismo);</p>

Tabella 6-2. Sezione B.2.3.2 Sintesi delle invarianti strutturali della figura territoriale "Le Serre Orientali"

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” (art. 37.4 delle NTA).

Gli obiettivi generali che caratterizzano lo scenario strategico del Piano sono:

1. Garantire l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici;
2. Migliorare la qualità ambientale del territorio;
3. Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata;
4. Riquilibrare e valorizzare i paesaggi rurali storici;
5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo;
6. Riquilibrare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee;
7. Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia;
8. Favorire la fruizione lenta dei paesaggi;
9. Valorizzare e riquilibrare i paesaggi costieri della Puglia;
10. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili
- 11. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riquilibratura, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture**
12. Garantire la qualità edilizia, urbana e territoriale negli insediamenti residenziali urbani e Rurali.

Gli obiettivi specifici che caratterizzano lo scenario strategico del piano in riferimento alla tipologia di intervento riferita all'obiettivo generale di cui al suddetto punto 11 sono :

b) Infrastrutture	
b11.1	<b>Salvaguardare, riquilibrare e valorizzare le relazioni funzionali, visive ed ecologiche fra l'infrastruttura e il contesto attraversato:</b> salvaguardare, riquilibrare e valorizzare gli intorni longitudinali dell'infrastruttura, intesi come fasce di rispetto e aree contermini, promuovendo l'integrazione del progetto con le previsioni degli strumenti di pianificazione locale; ridurre e mitigare gli impatti visivi ed ecologici dell'infrastruttura sul contesto attraversato (frammentazione dei sistemi naturali, effetto margine, barriera, corridoio);
b11.2	<b>Adeguare le prestazioni funzionali dell'infrastruttura al ruolo svolto all'interno della rete della mobilità e in coerenza con il contesto attraverso:</b> - la regolamentazione dei flussi e degli accessi alle aree produttive, agricole, insediative, al mare, ecc...; - l'adeguamento delle caratteristiche geometriche del tracciato; - la riduzione della velocità;
b11.3	<b>Valorizzare le potenzialità fruibili e connettive dell'infrastruttura rispetto al contesto insediativo, agricolo, paesaggistico e ambientale attraversato:</b> garantire la riconoscibilità dei beni naturali e storico-architettonici attraversati e riquilibrare e integrare la rete viaria secondaria di accesso ad essi; salvaguardare i manufatti viari storici e i loro contesti;

Nello specifico Ambito del Tavoliere il PPTR è finalizzato a perseguire obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale attraverso la normativa d'uso di cui alle schede d'Ambito n. 5.10 e 5.11 sezione C2. la dimostrazione di compatibilità dell'intervento con

La dimostrazione di compatibilità dell'intervento con gli Obiettivi di Qualità di cui all'art.37 delle NTA del PPTR riportati nella sezione C2 delle suddette Schede di Ambito paesaggistico e oggetto di apposita relazione allegata alla presente.

### 6.1.2 Lo scenario strategico

Lo Scenario Strategico del Piano, che assume i valori patrimoniali del paesaggio pugliese e li traduce in obiettivi di trasformazione per contrastarne le tendenze di degrado e costruire le precondizioni di forme di sviluppo locale socio-economico, prevede *Cinque Progetti Territoriali per il paesaggio della regione definendo per ciascuno le Linee guida regionali*.

Tra le Linee Guida, al punto 4.4.5, rientrano le **“Linee guida per la riquilibratura paesaggistica e ambientale delle infrastrutture”** che individuano i criteri progettuali per la costruzione della connotazione



paesaggistica delle infrastrutture, sulla piattaforma, sui bordi, sull'intorno e sul territorio secondo i seguenti elementi:

**PIATTAFORMA:** la parte longitudinale delle strade, cui si riferiscono quelle azioni progettuali che possono essere previste per la sede stradale.

**BORDO:** gli elementi che compongono la sezione trasversale, quelle aree di interfaccia tra la sede stradale e il sistema insediativo e/o ambientale.

**INTORNO:** gli aspetti urbanistici e ambientali per tutte quelle aree non direttamente in contatto con la piattaforma stradale, ma facenti parte del corridoio infrastrutturale, e che concorrono alla costruzione complessiva dell'immagine della strada e del suo funzionamento rispetto al territorio.

**TERRITORIO:** ossia gli aspetti paesaggistici e territoriali di tutte quelle aree non facenti parte pienamente del corridoio infrastrutturale, ma che concorrono alla definizione dell'immagine paesaggistica della strada.

Nelle "*Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture*" le tipologie sono state individuate in base alle modalità di attraversamento della strada rispetto a contesti articolati fortemente riconoscibili, all'interno dei quali le relazioni tra le componenti infrastrutturali, insediative, morfologico-ambientali e storico-culturali si presentano secondo una struttura significativa chiaramente identificabile e differente da quella presente in altre parti del territorio.

Si determina quindi la funzione territoriale della strada nell'attraversamento di questi particolari contesti.

All'interno della rete stradale regionale sono state individuate dieci tipologie infrastrutturali, capaci di leggere l'infrastruttura in base alle caratteristiche insediative, morfologiche ambientali e storico-culturali oltre che agli obiettivi di qualità che si vuole raggiungere nella riqualificazione. Le dieci tipologie corrispondono a quelle individuate generalmente dal Piano Regionale. Per ognuna delle tipologie, le Linee Guida esprimono un obiettivo di fondo da perseguire, come elemento e scelta progettuale ben precisa, condivisa dal Piano Regionale.

Le dieci tipologie infrastrutturali individuate sono:

1. La Strada dei tessuti insediativi lineari
2. La Strada- mercato e produttiva lineare
3. La Strada costiera di riqualificazione paesaggistica
4. l'Asse storico di accesso alla città
5. La Strada di interesse paesaggistico
  - 5.1. La Strada-parco
  - 5.2. La Strada costiera di valorizzazione paesaggistica
  - 5.3. La Strada corridoio ecologico
  - 5.4. La Strada pendolo
6. La Strada del paesaggio agrario infrastrutturato

Le Linee Guida si basano sul riconoscimento fatto dal PPTR dell'esistenza delle Morfologie Territoriali, ossia delle categorie interpretative del tipo di paesaggio che può essere riscontrato nei differenti punti del territorio pugliese; le Morfologie Territoriali si coniugano con le Tipologie Infrastrutturali, generando a loro volta i Contesti Territoriali.(2°step) Queste ultime derivano dal riconoscimento fatto dal PPTR dei contesti delle morfotipologie rurali oltre alle morfotipologie urbane e alle naturalità.

Le morfologie territoriali riconosciute pertanto dal PPTR sono quelle individuate nella seguente figura.

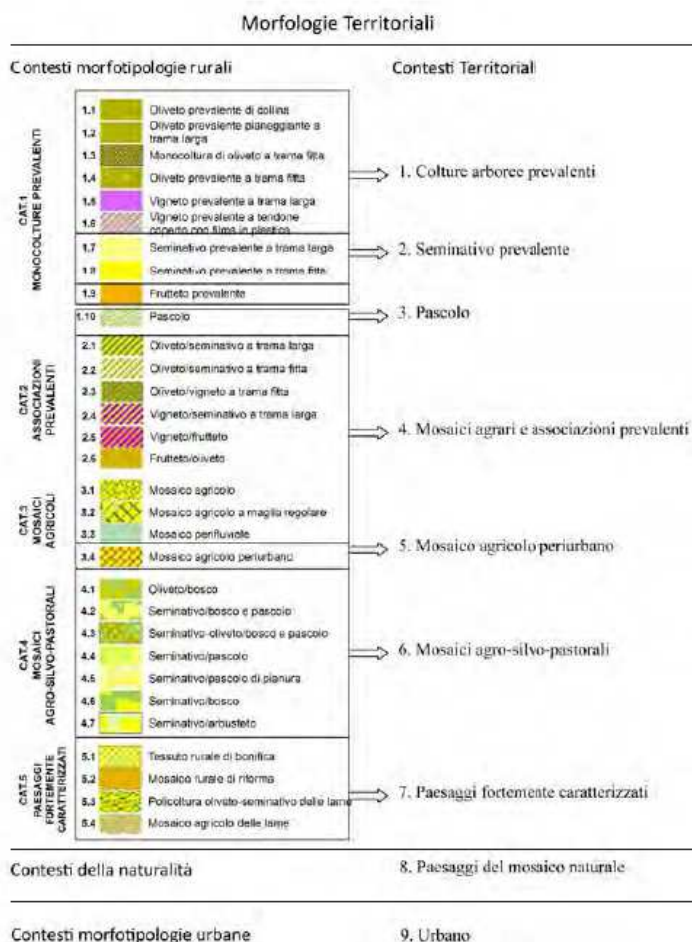


Figura 6-3. Morfologie territoriali individuate dal PPTR

Le Linee Guida, oltre al riconoscimento delle Tipologie infrastrutturali e dei Contesti Territoriali, si compongono di altri riferimenti, ossia di tutto ciò che serve per il **Riconoscimento di ulteriori riferimenti** (3° step) di una strada o di una infrastruttura nel territorio con caratteristiche paesaggistiche, ma in relazione alla connotazione più propria delle infrastrutture, ossia l'essere dei manufatti che devono servire per il movimento delle persone e delle cose, secondo certe caratteristiche funzionali, geometriche, tecnologiche.

In tale ottica le Linee Guida tengono conto:

- le classificazioni funzionali del codice della strada (dlgs 285/1992);
- l'attraversamento di un ambito territoriale di pregio;
- la caratteristica della strada, ossia al disegno della sua sezione.

Entrando nel dettaglio della progettazione vengono definiti i **Profili Paesaggistici Funzionali delle Infrastrutture** determinati sulla base di una matrice che incrocia da un lato i contesti territoriali, e dall'altro le categorie funzionali del codice della strada.(4° step).

Tutti i suddetti elementi concorrono infine all'**Applicazione dei criteri progettuali** (5° step).

Nell'analisi del riconoscimento delle tipologie infrastrutturali la SS275 è da inquadrare, in funzione delle specifiche caratteristiche e in riscontro alla metodologia applicata dal PPTR per il riconoscimento delle tipologie infrastrutturali, nella categoria 2 "**Strada- mercato e produttiva lineare**", ovvero nella *Strada che attraversa aree produttive e commerciali lineari sviluppatesi secondo processi unitari (PIP e/o Sisri- Asi) o spontanei a partire dalle periferie urbane, lungo le maggiori direttrici infrastrutturali.*

*Gli indirizzi e i criteri progettuali corrispondenti sono orientati alla mitigazione degli impatti visivi ed ecologici, alla riqualificazione dei margini e degli spazi interclusi, alla regolamentazione dei flussi e degli accessi alle aree produttive.*

Il PPTR acquisisce dal **Piano Regionale dei Trasporti** la gerarchizzazione e la classificazione funzionale della rete di interesse regionale capace di garantire con continuità adeguati livelli di servizio.

L'Elaborato 4.2.3: Il sistema infrastrutturale per la Mobilità dolce individua l'attuale SS275 tra le strade principali in cui vengono ricomprese non solo i grandi assi di comunicazione (Autostrada e Strade Statali) ma anche gli indispensabili snodi di accesso a servizi a valenza strategica a porti, aeroporti e interporti, che a poli produttivi e sistemi territoriali a valenza strategica paesaggistico-ambientale.



Figura 6-4. PPTR Elaborato 4.2.3: Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce individuazione tratto di SS275 interessato dal progetto

Il **Piano Regionale dei Trasporti** (PRT) identifica la SS275 tra le strade oggetto di "Ampliamento a quattro corsie con adeguamento alla sezione di tipo B".

L'attuale sezione stradale della S.S. 275 è riconducibile ad una strada tipo C. Il progetto in esame prevede l'allargamento e l'adeguamento della sezione stradale al tipo B. Pertanto nell'applicazione delle linee guida si è considerata la tipologia infrastrutturale riferita ad una sezione tipo B.

Il progetto elaborato per l'allargamento e l'adeguamento della sezione stradale della S.S. 275 è scaturito quindi dal rispetto dei criteri previsti nell'elaborato 4.4.5 del PPTR per "**La Strada-mercato e produttiva lineare**", classificazione funzionale "B", ricadenti nei contesti "Mosaici agricoli e associazioni prevalenti" (profilo funzionale della strada: 2.1) e "Mosaico agricolo periurbano;" (profilo funzionale della strada: 2.2), di seguito riportati:

PIATTAFORMA:

- Criteri di regolamentazione della sagoma stradale  
**P1.** Mantenere le caratteristiche geometriche della categoria B "extraurbane principale" come individuato dal CdS, DLgs 285/1992.
- Criteri di regolamentazione degli accessi  
**P5.** Non consentire accessi con una distanza inferiore a 5000 metri e regolare gli accessi esistenti, secondo le caratteristiche presenti, con tali parametri.
- Criteri di mitigazione dell'infrastruttura nel contesto



**P8.** In occasione di aree critiche o di elevato valore naturalistico, col \_ne di migliorare la sicurezza o l'inserimento ambientale dell'infrastruttura, predisporre una fascia verde alberata o con altri elementi d'arredo come spartitra\_co tra le due carreggiate, nel rispetto dell'art.36 del DLgs 285/92 e del regolamento di attuazione (DPR 495/92).

**P9.** In occasione di punti critici quali nodi, aree di sosta o servizio, predisporre un'illuminazione e una opportuna segnaletica per la sicurezza e per la riconoscibilità del nodo territoriale.

#### BORDO :

- Criteria di regolamentazione della cartellonistica

**B1.** Regolare la cartellonistica pubblicitaria con appositi dispositivi di sostegno caratteristici su tutta l'asta stradale per non costituire elemento di disturbo.

**B3.** Attrezzare la strada con una cartellonistica che indichi particolari peculiarità territoriali come emergenze ambientali-culturali e distretti produttivo-commerciale con segnaletica uguale per tutti gli ambiti analoghi della stessa asta.

- Criteria di mitigazione dell'infrastruttura, e miglioramento della mobilità lenta nel paesaggio

**B4.** Alternare la presenza di filari alberati autoctoni e vegetazione arbustiva riducendo l'inquinamento atmosferico e acustico in particolare in presenza di insediamenti residenziali, di aree a maggior disturbo paesaggistico (insediamenti produttivo-commerciali) pur mantenendo, qualora se ne di mostrasse la necessità, aree libere per permettere la visuale sul paesaggio. Laddove non fossero presenti le condizioni per l'utilizzo di barriere naturali è possibile utilizzare barriere artificiali per la mitigazione dell'inquinamento acustico Ed atmosferico, nel rispetto delle disposizioni del Dgs 285/92 e del regolamento di attuazione (DPR 495/92).

**B5.** Attenzione alla permeabilità della strada, in relazione anche all'eventuale contesto urbanizzato, per la fauna con l'utilizzo di sottopassi e varchi dedicati o sfruttando al meglio le caratteristiche dei corridoi ecologici dei corsi d'acqua.

**B9.** In occasioni di significative presenze territoriali (corsi d'acqua, strade, manufatti architettonici e colture di pregio) non adottare alberature continue sul bordo stradale per mantenere una visuale sul segno territoriale, enfatizzando i caratteri peculiari della struttura paesaggistica e territoriale.

**B10.** Individuare periodicamente, anche in concomitanza agli attraversamenti naturalistici, passaggi per mezzi agricoli e percorsi di collegamento tra le realtà territoriali attraversate dall'infrastruttura.

**B11.** Inserire nelle aree di rispetto delle principali intersezioni vasche di accumulo dell'acqua col fine di mantenere la fascia visiva libera.

**B14.** Agire sulle proprietà dei bordi stradali per assicurare la reale mitigazione della strada, anche tramite meccanismi di perequazione attraverso la pianificazione provinciale e comunale.

#### INTORNO

- criteria di valorizzazione e salvaguardia del paesaggio

**I2.** La strada deve preservare o assumere la valenza di corridoio paesaggistico e deve tendere ad armonizzarsi con l'immagine del territorio. Deve tendere a valorizzare le peculiarità culturali, paesaggistiche e identitarie del territorio, tramite la valorizzazione e l'enfatizzazione di alcuni elementi territoriali.

**I3.** Salvaguardare le porzioni di maggior valore ambientale e schermare dove necessario le aree produttive-commerciali, o comunque degradanti, con elementi vegetazionali al fine di circoscrivere l'area dal contesto rurale circostante.

**I5.** Valorizzare e regolamentare l'effetto vetrina per armonizzarlo con gli altri insediamenti circostanti con la cartellonistica progettando l'immagine dell'affaccio dell'ambito produttivo commerciale verso la strada.

- Criteria di regolamentazione e mitigazione delle stazioni di sosta e di servizio

**I14.** Regolare e valutare la costruzione di nuove stazioni di servizio al fine di limitare impatti paesaggistici.

**I15.** Le aree di sosta e di servizio dovranno essere separate dalla piattaforma tramite la costruzione di dune o colline in terra e dovranno essere anche evidenziate con elementi vegetazionali ed alberature con il fine di schermare l'area rispetto al paesaggio ed allo stesso tempo renderla maggiormente identificabile nel territorio. Talora valutare la possibilità di utilizzare l'area di servizio come un punto privilegiato per la fruizione paesaggistica e predisporre un sistema di cartellonistica e del materiale informativo per indicare la presenza di un ambito territoriale di pregio.

- criteri di valorizzazione delle essenze arboree e del suolo agricolo

**I16.** Consolidare le alberature della viabilità trasversale all'asta per rafforzare le orditure agrarie per enfatizzare i segni territoriali.

**I20.** In occasione di nodi attrezzati per lo scambio tra reti evitare lo spreco di suolo concentrando l'accumulo dell'acqua e nello spazio di risulta degli svincoli.

- criteri di contenimento dell'espansione urbanistica

**I22.** Escludere nuove aree di trasformazione urbanistica attorno all'asse stradale, bensì limitarle alle aree di alta accessibilità come attorno ai nodi infrastrutturali con particolare riferimento per le aree produttive e commerciali.

## TERRITORIO

- criteri di valorizzazione e salvaguardia del paesaggio

**T1.** Mantenere le connessioni territoriali costituite dalla viabilità minore e far emergere con segni ambientali, alberature a filari e siepi gli elementi di valore come i corsi d'acqua, in tal caso regolare le alberature e le fasce boscate (artificiali) nelle vicinanze di emergenze naturali, architettoniche che storico-culturali in modo da enfatizzare le visuali dalla strada verso il paesaggio valorizzando le caratteristiche territoriali. Valorizzare con tale scopo le strade rurali i canali che ordinano l'organizzazione agraria.

**T3.** Mantenere l'alternanza e la ricchezza paesaggistica, dunque non schermare con alberature fitte e costanti la strada per lasciare aperta la visuale verso il paesaggio circostante

**T4.** Salvaguardare le porzioni di maggior valore ambientale e schermare dove necessario episodi degradanti con elementi vegetazionali al fine di circoscrivere l'area dal contesto territoriale.

- criteri di potenziamento dell'accessibilità

**T9.** Valorizzare la rete dei percorsi rurali a favore dell'utenze deboli per lo spostamento sicuro dei due centri.

**T11.** Attrezzare i centri urbani, individuati come nodi dal PPTR (nodi di I, II e III livello), con caratteristiche tali da connotarli come luoghi ad alta accessibilità. Dovranno essere messe a sistema queste caratteristiche di accessibilità, costituendo un nodo territoriale, tramite il potenziamento delle infrastrutture legate al treno, all'autobus, metro-mare ed ai percorsi ciclopedonali.

### 6.1.3 Il sistema delle tutele: beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici

Le aree sottoposte a tutela dal P.P.T.R. si dividono pertanto in beni paesaggistici, ai sensi dell'art.134 del Codice e ulteriori contesti paesaggistici ai sensi dell'art. 143 co.1 lett. e) del Codice. I beni paesaggistici si dividono ulteriormente in due categorie di beni:

- Gli immobili ed aree di notevole interesse pubblico (ex art. 136 del Codice), ovvero quelle aree per le quali è stato emanato un provvedimento di dichiarazione del notevole interesse pubblico;
- Le aree tutelate per legge (ex art. 142 del Codice).

L'insieme dei beni paesaggistici e degli ulteriori contesti paesaggistici è organizzato in tre strutture, a loro volta articolate in componenti:

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

Ogni componente, a sua volta, comprende i Beni Paesaggistici e gli Ulteriori Contesti Paesaggistici

Per una agevole lettura nella individuazione dei suddetti Beni Paesaggistici e Ulteriori Contesti Paesaggistici, si richiama la **legenda generale** di tutte le **componenti** individuate dal **PPTR**:

### 6.1. STRUTTURA IDROGEOMORFOLOGICA

#### 6.1.1 Componenti Geomorfologiche

##### Ulteriori contesti paesaggistici

Lame e gravine



Doline



Geositi (fascia tutela)



Inghiottoiti



Cordoni dunari



Grotte



Versanti



#### 6.1.2 Componenti Idrologiche

##### Beni paesaggistici

Territori costieri



Aree contermini ai laghi



Fiumi e torrenti, acque pubbliche



##### Ulteriori contesti paesaggistici

Sorgenti



Reticolo idrografico di connessione della R.E.R.



Vincolo idrogeologico



### 6.2. STRUTTURA ECOSISTEMICA – AMBIENTALE



### 6.2.1 Componenti Botanico Vegetazionali

#### Beni paesaggistici

Boschi



Zone umide Ramsar



#### Ulteriori contesti paesaggistici

Aree di rispetto dei boschi



Aree umide



Prati e pascoli naturali




Formazioni arbustive in evoluzione naturale




### 6.2.2 Componenti delle Aree Protette e dei Siti Naturalistici

#### Beni Paesaggistici

Parchi e riserve

 Aree e riserve naturali marine

 Parchi nazionali e riserve naturali statali

 Parchi e riserve naturali regionali

#### Ulteriori contesti paesaggistici


Siti di rilevanza naturalistica

 ZPS

 ZSC

 ZPS\_ZSC

 ZPS MARE

 ZSC MARE

 ZPS\_ZSC MARE

Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali



## 6.3. STRUTTURA ANTROPICA E STORICO CULTURALE

### 6.3.1 Componenti culturali e insediative

#### Beni paesaggistici

Immobili e aree di notevole interesse pubblico



Zone gravate da usi civici validate



Zone gravate da usi civici



Zone di interesse archeologico



#### Ulteriori contesti paesaggistici

Testimonianza della stratificazione insediativa

a - siti interessati da beni storico culturali



b - aree appartenenti alla rete dei tratturi



c - aree a rischio archeologico



Aree di Rispetto delle Componenti Culturali e Insediative

Rete tratturi



Siti storico culturali



Zone interesse archeologico



Città consolidata



Paesaggi rurali



#### Ulteriori contesti paesaggistici

Luoghi panoramici



Luoghi panoramici (poligoni)



Strade a valenza paesaggistica



Strade a valenza paesaggistica (poligoni)



Strade panoramiche



Strade panoramiche (poligoni)



Coni visuali



Gli elaborati grafici di inquadramento del PPTR sono riportati nei seguenti elaborati:

Carta di inquadramento del PPTR – Regione Puglia 1 di 3	T00IA00AMBCT01_A scala 1:10000
Carta di inquadramento del PPTR – Regione Puglia 2 di 3	T00IA00AMBCT02_A scala 1:10000
Carta di inquadramento del PPTR – Regione Puglia 2 di 3	T00IA00AMBCT03_A scala 1:10000

Dalla Consultazione della Cartografia del PPTR, si rileva che le aree oggetto d'intervento risultano interessate dalle seguenti componenti:

Sistema delle Tutele del PPTR Approvato con DGR n. 176/2015 e aggiornato con DGR n. 1801/2021, in data 15.11.2021	Sistema di Tutela	Interferenza SI/NO
	<b>6.1: STRUTTURA IDROGEOMORFOLOGICA</b>	
	6.1.1: Componente geomorfologica	NO
	6.1.2: Componente idrogeologiche	SI
	<b>6.2: STRUTTURA ECOSISTEMICA E AMBIENTALE</b>	
	6.2.1: Componente botanico vegetale	SI
	6.2.2: Componenti delle aree protette	NO
	<b>6.3: STRUTTURA ANTROPICA E STORICO CULTURALE</b>	
	6.3.1: Componenti culturali e insediative	SI
	6.3.2: Componenti dei valori percettivi	SI

Tabella 6-3. Interferenza dell'intervento con le componenti del PPTR

Di seguito si procede all'analisi interferenze con le componenti individuati dal PPTR. Per dare un quadro esaustivo di come il progetto nel suo complesso si rapporti con lo strumento di pianificazione si è proceduto all'analisi in relazione ai singoli territori comunali interessati dal progetto; è stata effettuata successivamente l'analisi delle norme e del quadro di compatibilità con i beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici.

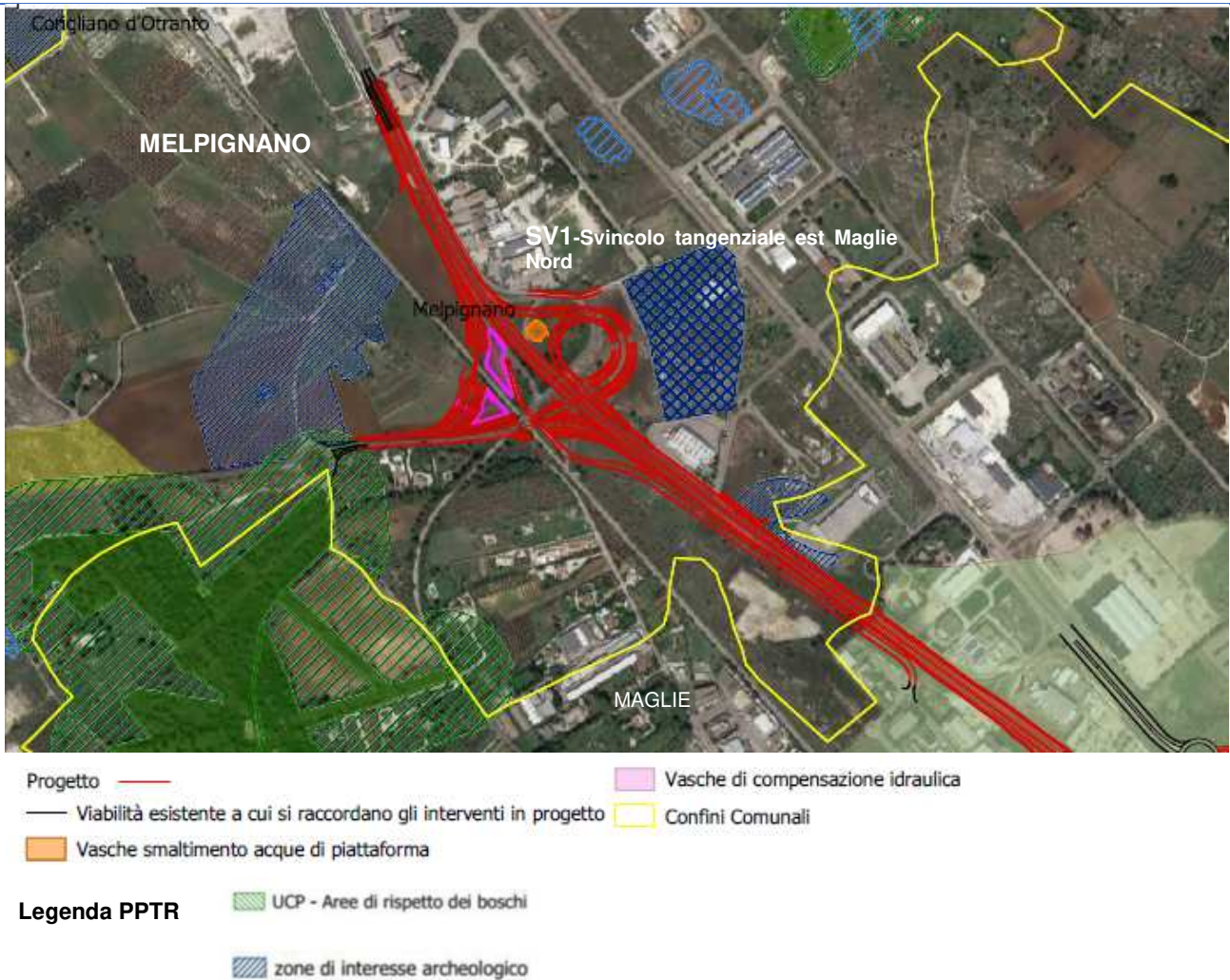
Per ciascun comune interessato dall'intervento, si riporta la Cartografia di dettaglio del sistema delle tutele del PPTR con sovrapposizione dell'intervento di progetto e con individuazione dei Beni Paesaggistici e Ulteriori Contesti Paesaggistici interferenti.

#### 6.1.3.1 Comune di Melpignano

Nel territorio di Melpignano l'intervento interferisce con le seguenti componenti:

COMPONENTI PPTR :	D.Lgs. 42/2004 (art.)	Denominazione	Disposizioni normative NTA del PPTR
<b>6.2.1 Componenti Botanico Vegetazionali</b>	UCP	Artea di rispetto dai Boschi (art. 143, co. 1, lett. e)	Misure di salvaguardia e di utilizzazione art. 63
	<i>Opera stradale interferente</i>		<i>Parte terminale Complanare 1 per Melpignano</i>
<b>6.3.1 Componenti Culturali insediative</b>	UCP	Aree di rispetto delle Zone di interesse archeologico (art. 143 co. 1, lett. e)	art. 3.5.3.1 NTA/PUG
	<i>Opera stradale interferente</i>		<i>Asse Principale; Complanare 4</i>

Tabella 6-4. Inquadramento normativo delle Componenti del PPTR interferenti con il progetto nel territorio di Melpignano



*Figura 6-5. PPTR : Inquadramento intervento ricadente nel territorio Comunale di Melpignano*

Nel territorio di Melpignano l'elemento di maggiore criticità, è rappresentato dall'interferenza con l'area di rispetto delle componenti culturali e insediative, ovvero della zona di interesse archeologico in cui è ubicato il **Menhir Calamauri. Tale bene vincolato** non risulta in alcun modo interessato dal progetto; infatti, solo una minima porzione a nord della stessa area di interesse archeologico, tra l'altro già parzialmente asfaltata (vedasi ortofoto seguente), che lambisce l'attuale SS16, sarà interessata dalla strada complanare n. 4 di progetto che si innesta sul tratto esistente per consentire l'accesso agli stabilimenti industriali ubicati in zona.





Figura 6-6. Stralcio PPTR in corrispondenza dell'area di rispetto delle componenti storico culturali ( zona di interesse archeologico): stato attuale



Figura 6-7. PPTR: Individuazione Menhir e relativa area di rispetto con particolare dell'interferenza di progetto



Foto Menhir "Calamauri"

### 6.1.3.2 Comune di Maglie

Nel territorio di Maglie l'intervento interferisce con le seguenti componenti:

COMPONENTI PPTR :		D.Lgs. 42/2004 (art.)	Denominazione	Disposizioni normative NTA del PPTR
1.1.2 Componenti Idrologiche	UCP	Vincolo Idrogeologico (art. 143, co.1, lett. e)	--	n.p. (si applicano solo indirizzi e tutele)
	Opera stradale interferente		Asse principale, svincolo SV2 per Cursi e viabilità di servizio n.5; vasca smaltimento acque di piattaforma	



<b>6.2.1 Componenti Botanico Vegetazionali</b>	BP	Boschi (art. 142 co. 1, lett. g)	-	Prescrizioni art. 62
	<i>Opera stradale interferente</i>		<i>Asse principale</i>	
	UCP	Prati e pascoli naturali (art. 143, co. 1, lett. e)	-	Misure di salvaguardia e di utilizzo art. 66
	<i>Opera stradale interferente</i>		<i>Asse principale, complanare n. 5</i>	
	UCP	Artea di rispetto dai Boschi (art. 143, co. 1, lett. e)	-	Misure di salvaguardia e di utilizzo art. 63
<i>Opera stradale interferente</i>		<i>Asse principale svincolo SV2 per Corsi e viabilità di servizio</i>		
<b>6.3.2 Componenti dei Valori Percettivi</b>	UCP	Strada a valenza Paesaggistica (art. 143, co. 1, lett. e)	SP 37	Misure di salvaguardia e di utilizzo art. 88
	<i>Opera stradale interferente</i>		<i>Asse principale e viabilità di servizio svincolo 2</i>	

Tabella 6-5. Inquadramento normativo delle Componenti del PPTR interferenti con il progetto nel territorio di Maglie

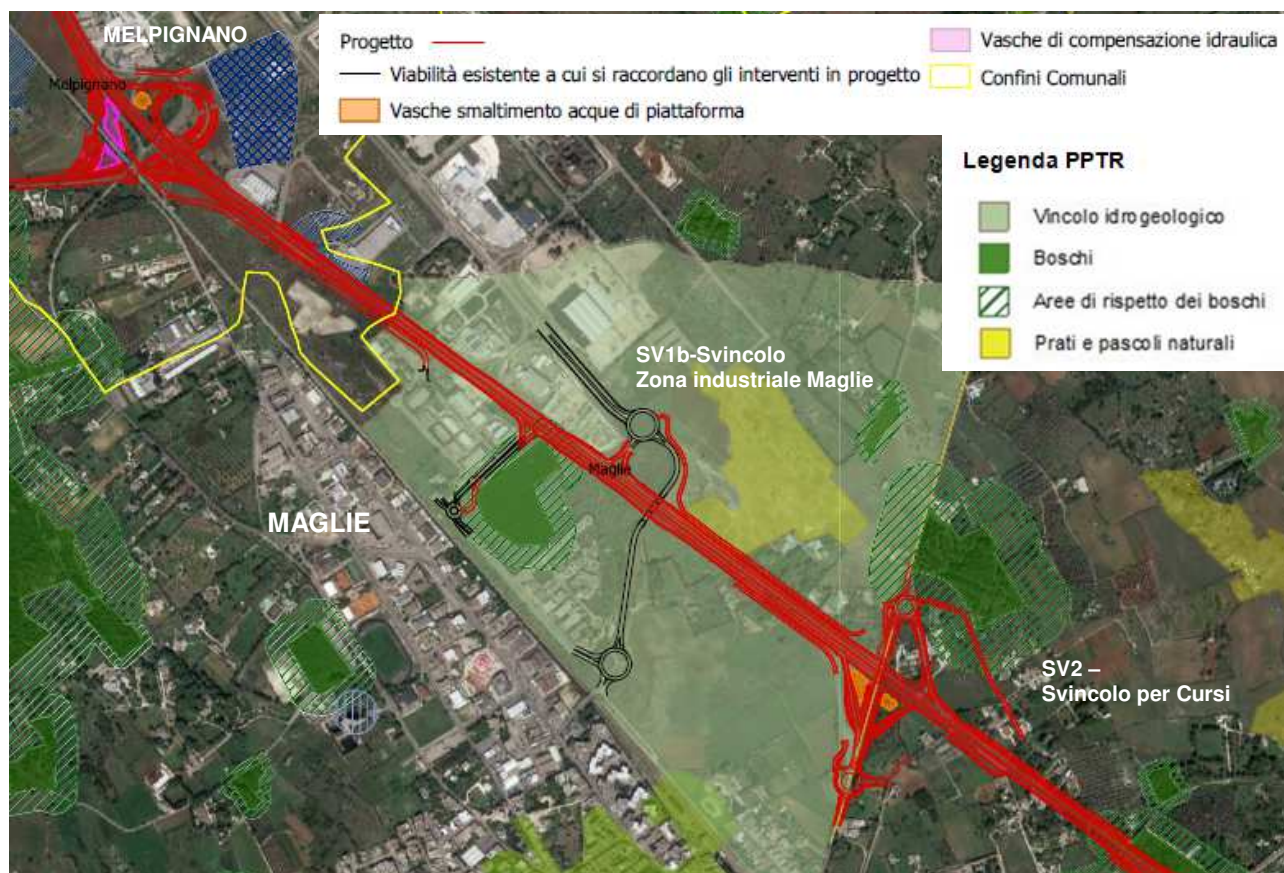


Figura 6-8. PPTR : Inquadramento intervento ricadente nel territorio Comunale di Maglie: tratto compreso tra il confine di Melpignano e lo svincolo SV1b zona industriale di Maglie

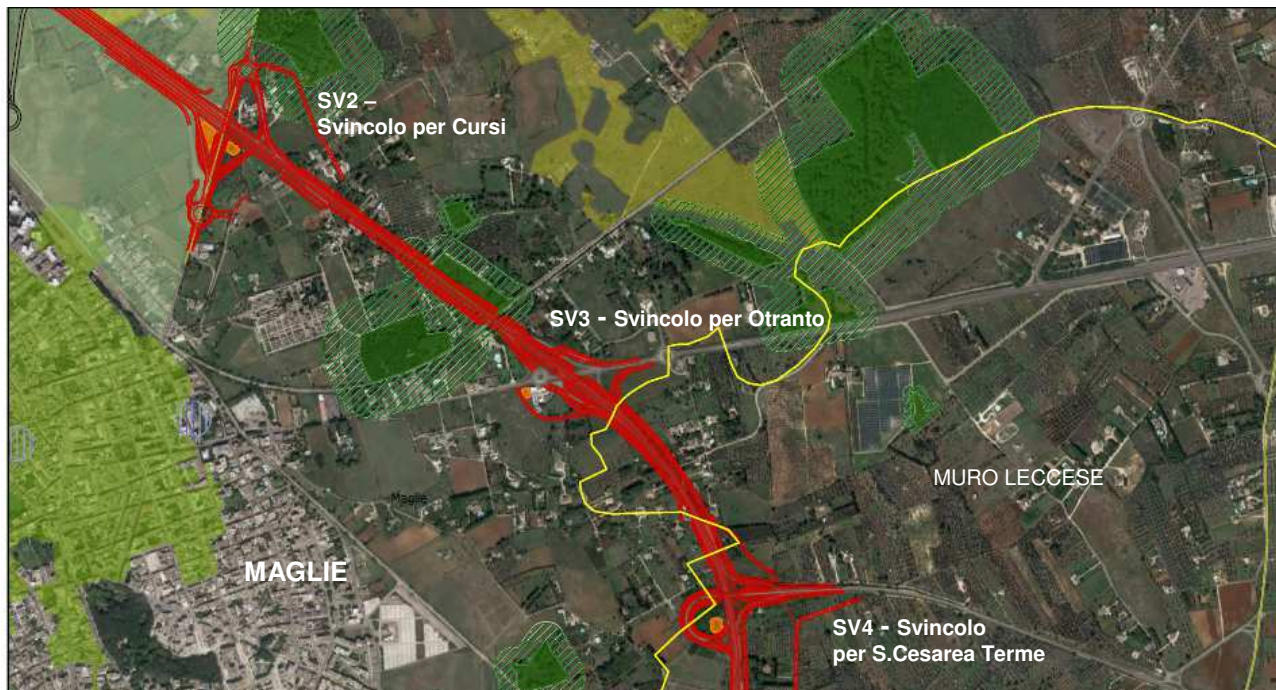


Figura 6-9. PPTR : Inquadramento intervento ricadente nel territorio Comunale di Maglie: tratto compreso tra il lo svincolo SV1b zona industriale di Maglie e il confine comunale co Muro Leccese

### 6.1.3.3 Comune di Muro Leccese

Nel territorio di Muro Leccese l'intervento interferisce con le seguenti componenti:

COMPONENTI PPTR :		D.Lgs. 42/2004 (art.)	Denominazione	Disposizioni normative NTA del PPTR
<b>6.2.1 Componenti Botanico Vegetazionali</b>	BP	Boschi (*) (art. 142 co. 1, lett. g) * vedasi dettaglio figure	-	Prescrizioni art. 62
		<i>Opera stradale interferente</i> (**) Numerazioni riportate nelle figure riportate nell'analisi di compatibilità	1. (*) Asse principale 2. (*) Asse principale 3. (*) Asse principale 4. (*) Asse principale	
	UCP	Artea di rispetto dai Boschi (art. 143, co. 1, lett. e)	-	Misure di salvaguardia e di utilizzazione art. 63
		<i>Opera stradale interferente</i>	Asse principale; Complanare n.22; Vasca pericolosità idraulica ; Tombino	
<b>6.3.2 Componenti dei Valori Percettivi</b>	UCP	Strade a Valenza Paesaggistica (art. 143 co. 1, lett. e)	- S.P. 363 (ex S.S. 497) - Strada comunale nuova Fraganite - SP64LE	Misure di salvaguardia e di utilizzazione art. 88
		<i>Opera stradale interferente</i>	Asse principale e viabilità di servizio svincolo n.5 e n. 6	

Tabella 6-6. Inquadramento normativo delle Componenti del PPTR interferenti con il progetto nel territorio di Muro Leccese



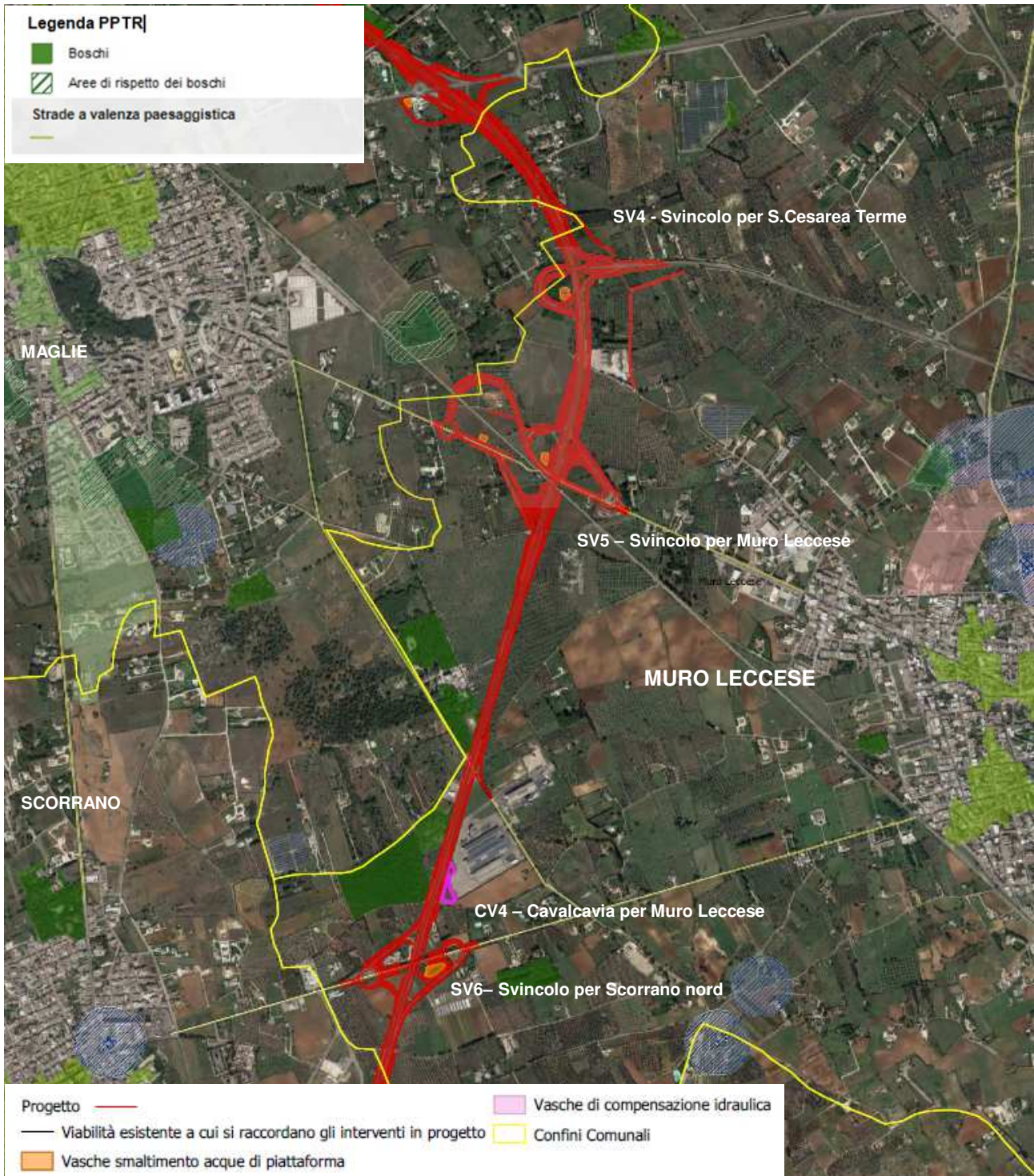


Figura 6-10. Vincoli PPTR nel Comune di Muro Leccese

#### 6.1.3.4 Comune di Scorrano

Nel territorio comunale di Scorrano l'intervento interferisce con le seguenti componenti:



COMPONENTI PPTR :		D.Lgs. 42/2004 (art.)	Denominazione	Disposizioni normative NTA del PPTR
<b>6.2.1 Componenti Botanico Vegetazionali</b>	UCP	Prati e pascoli naturali (art. 143, co. 1, lett. e)	-	Misure di salvaguardia e di utilizzo art. 66
	<i>Opera stradale interferente</i>		Asse principale; svincolo 7 e viabilità di servizio; Porzione della Vasca smaltimento acque di piattaforma	
	UCP	Artea di rispetto dai Boschi (art. 143, co. 1, lett. e)	-	Misure di salvaguardia e di utilizzo art. 63
	<i>Opera stradale interferente</i>		Viabilità di servizio svincolo 7	

Tabella 6-7. Inquadramento normativo delle Componenti del PPTR interferenti con il progetto nel territorio di Scorrano





**Legenda PPTR**

-  Aree di rispetto dei boschi
-  Prati e pascoli naturali

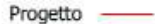


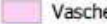

-  Progetto
-  Viabilità esistente a cui si raccordano gli interventi in progetto
-  Vasche smaltimento acque di piattaforma
-  Vasche di compensazione idraulica
-  Confini Comunali

Figura 6-11. Vincoli PPTR nel Comune di Scorrano



### 6.1.3.5 Comune di Botrugno

Nel territorio comunale di Botrugno l'intervento interferisce con le seguenti componenti:

COMPONENTI PPTR :		D.Lgs. 42/2004 (art.)	Denominazione	Disposizioni normative NTA del PPTR
6.2.1 Componenti Botanico Vegetazionali	UCP	Prati e pascoli naturali (art. 143, co. 1, lett. e)	-	Misure di salvaguardia e di utilizzazione art. 66
	Opera stradale interferente		Complanare 32	
6.3.1 Componenti Culturali e insediative	UCP	Paesaggi rurali (art. 143, co. 1, lett. e)		Misure di salvaguardia e di utilizzazione art. 83
	Opera stradale interferente		Complanare 32	

Tabella 6-8. Inquadramento normativo delle Componenti del PPTR interferenti con il progetto nel territorio di Botrugno

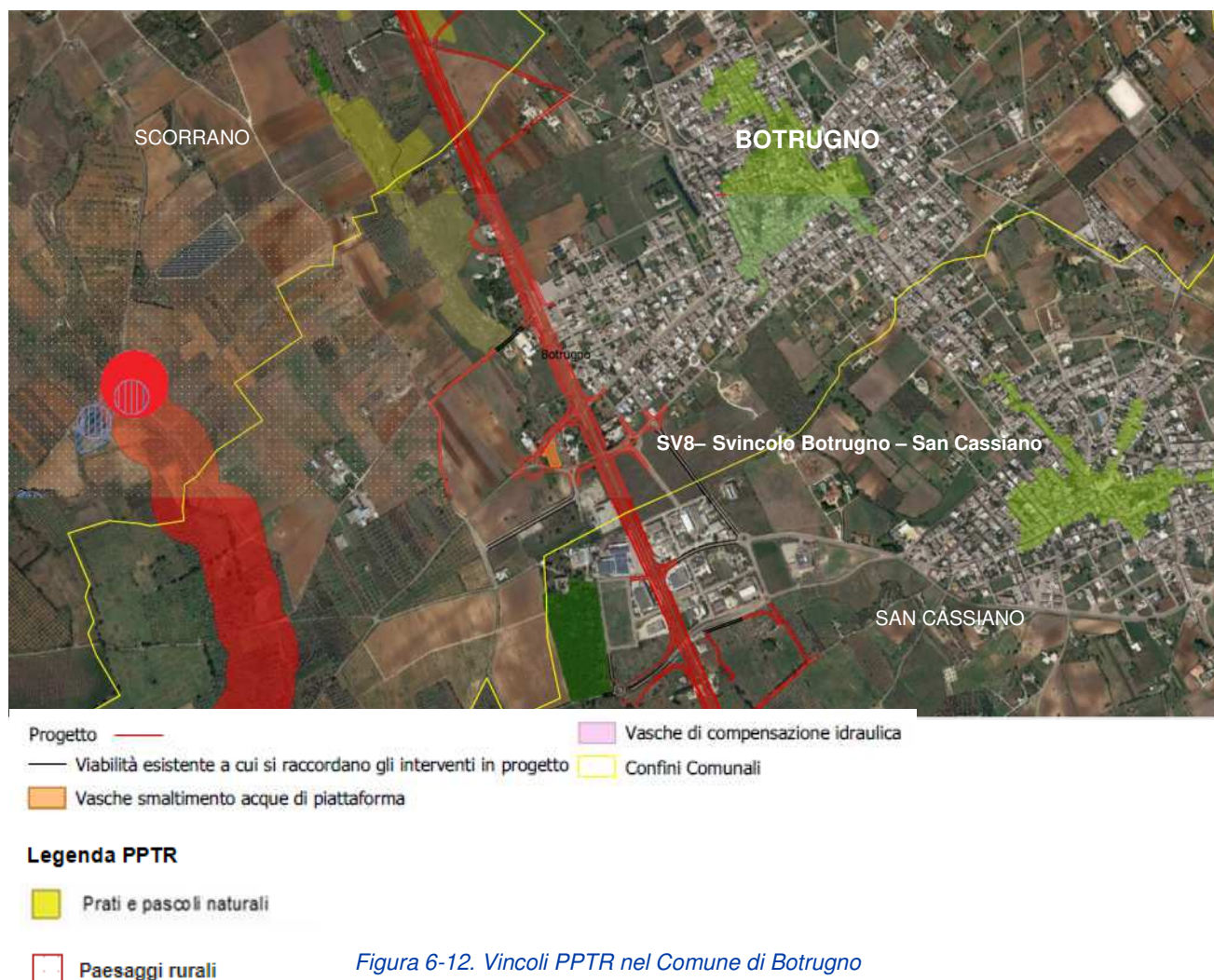


Figura 6-12. Vincoli PPTR nel Comune di Botrugno

### 6.1.3.6 Comune di San Cassiano

Nel territorio comunale di San Cassiano l'intervento interferisce con le seguenti componenti:

COMPONENTI PPTR :		D.Lgs. 42/2004 (art.)	Denominazione	Disposizioni normative NTA del PPTR
6.2.1 Componenti Botanico Vegetazionali	UCP	Artea di rispetto dai Boschi (art. 143, co. 1, lett. e)	-	Misure di salvaguardia e di utilizzazione art. 63
	<i>Opera stradale interferente</i>		Viabilità di servizio e adeguamento rotonda di connessione complanare n.34	
6.3.2 Componenti dei Valori Percettivi	UCP	Luoghi panoramici (art. 143, co. 1, lett. e)	Serra La Motta	Misure di salvaguardia e di utilizzazione art. 88
	<i>Opera stradale interferente</i>		Asse stradale e viabilità di servizio	

Tabella 6-9. Inquadramento normativo delle Componenti del PPTR interferenti con il progetto nel territorio di San Cassiano

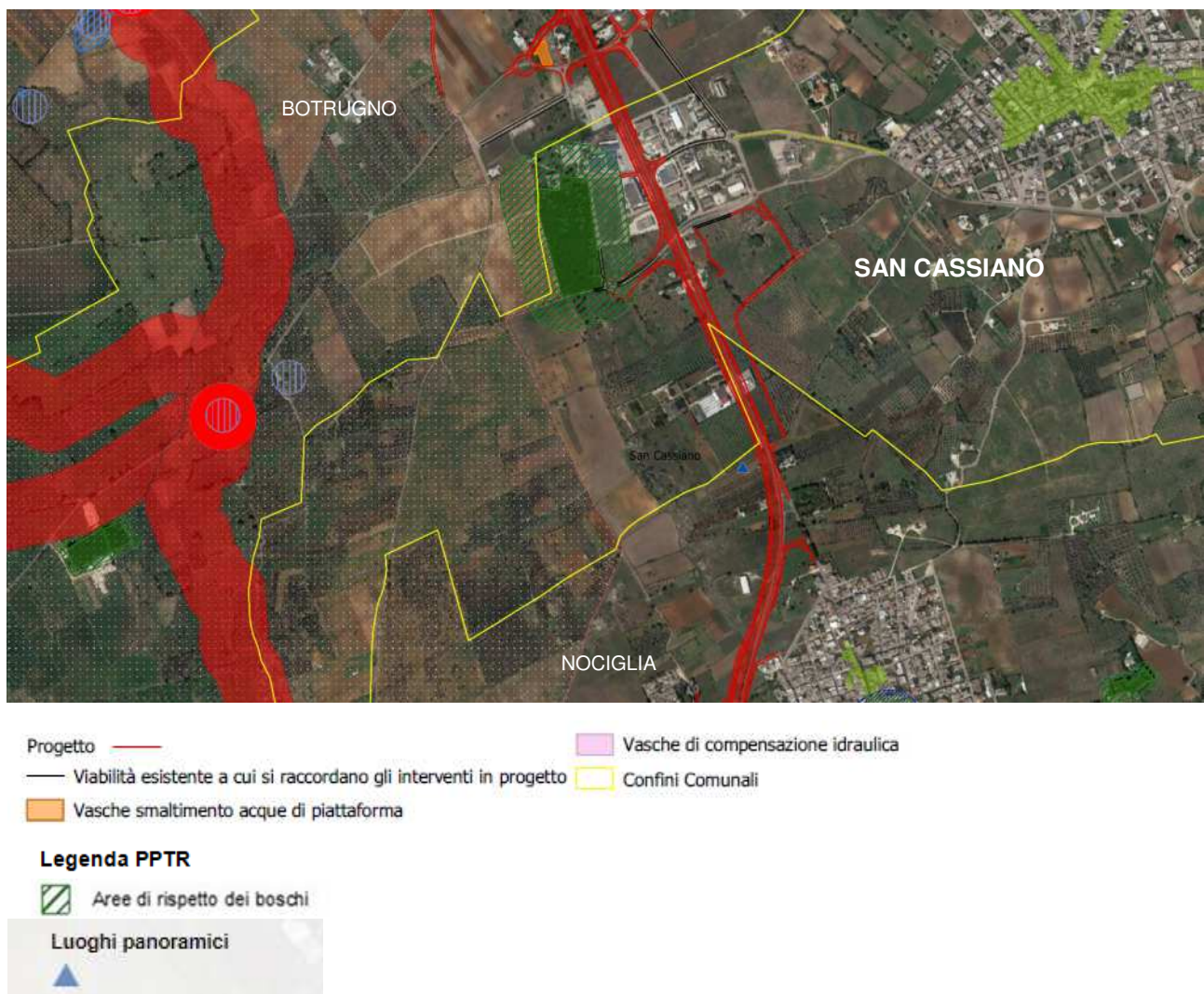


Figura 6-13. Vincoli PPTR nel Comune di San Cassiano



### 6.1.3.7 Comune Nociglia

Nel territorio comunale di Nociglia l'intervento interferisce con le seguenti componenti:

COMPONENTI PPTR :		D.Lgs. 42/2004 (art.)	Denominazione	Disposizioni normative NTA del PPTR
<b>6.2.1</b> <b>Componenti Botanico Vegetazionali</b>	UCP	Prati e Pascoli naturali (art. 143, co. 1, lett. e)	-	Misure di salvaguardia e di utilizzazione art. 66
	<i>Opera stradale interferente</i>		Asse principale;	
<b>6.3.2</b> <b>Componenti dei Valori Percettivi</b>	UCP	Luoghi panoramici (art. 143, co. 1, lett. e)	Serra La Motta	Misure di salvaguardia e di utilizzazione art. 88
	<i>Opera stradale interferente</i>		Asse principale; Viabilità di servizio	
	UCP	Strade a Valenza Paesaggistica (art. 143, co. 1, lett. e)	SP85	Misure di salvaguardia e di utilizzazione art. 88
	<i>Opera stradale interferente</i>		Asse principale, svincolo SV 9	

Tabella 6-10. Inquadramento normativo delle Componenti del PPTR interferenti con il progetto nel territorio di Nociglia

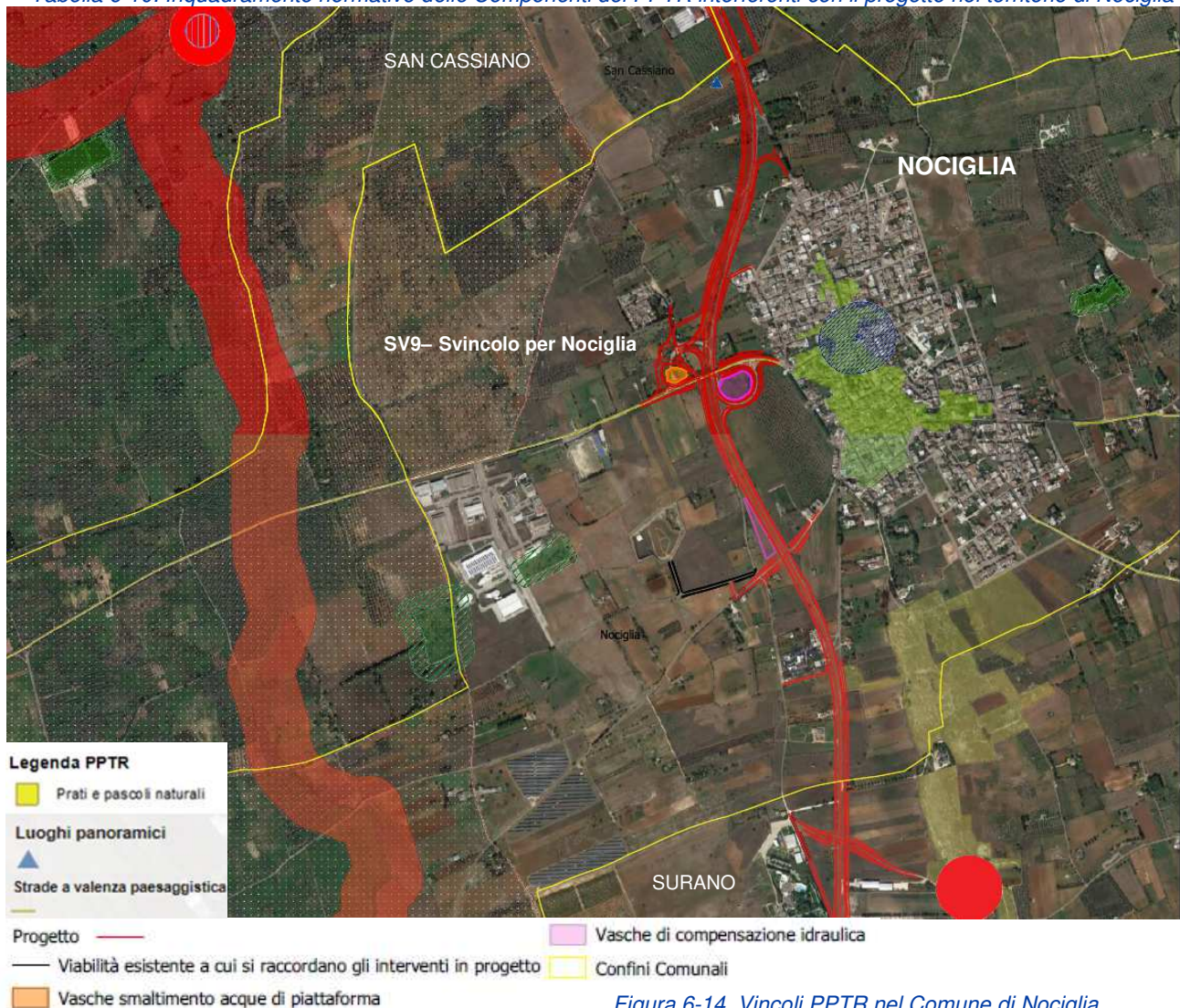


Figura 6-14. Vincoli PPTR nel Comune di Nociglia



6.1.3.8 *Comune Surano*

Nel territorio comunale di Nociglia l'intervento interferisce con le seguenti componenti:

COMPONENTI PPTR :		D.Lgs. 42/2004 (art.)	Denominazione	Disposizioni normative NTA del PPTR
6.3.2 Componenti dei Valori Percettivi	UCP	Strade a Valenza Paesaggistica (art. 143, co. 1, lett. e)	SP172LE	Misure di salvaguardia e di utilizzazione art. 88
	<i>Opera stradale interferente</i>		Asse principale, svincolo SV 10	

Tabella 6-11. Inquadramento normativo delle Componenti del PPTR interferenti con il progetto nel territorio di Surano

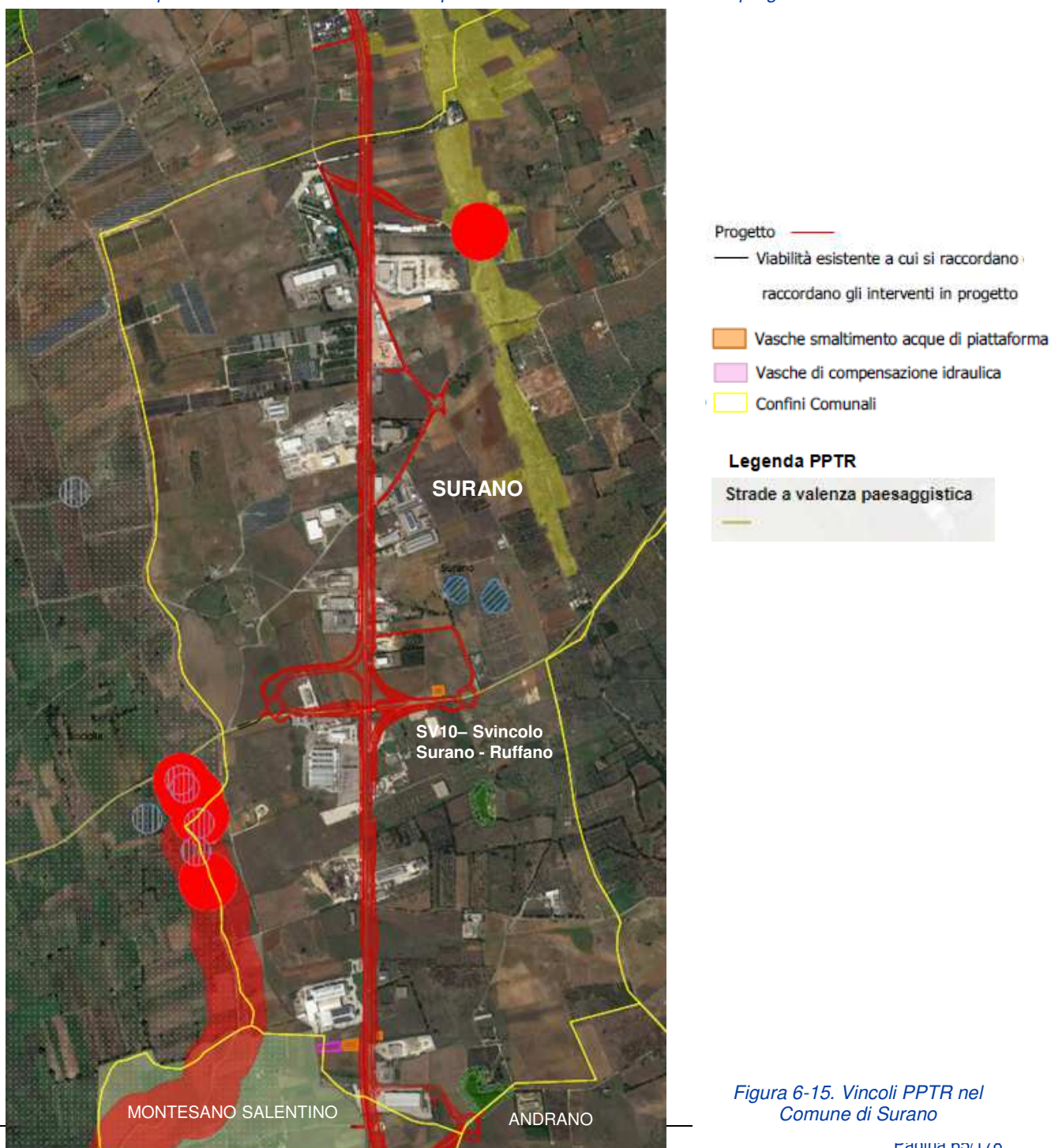


Figura 6-15. Vincoli PPTR nel Comune di Surano



### 6.1.3.9 Comune di Montesano Salentino

Nel territorio comunale di Montesano Salentino l'intervento interferisce con le seguenti componenti:

COMPONENTI PPTR :		D.Lgs. 42/2004 (art.)	Denominazione	Disposizioni normative NTA del PPTR
6.1.2 Componenti Idrologiche	UCP	Aree soggette a Vincolo Idrogeologico (art. 143, co. 1, lett. e)	-	n. p. (si applicano solo indirizzi e direttive)
	Opera stradale interferente		Viabilità di servizio svincolo 11	

Tabella 6-12. Inquadramento normativo delle Componenti del PPTR interferenti con il progetto nel territorio di Montesano Salentino

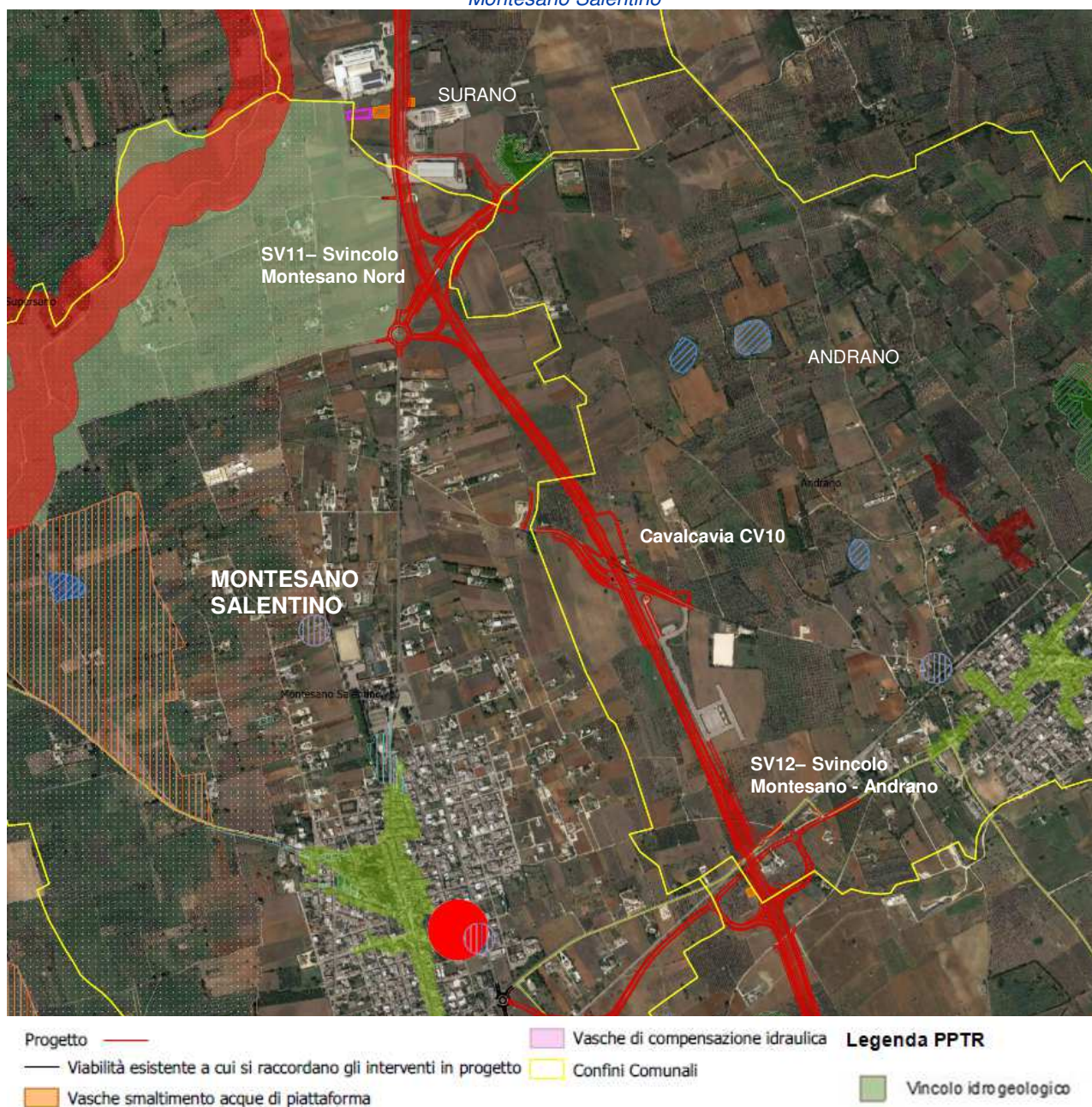


Figura 6-16. Vincoli PPTR nel Comune di Montesano Salentino



### 6.1.3.10 Comune Andrano

Nel territorio comunale di Andrano l'intervento interferisce con le seguenti componenti:

COMPONENTI PPTR :		D.Lgs. 42/2004 (art.)	Denominazione	Disposizioni normative NTA del PPTR
6.3.2 Componenti dei Valori Percettivi	UCP	Strade a Valenza Paesaggistica (art. 143, co. 1, lett. e)	SP85LE	Misure di salvaguardia e di utilizzazione art. 88
	<i>Opera stradale interferente</i>		Asse principale, svincolo SV 12, Complanare n.75	

Tabella 6-13. Inquadramento normativo delle Componenti del PPTR interferenti con il progetto nel territorio di Andrano



Figura 6-17. Vincoli PPTR nel Comune di Andrano



### 6.1.3.11 Comune Tricase

Nel territorio comunale di Tricase l'intervento interferisce con le seguenti componenti:

COMPONENTI PPTR :		D.Lgs. 42/2004 (art.)	Denominazione	Disposizioni normative NTA del PPTR
6.3.2 Componenti Botanico Vegetazionali	UCP	Area di Rispetto dei Boschi (art. 143, co. 1, lett. e)	Bosco Macchia di Ponente	Misure di salvaguardia e di utilizzazione art. 88
	<i>Opera stradale interferente</i>		Asse principale	

Tabella 6-14. Inquadramento normativo delle Componenti del PPTR interferenti con il progetto nel territorio di Tricase

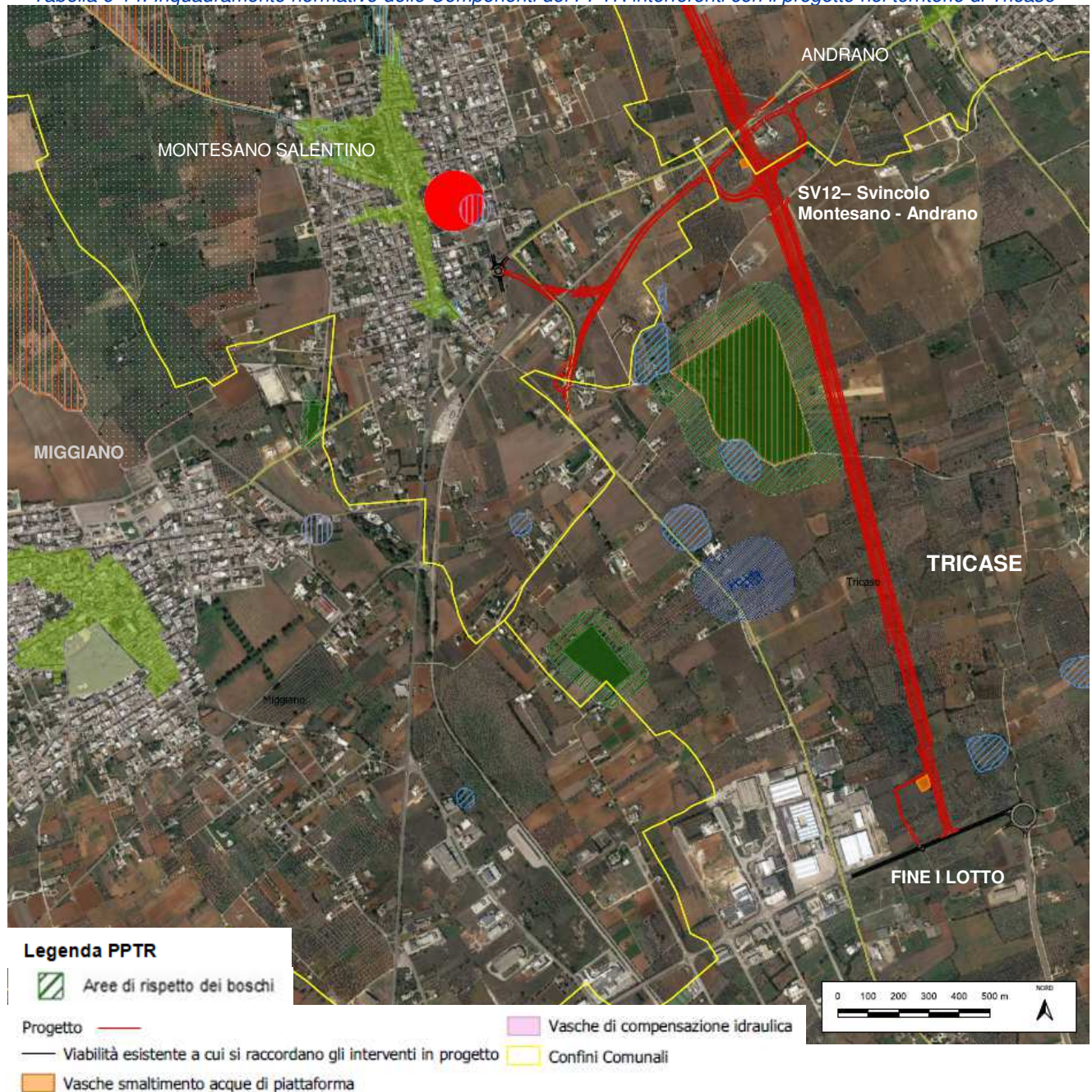


Figura 6-18. Vincoli PPTR nel Comune di Tricase

## 6.2 COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO CON LE PRESCRIZIONI E MISURE DI SALVAGUARDIA DI CUI ALLE NTA DEL PPTR

### 6.2.1 NTA del PPTR

Si riportano di seguito le norme estratte dal NTA del PPTR relative alle componenti interferenti con gli interventi in progetto al fine di verificarne la compatibilità.

#### 6.2.1.1 Componenti Idrologiche

**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.*

#### Art. 43 Indirizzi per le componenti idrologiche

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.

#### 6.2.1.2 Componenti Botanico Vegetazionali

**Boschi** (art. 142, comma 1, lett. g, del Codice)

*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, e delimitati nelle tavole della sezione 6.2.1.*

#### Art. 62 Prescrizioni per "Boschi"

1. Nei territori interessati dalla presenza di boschi, come definiti all'art. 58, punto 1) si applicano le seguenti prescrizioni.

**2. Non sono ammissibili** piani, progetti e interventi 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 - colturali che devono perseguire finalità naturalistiche quali: evitare il taglio a raso nei boschi se non disciplinato dalle prescrizioni di polizia forestale, favorire le specie spontanee, promuovere la conversione ad alto fusto; devono inoltre essere coerenti con il mantenimento/ripristino della sosta e della presenza di specie faunistiche autoctone;

a2) allevamento zootecnico di tipo intensivo;

a3) nuova edificazione, fatti salvi gli interventi indicati al comma 3;

a4) demolizione e ricostruzione di edifici e di infrastrutture stabili esistenti, salvo il trasferimento di quelli privi di valore identitario e paesaggistico al di fuori della fascia tutelata, anche attraverso specifiche incentivazioni previste da norme comunitarie, nazionali o regionali o atti di governo del territorio;

a5) apertura di nuove infrastrutture per la mobilità, ad eccezione di quelle finalizzate alla gestione e protezione dei complessi boscati;

a6) impermeabilizzazione di strade rurali;

a7) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;



a8) 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;

a9) 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;

a10) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a11) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali con alta valenza ecologica e paesaggistica;

a12) realizzazione di vasche, piscine e cisterne a cielo aperto.

**3.** Fatta salva la procedura di autorizzazione paesaggistica, 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) ristrutturazione degli edifici esistenti, con esclusione di quelli che prevedano la demolizione e ricostruzione, purché essi garantiscano:

- il corretto inserimento paesaggistico, senza aumento di volumetria e di superficie coperta;
- l'aumento di superficie permeabile;
- 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;

b2) miglioramento strutturale della viabilità esistente con realizzazione di strati superficiali di materiale inerte lapideo e in terra costipata, includendo, ove possibile, adeguati cunicoli di attraversamento per la fauna;

b3) realizzazione di aree di sosta e pic-nic nelle radure, senza interventi di impermeabilizzazione dei suoli ed evitando l'inserimento di elementi dissonanti;

b4) divisione dei fondi mediante

- muretti a secco realizzati con materiali locali e nel rispetto dei caratteri costruttivi e delle qualità paesaggistiche dei luoghi;
- siepi vegetali realizzate con specie arbustive e arboree autoctone, ed eventualmente anche recinzioni a rete coperte da vegetazione arbustiva e rampicante autoctona; in ogni caso con la previsione di un congruo numero di varchi per permettere il passaggio della fauna selvatica;

b5) ristrutturazione di manufatti edilizi ed attrezzature legittimamente esistenti destinati ad attività strettamente connesse con l'attività silvoagro-pastorale, purché effettuati nel rispetto di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici locali del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili.

**4.** Nel rispetto delle norme per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, si auspicano piani, progetti e interventi:

c1) di demolizione senza ricostruzione, o a condizione che la ricostruzione avvenga al di fuori della fascia tutelata, di edifici esistenti e/o parti di essi dissonanti e in contrasto con le peculiarità paesaggistiche dei luoghi;

c2) di manutenzione e ripristino dei muretti a secco esistenti limitati alle parti in cattivo stato di conservazione, senza smantellamento totale del manufatto;

c3) di realizzazione di percorsi per la "mobilità dolce" su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio;

c4) di forestazione impiegando solo specie arboree e arbustive autoctone secondo i principi della silvicoltura naturalistica;

c5) di ristrutturazione dei manufatti all'interno di complessi campeggistici esistenti solo se finalizzati all'adeguamento funzionale degli stessi e alla loro messa in sicurezza, nell'ambito della sagoma esistente, garantendo il carattere temporaneo dei manufatti e la salvaguardia della vegetazione arborea esistente;

c6) di sistemazione idrogeologica e rinaturalizzazione dei terreni con il ricorso esclusivo a metodi e tecniche di ingegneria naturalistica.

#### **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.*

#### **Art. 63 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l'Area di rispetto dei boschi**

**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 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.

Nel rispetto delle norme per l'accertamento di compatibilità paesaggistica, si auspicano piani, progetti e interventi:

c1) di rimboschimento a scopo produttivo se effettuati con modalità rispondenti ai caratteri paesistici dei luoghi;

c2) atti ad assicurare il mantenimento delle condizioni di equilibrio con l'ambiente per la tutela dei complessi vegetazionali esistenti;

c3) di ristrutturazione di manufatti edilizi ed attrezzature legittimamente esistenti destinati ad attività strettamente connesse con l'attività alla presenza del bosco (educazione, tempo libero e fruizione, manutenzione e controllo);

c4) di manutenzione e ripristino dei muretti a secco esistenti limitati alle parti in cattivo stato di conservazione, senza smantellamento totale del manufatto;

c5) per la realizzazione di percorsi per la "mobilità dolce" e spazi di sosta, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio;

c6) di ristrutturazione edilizia di manufatti legittimamente esistenti che preveda la rimozione di parti in contrasto con le qualità paesaggistiche dei luoghi e sia finalizzata al loro migliore inserimento nel contesto paesaggistico

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

*Consistono nei territori coperti da formazioni erbose naturali e seminaturali permanenti, utilizzati come foraggiere a bassa produttività di estensione di almeno un ettaro o come diversamente specificato in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici o territoriali al PPTR. Sono inclusi tutti i pascoli secondari sia emicriptofitici sia terofitici diffusi in tutto il territorio regionale principalmente su substrati calcarei, caratterizzati da grande varietà floristica, variabilità delle formazioni e frammentazione spaziale elevata, come delimitati nella tavola 6.2.1.*

#### Art. 66 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per “Prati e pascoli naturali”

1. Nei territori interessati dalla presenza di Prati e pascoli naturali e Formazioni arbustive in evoluzione naturale come definiti all’art. 59, punto 2), 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) rimozione della vegetazione erbacea, arborea od arbustiva naturale, fatte salve le attività agrosilvopastorali 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.).

3. Tutti i piani, progetti e interventi ammissibili perché non indicati al comma 2, devono essere realizzati nel rispetto dell’assetto paesaggistico, non compromettendo gli elementi storico-culturali e di naturalità esistenti, garantendo elevati livelli di piantumazione e di permeabilità dei suoli, assicurando la salvaguardia delle visuali e dell’accessibilità pubblica ai luoghi dai quali è possibile godere di tali visuali, e prevedendo per l’eventuale divisione dei fondi:

- muretti a secco realizzati con materiali locali e nel rispetto dei caratteri costruttivi e delle qualità paesaggistiche dei luoghi;
- siepi vegetali realizzate con specie arbustive e arboree autoctone, ed eventualmente anche recinzioni a rete coperte da vegetazione arbustiva e rampicante autoctona;
- e comunque con un congruo numero di varchi per permettere il passaggio della fauna selvatica.

4. Nel rispetto delle norme per l’accertamento di compatibilità paesaggistica, si auspicano piani, progetti e interventi:

c1) di manutenzione e ripristino dei muretti a secco esistenti limitati alle parti in cattivo stato di conservazione, senza smantellamento totale del manufatto;

c2) di conservazione dell’utilizzazione agro-pastorale dei suoli, manutenzione delle strade poderali senza opere di impermeabilizzazione, nonché salvaguardia e trasformazione delle strutture funzionali alla pastorizia mantenendo, recuperando o ripristinando tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l’inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l’uso di tecnologie eco-compatibili;

c3) di ristrutturazione edilizia di manufatti legittimamente esistenti che preveda la rimozione di parti in contrasto con le qualità paesaggistiche dei luoghi e sia finalizzata al loro migliore inserimento nel contesto paesaggistico;



c4) per la realizzazione di percorsi per la “mobilità dolce” su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio.

5. Le misure di salvaguardia e utilizzazione di cui ai commi precedenti si applicano in tutte le zone territoriali omogenee a destinazione rurale.

#### 6.2.1.3 6.3.1 Componenti culturali insediative

**Area di rispetto delle componenti culturali e insediative (Zone di interesse archeologico)** (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)

*Consiste in una fascia di salvaguardia dal perimetro esterno dei siti di cui al precedente punto 2), lettere a) e b), e delle zone di interesse archeologico di cui all'art. 75, punto 3, finalizzata a garantire la tutela e la valorizzazione del contesto paesaggistico in cui tali beni sono ubicati. In particolare:*

• *per le testimonianze della stratificazione insediativa di cui al precedente punto 2, lettera a) e per le zone di interesse archeologico di cui all'art. 75, punto 3, prive di prescrizioni di tutela indiretta ai sensi dell' art. 45 del Codice, essa assume la profondità di 100 m se non diversamente cartografata nella tavola 6.3.1.*

#### Art. 82 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l'area di rispetto delle componenti culturali insediative.

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).

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) ristrutturazione di manufatti edilizi ed attrezzature legittimamente esistenti, con esclusione della demolizione e ricostruzione per i soli manufatti di riconosciuto valore culturale e/o identitario, che

mantengano, recuperino o ripristinino le caratteristiche costruttive, le tipologie, i materiali, i colori tradizionali del luogo evitando l'inserimento di elementi dissonanti;

b2) 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;
- non interrompano la continuità dei corridoi ecologici e assicurino nel contempo l'incremento della superficie permeabile e l'eliminazione degli elementi artificiali che compromettono la visibilità, fruibilità ed accessibilità degli stessi;
- garantiscano il mantenimento, il recupero o il ripristino delle caratteristiche costruttive, delle tipologie, dei materiali, dei colori tradizionali del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti;
- promuovano attività che consentono la produzione di forme e valori paesaggistici di contesto (agricoltura, allevamento, ecc.) e fruizione pubblica (accessibilità, attività e servizi culturali, infopoint, ecc.) del bene paesaggio;
- 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;
- non compromettano i coni visivi da e verso il territorio circostante.

b3) realizzazione di strutture facilmente rimovibili, connesse con la tutela e valorizzazione delle testimonianze della stratificazione;

b4) demolizione e ricostruzione di edifici esistenti e di infrastrutture stabili legittimamente esistenti privi di valore culturale e/o identitario, garantendo il rispetto dei caratteri storico-tipologici ed evitando l'inserimento di elementi dissonanti, o prevedendo la delocalizzazione al di fuori della fascia tutelata, anche attraverso specifiche incentivazioni previste da norme comunitarie, nazionali o regionali o atti di governo del territorio;

b5) realizzazione di infrastrutture a rete necessarie alla valorizzazione e tutela dei siti o al servizio degli insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione planimetrica dei tracciati non compromettano i valori storico-culturali e paesaggistici;

**b6) adeguamento delle sezioni e dei tracciati viari esistenti nel rispetto della vegetazione ad alto e medio fusto e arbustiva presente e migliorandone l'inserimento paesaggistico;**

b7) realizzazione di annessi rustici e di altre strutture connesse alle attività agro-silvo-pastorali e ad altre attività di tipo abitativo e turistico-ricettivo. I manufatti consentiti dovranno essere realizzati preferibilmente in adiacenza alle strutture esistenti, essere dimensionalmente compatibili con le preesistenze e i caratteri del sito e dovranno garantire il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie ecocompatibili.

**4. Nel rispetto delle norme per l'accertamento di compatibilità paesaggistica, si auspicano piani, progetti e interventi:**

c1) per la realizzazione di opere di scavo e di ricerca archeologica nonché di restauro, sistemazione, conservazione, protezione e valorizzazione dei siti, delle emergenze architettoniche ed archeologiche, nel rispetto della specifica disciplina in materia di attività di ricerca archeologica e tutela del patrimonio architettonico, culturale e paesaggistico;

c2) per la realizzazione di aree a verde, attrezzate con percorsi pedonali e spazi di sosta nonché di collegamenti viari finalizzati alle esigenze di fruizione dell'area da realizzarsi con materiali compatibili con il contesto paesaggistico e senza opere di impermeabilizzazione.

#### **Paesaggi rurali** (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)

*Consistono in quelle parti di territorio rurale la cui valenza paesaggistica è legata alla singolare integrazione fra identità paesaggistica del territorio e cultura materiale che nei tempi lunghi della storia ne ha permesso la*

*sedimentazione dei caratteri. Essi ricomprendono: a) i parchi multifunzionali di valorizzazione, identificati in quelle parti di territorio regionale la cui valenza paesaggistica è legata alla singolare integrazione fra le componenti antropiche, agricole, insediative e la struttura geomorfologica e naturalistica dei luoghi oltre che alla peculiarità delle forme costruttive dell'abitare, se non diversamente cartografati, come individuati nelle tavole della sezione 6.3.1: a. il parco multifunzionale della valle dei trulli b. il parco multifunzionale degli ulivi monumentali c. il parco multifunzionale dei Paduli d. il parco multifunzionale delle serre salentine e. il parco multifunzionale delle torri e dei casali del Nord barese f. il parco multifunzionale della valle del Cervaro. b) paesaggi perimetrati ai sensi dell'art. 78, co. 3, lettera a) che contengono al loro interno beni diffusi nel paesaggio rurale quali muretti a secco, siepi, terrazzamenti; architetture minori in pietra a secco quali specchie, trulli, lamie, cisterne, pozzi, canalizzazioni delle acque piovane; piante, isolate o a gruppi, di rilevante importanza per età, dimensione, significato scientifico, testimonianza storica; ulivi monumentali come individuati ai sensi della LR 14/2007; alberature stradali e poderali.*

Il paesaggio rurale in interesse è rappresentato dal Parco multifunzionale dei Paduli

#### Art. 83 Misure di salvaguardia ed utilizzazione per i paesaggi rurali

1. Nei territori interessati dalla presenza di Paesaggi rurali come definiti all'art. 76, 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) compromissione degli elementi antropici, seminaturali e naturali caratterizzanti il paesaggio agrario e in particolare: dei muretti a secco e dei terrazzamenti; delle architetture minori in pietra o tufo, a secco e non quali specchie, trulli, lamie, cisterne, fontanili, neviere, pozzi, piscine e sistemi storici di raccolta delle acque piovane; della vegetazione arborea e arbustiva naturale, degli ulivi secolari, delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli e delle risorgive; dei caratteri geomorfologici come le lame, le serre, i valloni e le gravine. Sono fatti salvi gli interventi finalizzati alle normali pratiche colturali, alla gestione agricola e quelli volti al ripristino/recupero di situazioni degradate;

a2) ristrutturazione edilizia e nuova edificazione che non garantiscano il corretto inserimento paesaggistico, il rispetto delle tipologie edilizie e dei paesaggi agrari tradizionali, nonché gli equilibri ecosistemico-ambientali; a3) trasformazioni urbanistiche, ove consentite dagli atti di governo del territorio, che alterino i caratteri della trama insediativa di lunga durata; 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.

3. Fatta salva la procedura di accertamento di compatibilità paesaggistica, 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) realizzazione di sistemi per la raccolta delle acque piovane, di reti idrico/fognarie duali, di sistemi di affinamento delle acque reflue attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione anche ai fini del loro riciclo. L'installazione di tali sistemi tecnologici deve essere realizzata in modo da mitigare l'impatto visivo, non alterando la struttura edilizia originaria, senza comportare aumenti di superficie coperta o di volumi, non incidendo in modo significativo nella lettura dei valori paesaggistici;

b2) l'ampliamento delle attività estrattive autorizzate ai sensi della L.R.37/1985 e s.m.i. in esercizio alla data di adozione del presente Piano può essere autorizzato solo a seguito dell'accertamento dell'avvenuto recupero di una superficie equivalente a quella di cui si chiede l'ampliamento stesso avendo cura di preservare, nell'individuazione dell'area di ampliamento, i manufatti di maggiore pregio ivi presenti. In ogni caso la superficie richiesta di ampliamento non deve eccedere il 50% della superficie già autorizzata. Tutta la documentazione relativa all'accertamento dell'avvenuto recupero delle aree già oggetto di coltivazione deve essere trasmessa all'Amministrazione competente al rilascio dell'accertamento di compatibilità paesaggistica unitamente all'aggiornamento del Piano di Recupero, esteso all'intera area di cava e comprensivo di azioni ed interventi riguardanti l'area già coltivata e recuperata. Il Piano di Recupero dovrà mirare all'inserimento delle aree oggetto di attività estrattiva nel contesto paesaggistico in coerenza con le componenti antropiche, agricole, insediative e con la struttura geomorfologica e naturalistica dei luoghi.



4. Nel rispetto delle norme per l'accertamento di compatibilità paesaggistica, si auspicano piani, progetti e interventi:

c1) di demolizione senza ricostruzione di edifici esistenti e/o parti di essi dissonanti e in contrasto con le peculiarità paesaggistiche dei luoghi;

c2) manutenzione e ripristino dei muretti a secco esistenti limitati alle parti in cattivo stato di conservazione, senza smantellamento totale del manufatto;

c3) realizzazione di percorsi per la "mobilità dolce" su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio;

c4) rinaturalizzazione, manutenzione, restauro, conservazione e valorizzazione delle emergenze naturalistiche e geomorfologiche, dei manufatti e delle architetture minori.

5. Per tutti gli interventi di trasformazione ricadenti nelle aree identificate come paesaggi rurali dal PPTR, ai fini della salvaguardia ed utilizzazione dell'ulteriore contesto, è obbligatorio osservare le raccomandazioni contenute nei seguenti elaborati:

d1) per i manufatti rurali

- Elaborato del PPTR 4.4.4 – Linee guida per il restauro e il riuso dei manufatti 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;
- Elaborato del PPTR 4.4.7 - Linee guida per il recupero dei manufatti edilizi pubblici nelle aree naturali protette; d2) 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;

d3) 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 (DGR 2753/2010);
- Elaborato del PPTR 4.4.3: linee guida per il patto città-campagna: riqualificazione delle periferie e delle aree agricole periurbane;

**d4) per la progettazione e localizzazione delle infrastrutture**

- **Elaborato del PPTR 4.4.5: Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture;**

d5) 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.

6. Le misure di salvaguardia e utilizzazione di cui ai commi precedenti si applicano in tutte le zone territoriali omogenee a destinazione rurale nonché ai piani urbanistici esecutivi adottati dopo l'approvazione definitiva del PPTR.

#### 6.2.1.4 6.3.2 Componenti dei valori percettivi

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

*Consistono nei tracciati carrabili, rotabili, ciclo-pedonali e natabili dai quali è possibile cogliere la diversità, peculiarità e complessità dei paesaggi che attraversano paesaggi naturali o antropici di alta rilevanza paesaggistica, che costeggiano o attraversano elementi morfologici caratteristici (serre, costoni, lame, canali, coste di falesie o dune ecc.) e dai quali è possibile percepire panorami e scorci ravvicinati di elevato valore paesaggistico, come individuati nelle tavole della sezione 6.3.2.*

3) **Luoghi panoramici** (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)

*Consistono in siti posti in posizioni orografiche strategiche, accessibili al pubblico, dai quali si gode di visuali panoramiche su paesaggi, luoghi o elementi di pregio, naturali o antropici, come individuati nelle tavole della sezione 6.3.2.*

#### Art. 88 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le componenti dei valori percettivi

1. Nei territori interessati dalla presenza di componenti dei valori percettivi come definiti all'art. 85, comma 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) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere l'integrità dei peculiari valori paesaggistici, nella loro articolazione in strutture idrogeomorfologiche, naturalistiche, antropiche e storico-culturali, delle aree comprese nei coni visuali;

a2) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere, con interventi di grandi dimensioni, i molteplici punti di vista e belvedere e/o occludere le visuali sull'incomparabile panorama che da essi si fruisce;

a3) realizzazione e ampliamento di impianti per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;

a4) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per quanto previsto alla 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.

3. Nel rispetto delle norme per l'accertamento di compatibilità paesaggistica, **si auspicano** piani, progetti e interventi che:

c1) comportino la riduzione e la mitigazione degli impatti e delle trasformazioni di epoca recente che hanno alterato o compromesso le relazioni visuali tra le componenti dei valori percettivi e il panorama che da essi si fruisce;

c2) assicurino il mantenimento di aperture visuali ampie e profonde, con particolare riferimento ai coni visuali e ai luoghi panoramici;

c3) comportino la valorizzazione e riqualificazione delle aree boschive, dei mosaici colturali della tradizionale matrice agricola, anche ai fini della realizzazione della rete ecologica regionale;

c4) riguardino la realizzazione e/o riqualificazione degli spazi verdi, la riqualificazione e/o rigenerazione architettonica e urbanistica dei fronti a mare nel rispetto di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo;

c5) comportino la riqualificazione e valorizzazione ambientale della fascia costiera e/o la sua rinaturalizzazione; c6) riguardino la realizzazione e/o riqualificazione degli spazi verdi e lo sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile;

c7) comportino la rimozione e/o delocalizzazione delle attività e delle strutture in contrasto con le caratteristiche paesaggistiche, geomorfologiche, naturalistiche, architettoniche, panoramiche e ambientali dell'area oggetto di tutela.

4. Nei territori interessati dalla presenza di componenti dei valori percettivi come definiti all'art. 85, commi 1), 2) e 3), si applicano le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui al successivo comma 5).

5. 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 quelli che comportano:

- a1) la privatizzazione dei punti di vista “belvedere” accessibili al pubblico ubicati lungo le strade panoramiche o in luoghi panoramici;
- a2) segnaletica e cartellonistica stradale che comprometta l'intervisibilità e l'integrità percettiva delle visuali panoramiche.
- a3) ogni altro intervento che comprometta l'intervisibilità e l'integrità percettiva delle visuali panoramiche definite in sede di recepimento delle direttive di cui all'art. 87 nella fase di adeguamento e di formazione dei piani locali.

### **6.3 VERIFICA DI COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO RISPETTO ALLE NTA DEL PPTR**

A seguito della disamina del PPTR è scaturito che l'intervento di ammodernamento della S.S.275 di S.Maria di Leuca – I Lotto, che rientra tra le previsioni programmatiche di realizzazione delle infrastrutture strategiche, risulta coerente con gli obiettivi generali e specifici per il raggiungimento degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso.

L'analisi del Sistema delle Tutele del PPTR vigenti sul territorio in esame, ha rilevato delle interferenze tra le opere di progetto e alcuni dei Beni Paesaggistici e Ulteriori Contesti paesaggistici come dettagliate nel precedente paragrafo e, pertanto, al fine di verificare la coerenza dell'intervento con le NTA del piano si riportano alcune valutazioni riferite, in maniera specifica, alle interferenze delle opere di progetto con le componenti individuate.

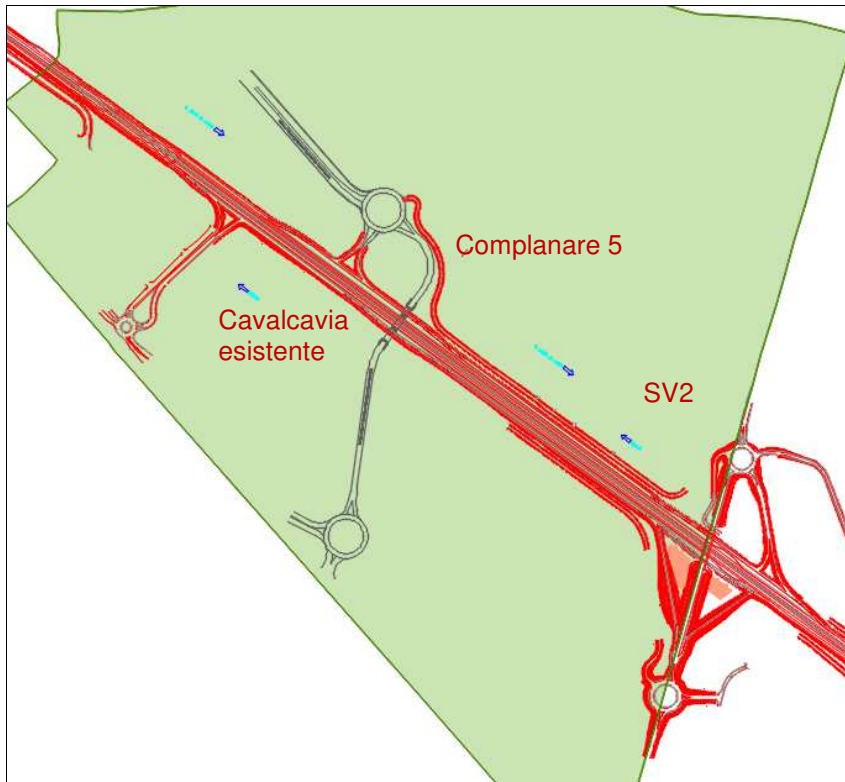
#### **Componenti idrogeologiche : VINCOLO IDROGEOLOGICO**




Le aree sottoposte a vincolo idrogeologico comprendono come descritto, l'asse principale, parte dello svincolo SV2 per Corsi e la viabilità complanare n.5, che rientrano nel territorio comunale di Maglie, oltre a una limitata porzione dello svincolo SV11 Montesano Nord e della viabilità di servizio n.61. nel comune di Montesano Salentino. In realtà, tali aree interessano parti di suolo già attualmente occupate dall'asse stradale principale della SS 275 o parti di viabilità di servizio già esistente di cui si prevede l'adeguamento della sezione.

Per quanto riguarda il territorio di Montesano Salentino, le opere di progetto lambiscono o sono marginali al perimetro che definisce il vincolo.

L'unica eccezione è rappresentata dalla complanare 5 del braccio uscente dalla rotonda esistente a sud dell'area industriale, attualmente occupata da vegetazione ad incolto.





 Vincolo idrogeologico  
 Progetto  
 Viabilità esistente

*Figura 6-19. Individuazione area sottoposta a Vincolo Idrogeologico nel territorio di Maglie con sovrapposizione porzione intervento*



*Figura 6-20. Ortofoto della porzione di territorio di Maglie sottoposto a vincolo idrogeologico interferito dal progetto*



*Foto dell'area sottoposta a vincolo idrogeologico in cui si inserisce la complanare 5*

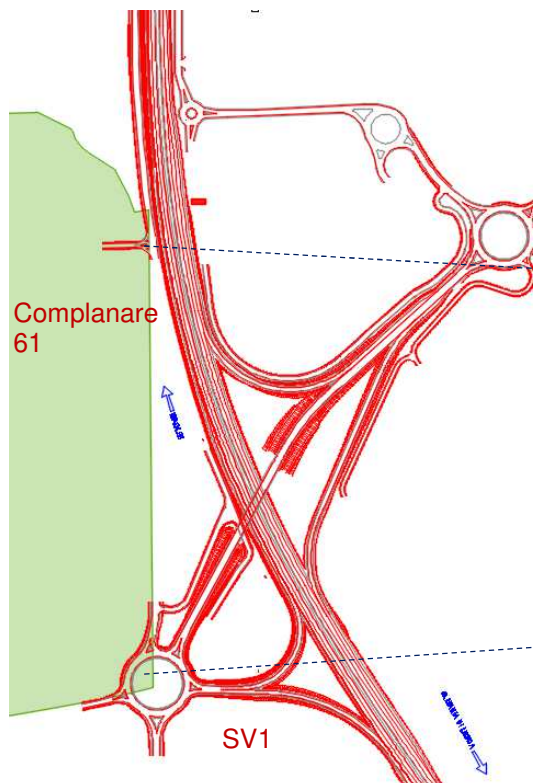
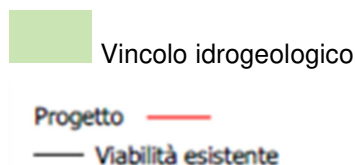


Figura 6-21. Individuazione area sottoposta a Vincolo Idrogeologico nel territorio di Montesano Salentino con sovrapposizione intervento



Figura 6-22. Ortofoto della porzione di territorio di Montesano Salentino sottoposto a vincolo idrogeologico interferito dal progetto



Considerata pertanto l'entità dell'intervento che interferisce con il vincolo idrogeologico, si può affermare che la realizzazione delle previste opere di progetto non compromettono gli aspetti idrogeologici dell'area.

### Componenti Botanico Vegetazionali:

#### BOSCHI

Dall'analisi delle Componenti Botanico vegetazionali è emerso che l'intervento interferisce con aree a Bosco nel territorio di Maglie e nel territorio di Muro Leccese limitatamente all'adeguamento dell'asse principale.

La tipologia di intervento non rientra tra quelli consentiti dall'art. 62 delle NTA del Piano.

Nel dettaglio si rileva che nel **Comune di Maglie** la zona interferente riguarda la parte di area boscata che lambisce l'attuale SS16 e che, come rilevato e come riportato nella tavola del censimento della vegetazione (allegato T00IA00AMBRE02\_A) dello Studio di Impatto ambientale, è costituita da piante di Eucalipto. Tali alberature sono in realtà quelle insistenti sulle scarpate dell'attuale sede stradale nonché fascia di rispetto stradale di proprietà ANAS (Figura 6-24).

Come visibile dalle figure seguenti anche la scarpata ovest risulta interessata dallo stesso impianto vegetativo sebbene non perimetrata come bosco. Il progetto, in accordo con le indicazioni riportate al punto 3 comma b2) del richiamato art.62 delle NTA del PPTR, prevede in tale tratta la realizzazione del primo attraversamento faunistico della sede stradale.



**Legenda PPTR**

- Boschi
- Aree di rispetto dei boschi
- SS16 oggetto di ammodernamento di progetto

Sistema Informativo Territoriale - Regione Puglia – 04/04/2022



Figura 6-23. Stralcio PPTR in corrispondenza dell'area a bosco interferente: Stato attuale



Figura 6-24. Stralcio PPTR in corrispondenza dell'area a bosco interferente: Situazione di progetto





Figura 6-25. Estratto Tavola Censimento della Vegetazione allegata al SIA (allegato T00IA00AMBRE02\_A)

Per quanto riguarda **il territorio di Muro Leccese** l'analisi condotta ha rilevato l'interferenza dell'asse principale in quattro zone specifiche che per una migliore descrizione sono di seguito numerate da 1 a 4 procedendo da nord verso sud.

[Area a Bosco N. 1](#)

Il tratto stradale sembra invadere per una limitata area, di forma pressoché triangolare, i confini del bosco nella parte compresa tra il ciglio stradale e la scarpa. In realtà il progetto si sovrappone a semplici alberature stradali come individuato in Figura 6-26.

[Area a Bosco N. 2](#)

Il tratto stradale non invade i confini del bosco. In realtà il progetto della strada lambisce con il ciglio esterno il muretto di recinzione del bosco Figura 6-26.



Figura 6-26. Estratto PPTR. Dettaglio aree a bosco n. 1 e n. 2 in corrispondenza della viabilità di progetto

### Area a Bosco N. 3

Il tratto stradale lambisce il perimetro esterno dell'area a bosco, la cui vegetazione, come evidenziato dalle figure seguenti e come rilevato in loco e riportato nella Tavola del Censimento della Vegetazione, risulta costituita da Macchia Mediterranea. (Figura 6-27)

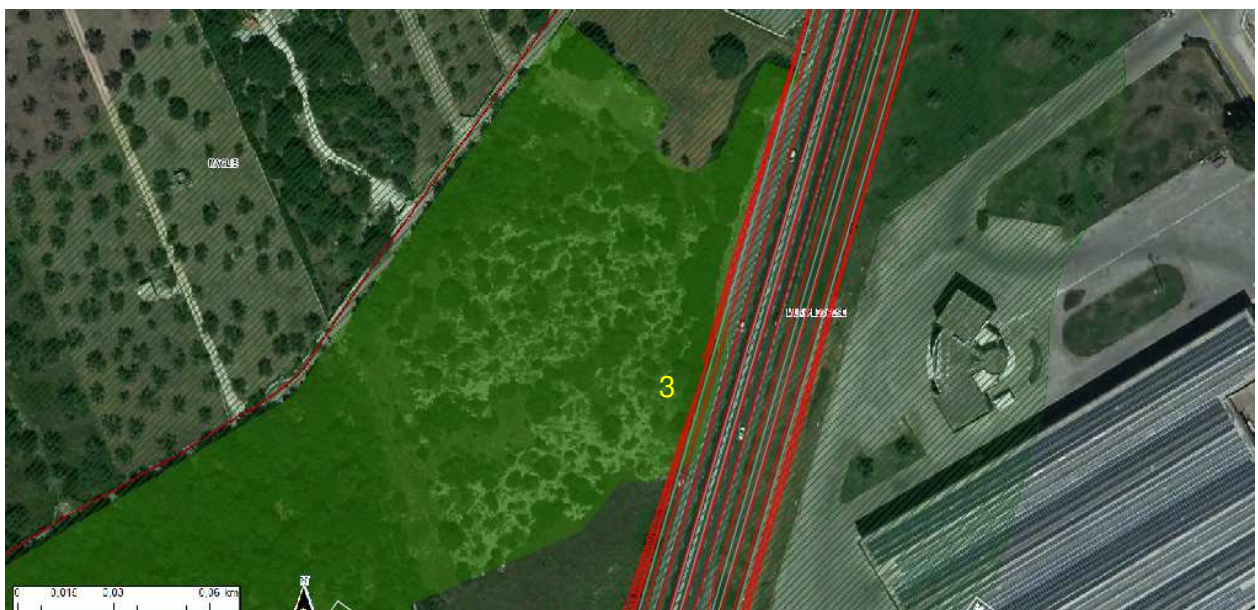


Figura 6-27. Estratto PPTR. Dettaglio area a bosco n. 3 in corrispondenza della viabilità di progetto





Figura 6-28. Carta della Vegetazione in corrispondenza dell'area a Bosco n. 3



Figura 6-29. Carta della Vegetazione in corrispondenza dell'area a Bosco n. 3



Figura 6-30. Estratto Tavola Censimento della Vegetazione (Allegato T00IA00AMBRE03\_A del SIA)



Foto: vista area a macchia mediterranea a margine della SS275 (Fonte: google map)

#### Area a Bosco N. 4



Figura 6-31. Estratto PPTR. Dettaglio area a bosco n. 4 in corrispondenza della viabilità di progetto





Figura 6-32. Carta della Vegetazione in corrispondenza dell'area a Bosco n. 4

Foto: vista Bosco di Lecci (Fonte: google map)



Figura 6-33. Estratto Tavola Censimento della Vegetazione (Allegato T00IA00AMBRE03\_A del SIA)

Come evidenziato in Figura 6-33, il tratto stradale lambisce il perimetro esterno del muro di cinta del bosco di lecci senza pertanto interferire.

In relazione all'analisi di dettaglio risulta pertanto che l'allargamento della sede stradale interesserà il solo abbattimento di alberi di Eucalipto, posti a margine dell'attuale viabilità e sulle scarpate nel comune di Maglie, e di sporadiche essenze di macchia mediterranea poste a margine della banchina esistente come sopra individuate nel territorio di Muro Leccese. Si sottolinea infatti che alcune delle varianti localizzative previste nell'ambito di detta progettazione sono state studiate al fine di evitare sovrapposizioni con aree a bosco.

Considerato inoltre le opere di mitigazione paesaggistico ambientale, si ritiene che tale intervento possa essere sostenibile anche in funzione dello stato di fatto dei luoghi in cui il progetto si inserisce.

### AREE DI RISPETTO DEI BOSCHI

La tipologia di intervento non rientra tra quelli consentiti dall'art. 63 delle NTA del Piano riferito alle Misure di Salvaguardia e di utilizzazione delle Aree di rispetto dei Boschi.

L'analisi effettuata ha rilevato che l'intervento nel suo sviluppo interferisce più volte con parti dei territori comunali con Aree di rispetto dei boschi.

A tal riguardo è da dire che le opere maggiormente significative riguardano l'adeguamento della sezione, ove necessario, e l'impermeabilizzazione di alcune strade secondarie attualmente non asfaltate; la sistemazione delle stesse è resa necessaria ai fini della sicurezza della rete di viabilità secondaria. Per

quanto riguarda la presenza di elementi seminaturali caratterizzati da muretti a secco si prevede lo smontaggio e il ripristino degli stessi in posizione arretrata, ove interferiti.

## **PRATI E PASCOLI NATURALI**

### **L'intervento non rientra tra quelli consentiti di cui all'art. 66 delle NTA del PPTR**

Per quanto riguarda l'interferenza dell'intervento con gli ulteriori contesti paesaggistici definiti dai Prati e Pascoli Naturali, il rilevamento effettuato nella fase preliminare alla progettazione ha messo in luce che le colture affioranti nell'area di interferenza non rappresentano ambiti di particolare pregio. Inoltre, si tratta di interventi estremamente circoscritti in termini di superficie interessata i quali, peraltro, non prevedono interessamento di elementi antropici del paesaggio agrario di alta valenza paesaggistica.

In linea comunque con quanto riportato al comma 3 del suddetto art. 66 nel caso di interessamento si prevede lo smontaggio e ricollocazione in opera di eventuali muretti a secco interferiti. Il progetto inoltre in coerenza con quanto definito dallo stesso comma, prevede nel caso di realizzazione di nuovi tratti di muretti a secco la costruzione mediante l'impiego di materiali locali e nel rispetto dei caratteri costruttivi e delle qualità paesaggistiche dei luoghi; la messa a dimora di impianti vegetazionali con specie arbustive e arboree autoctone. Nei punti critici ove la sede stradale può costituire uno sbarramento per l'attraversamento della fauna selvatica il progetto prevede comunque un congruo numero di varchi per permettere il passaggio in sicurezza della stessa fauna selvatica.

### **Componenti culturali insediative:**

#### **PAESAGGI RURALI**

Dall'analisi condotta deriva che la complanare 35 di progetto lambisce l'ambito dei paesaggi rurali definito dal Parco Multifunzionale dei Paduli relativamente alla porzione che rientra all'interno del territorio comunale del Botrugno.

Tale interferenza sia in riferimento alla tipologia di opera che di superficie occupata non è tale da determinare alcuna profonda trasformazione o alterazione della valenza paesaggistica del Parco.

In relazione agli indirizzi dettati dall'art. 83 comma 5 delle NTA del Piano, riferito alle specifiche misure di salvaguardia e di utilizzazione dei paesaggi rurali, è da rilevare che l'intera progettazione è stata impostata sul rispetto delle raccomandazioni contenute nei seguenti elaborati:

#### **d1) per i manufatti rurali**

- **Elaborato del PPTR 4.4.4 – Linee guida per il restauro e il riuso dei manufatti in pietra a secco;**

#### **d4) per la progettazione e localizzazione delle infrastrutture**

- **Elaborato del PPTR 4.4.5: Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture.**

### **Area di Rispetto Delle Componenti Culturali e Insediative (Zone di Interesse Archeologico)**

Nel territorio di Melpignano l'intervento risulta interferire con l'area di rispetto del Menhir Calamauri che, comunque, non risulta in alcun modo interessato dal progetto; infatti, solo una minima porzione a nord della stessa area archeologica, tra l'altro già parzialmente asfaltata che lambisce l'attuale SS16, sarà interessata dalla strada complanare n. 4 di progetto che si innesta sul tratto di stradina esistente per consentire l'accesso agli stabilimenti industriali ubicati in zona.

Oltre alle considerazioni sopra riportate, per maggiori dettagli relativi ad elementi specifici di tutela del paesaggio quali ad esempio: muretti a secco, impermeabilizzazione di strade secondarie non asfaltate e aspetti faunistici, e opere a verde e valorizzazione di elementi di valore storico culturale si rimanda al Capitolo riferito ai previsti interventi di Mitigazione della presente Relazione.

### Componenti dei Valori Percettivi:

In riferimento all'intersezione di alcune opere di progetto con strade a valenza paesaggistica e di aree comprese tra i luoghi panoramici si rileva che l'intervento generale non comporta alcuna modifica dello stato dei luoghi che possa compromettere l'integrità dei peculiari valori paesaggistici, dei punti di vista e belvedere o tali da occludere le visuali del panorama attualmente godibili.

Inoltre nell'ambito della progettazione è stato previsto un accurato studio del verde riguardante i sestii di impianto previsti lungo la viabilità in oggetto compatibili con i mosaici colturali della tradizionale matrice agricola del territorio attraversato e, comunque di tutti gli ambiti attraversati dall'infrastruttura.

## 6.4 VERIFICA DI COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO CON GLI OBIETTIVI DI QUALITÀ PAESAGGISTICA E TERRITORIALE DI CUI ALLE SCHEDE D'AMBITO:

*Vedasi allegato alla presente Relazione*

## 6.5 AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA

**Ai sensi dell'art. 90**, delle NTA del PPTR gli interventi che comportino modificazione dello stato dei luoghi sui beni paesaggistici, fatti salvi gli interventi espressamente esclusi a norma di legge, sono subordinati **all'Autorizzazione Paesaggistica** prevista dal Codice rilasciata nel rispetto delle relative procedure.

Inoltre, **ai sensi del comma 10 del articolo 91 delle stesse NTA**, per gli interventi assoggettati tanto al regime dell'Autorizzazione quanto a quello dell'Accertamento, l'autorità competente rilascia la sola Autorizzazione paesaggistica che deve recare in sé gli elementi di valutazione previsti per l'accertamento di compatibilità paesaggistica; quest'ultimo sarà contenuto nell'unico provvedimento autorizzatorio.

**L'Autorità competente ai fini dell'esperimento della procedura e del rilascio del relativo provvedimento conclusivo è la Regione Puglia.**

In relazione alla compatibilità dell'intervento con le prescrizioni e Misure di Salvaguardia e utilizzazione di cui alle NTA del PPTR e con riferimento ai Beni Paesaggistici e Ulteriori Contesti Paesaggistici individuati, **l'intervento è, pertanto, soggetto ad Autorizzazione Paesaggistica in deroga ai sensi dell'art. 95 delle NTA del PPTR.**

**Infatti, ai sensi del comma 1 del suddetto art. 95 "Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali. Il rilascio del provvedimento di deroga è di competenza della Regione.**

### Verifica di Compatibilità dell'intervento con gli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale di cui alle schede d'ambito:

*Vedasi allegato alla presente Relazione*



## 6.6 PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT)


La Regione Puglia è dotata del Piano Regionale dei Trasporti approvato con DGR n. 814 del 23.03.2010. Il Piano Regionale dei Trasporti è attuato mediante Piani attuativi di cui l'ultimo, il Piano Attuativo 2015-2019, di durata quinquennale, è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 598 del 26.04.2016.

Il PRT si rapporta con gli altri strumenti di pianificazione a livello regionale e subordinati tra cui il PPTR approvato definitivamente con Deliberazione di G.R. n.176 del 16/02/2015, i piani territoriali di coordinamento provinciale (PTCP) e con i piani del traffico per la viabilità extraurbana (PTVE) vigenti al momento della redazione o dell'aggiornamento del piano attuativo.



REGIONE PUGLIA	
Assessorato alle Infrastrutture e Mobilità	
PIANO REGIONALE dei TRASPORTI	
PIANO ATTUATIVO 2015-2019	
	N. TAVOLA
	2
	FORMATO TAVOLA
	A0 estendeb.
	SCALA
	1:300.000
	DATA
	08 Aprile 2016
<b>TRASPORTO STRADALE</b>	

Figura 6-34. Piano Attuativo 2015-2019 del PRT : Tav.2 – Trasporto stradale

	s5005	SS275 - Ampliamento a quattro corsie da Maglie a intersezione con SP210 Alessano-Marina di Novaglie (con la realizzazione in variante a quattro corsie fra Montesano Salentino e l'incrocio con la SP210) con sezione tipo B	ANAS
---	-------	--	------

Il Piano Attuativo definisce *“tutti gli interventi infrastrutturali per le modalità stradale, inclusa la componente della mobilità ciclistica, ferroviaria, marittima e aerea, e delle relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione”*.

Gli “obiettivi e le conseguenti strategie/linee di intervento dei Piani discendono, a livello generale, dalla vigente legislazione in materia (L.R. 18/2002 - L.R. 16/2008) e, per aspetti specifici, innovativi, o di maggior dettaglio, dal quadro definito dal Programma Operativo Regionale Puglia 2014-2020 di cui alla DGR 1498 del 17.07.2014 e, per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Locale, dal Piano di Riprogrammazione regionale approvato con D.G.R. 1991 del 25 ottobre 2013 e dal Piano di Riclassificazione dei servizi automobilistici sostitutivi approvato con D.G.R. 1221 del 1.7.2013”.

**Come evidenziato in Figura 6-34 l'intervento previsto in progetto è in linea con il Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti che identifica lo specifico tratto della S.S.275 con codice 5005 SS275 - Ampliamento a quattro corsie da Maglie a intersezione con SP210 Alessano-Marina di Novaglie (con la realizzazione in variante a quattro corsie fra Montesano Salentino e l'incrocio con la SP210) con sezione tipo B di competenza ANAS.**

Con D.D. n. 149 del 28.10.2021 “L.R. 44/2012 e s.m.i. “Avvio del Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica e adozione del Documento preliminare del Piano Attuativo 2021 – 2027 del Piano Regionale dei Trasporti e del Rapporto preliminare di Orientamento”, la Sezione Infrastrutture per la Mobilità della Regione Puglia ha dato avvio alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione di Incidenza, del Piano Attuativo 2021-2027 del Piano Regionale dei Trasporti. Con la stessa determina sono stati approvati:

- Rapporto Preliminare di Orientamento comprensivo del “Questionario per la consultazione preliminare” e dell’Elenco dei Soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali da consultare;;
- Documento Preliminare di Piano e Allegato “Banca Dati da Fonte”

L’Aggiornamento del Piano Attuativo del PRT della Regione Puglia 2021-2027 in fase di redazione, evidenzia il tratto di S.S. 275 in oggetto tra quelli in fase di progettazione.

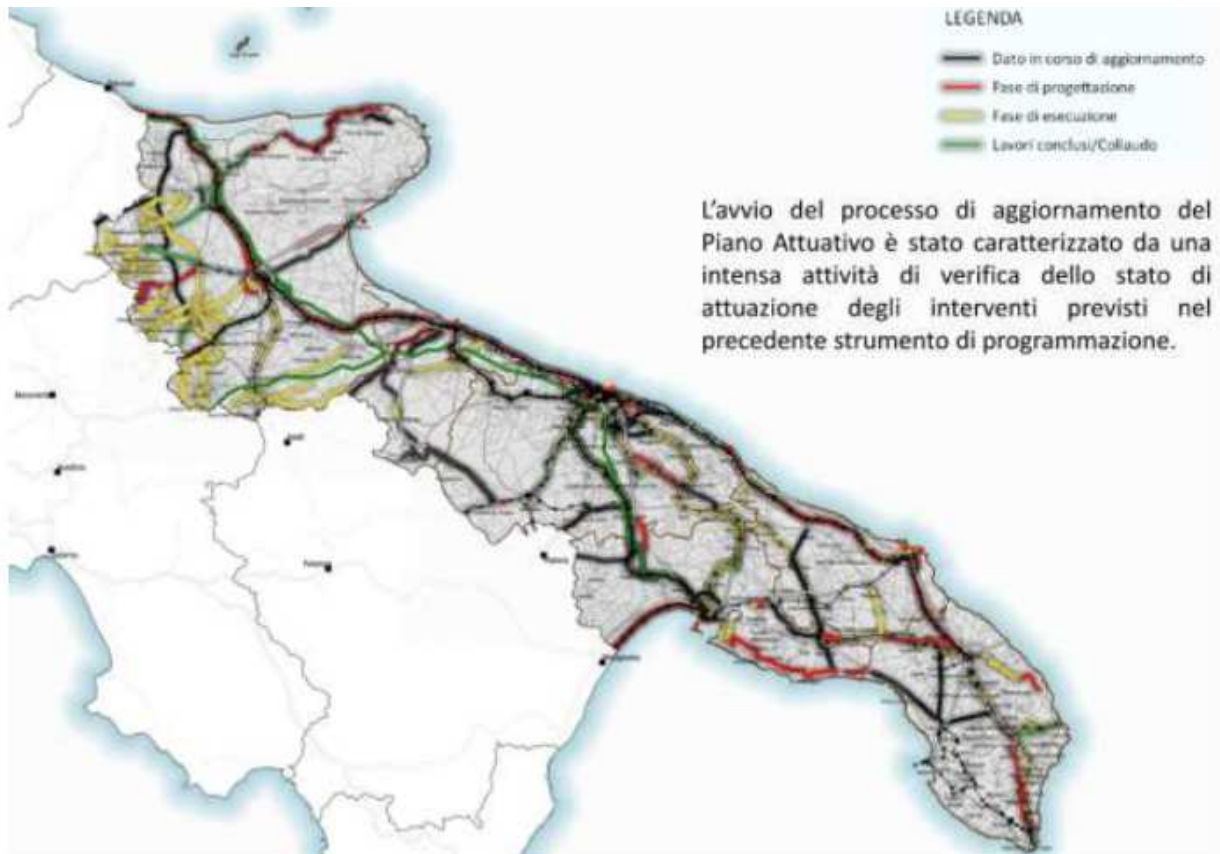


Figura 6-35. Estratto dall'aggiornamento del Piano Attuativo del PRT della Regione Puglia 2021-2027

## **6.7 PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO DELLA PUGLIA (PAI)**

La Autorità di Bacino Interregionale della Puglia, con delibera del Comitato Istituzionale n° 39 del 30.11.2005, ha approvato il Piano di Bacino della Puglia, stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) e relative Norme Tecniche di Attuazione.

Il Piano di Bacino Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino della Puglia (PAI) è finalizzato al miglioramento delle condizioni di regime idraulico e della stabilità geomorfologica necessario a ridurre gli attuali livelli di pericolosità e a consentire uno sviluppo sostenibile del territorio nel rispetto degli assetti naturali, della loro tendenza evolutiva e delle potenzialità d'uso.

Il PAI costituisce Piano Stralcio del Piano di Bacino, ai sensi dall'articolo 17 comma 6 ter della Legge 18 maggio 1989, n. 183 (attualmente recepita dal nuovo Codice dell'Ambiente D. Lgs. 152/2006 del 14/04/2006) ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo ricadente nel territorio di competenza dell'Autorità di Bacino della Puglia.

All'interno del territorio di propria competenza, il PAI individua e perimetra:

- *Aree a Pericolosità Geomorfologica:*

Aree a pericolosità geomorfologica molto elevata (P.G.3);

Aree a pericolosità geomorfologica elevata (P.G.2);

Aree a pericolosità geomorfologica media e moderata (P.G.1).

- *Aree a Pericolosità Idraulica:*

Bassa probabilità di inondazione (BP);

Media probabilità di inondazione (MP);

Alta probabilità di inondazione (AP)

Piano definisce, infine, il Rischio idraulico (R) come Entità del danno atteso correlato alla probabilità di inondazione (P), alla vulnerabilità del territorio (V), al valore esposto o di esposizione

al rischio (E) determinando:

- Aree a rischio molto elevato (R4);

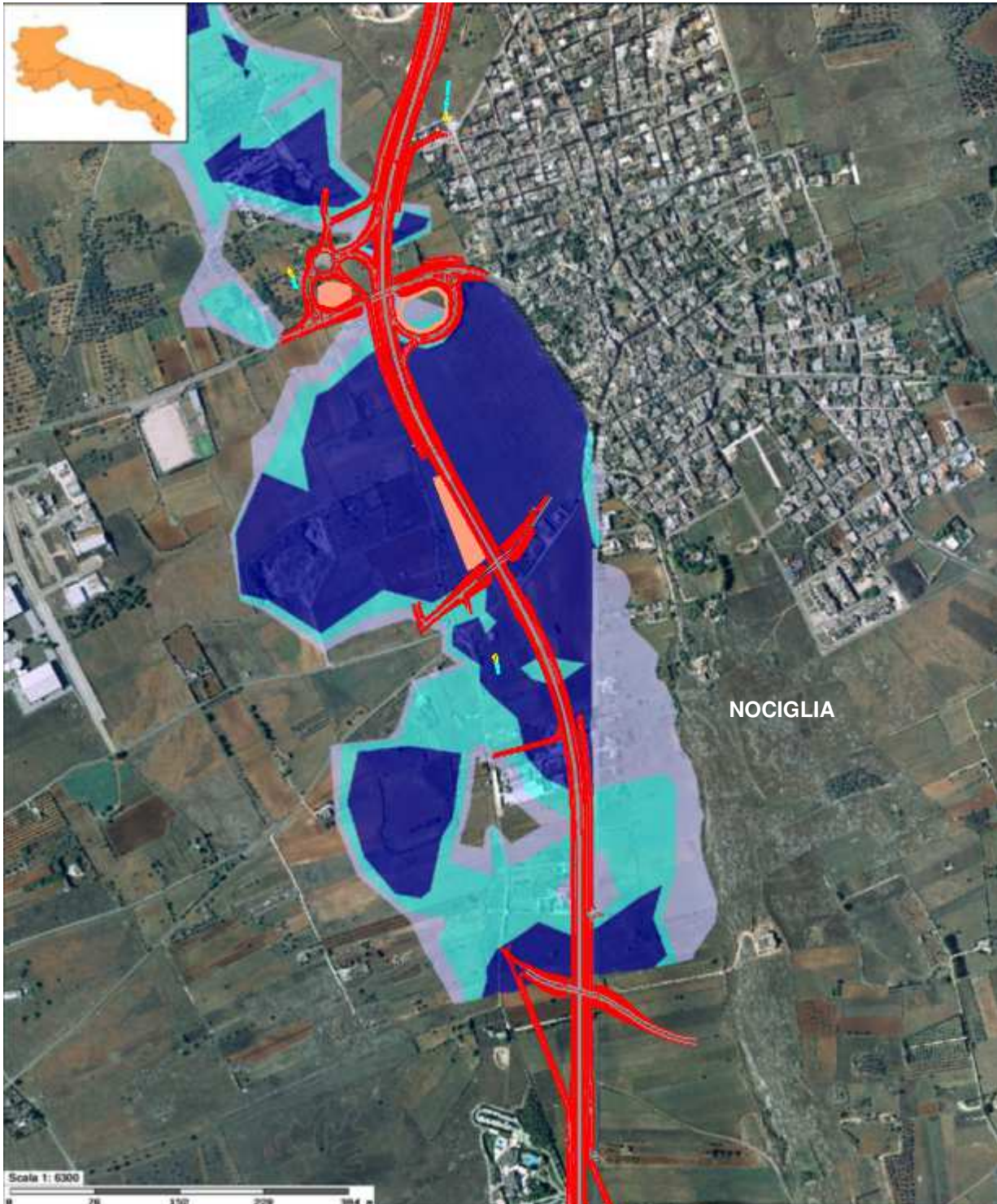
- Aree a rischio elevato (R3);

- Aree a rischio medio/moderato (R2);

- Aree a rischio lieve (R1).

Attraverso il WebGIS dell'Autorità di Bacino Puglia, accessibile dal sito internet [www.adb.puglia.it](http://www.adb.puglia.it) è fruibile la cartografia allegata al PAI.





**Pericolosità e Rischio**

Peric. Idraulica

■ bassa (BP)

■ media (MP)

■ alta (AP)

**Cartografia di base**

Figura 6-36. Stralcio PAI con sovrapposizione intervento di progetto nel Comune di Nociglia: Pericolosità Idraulica



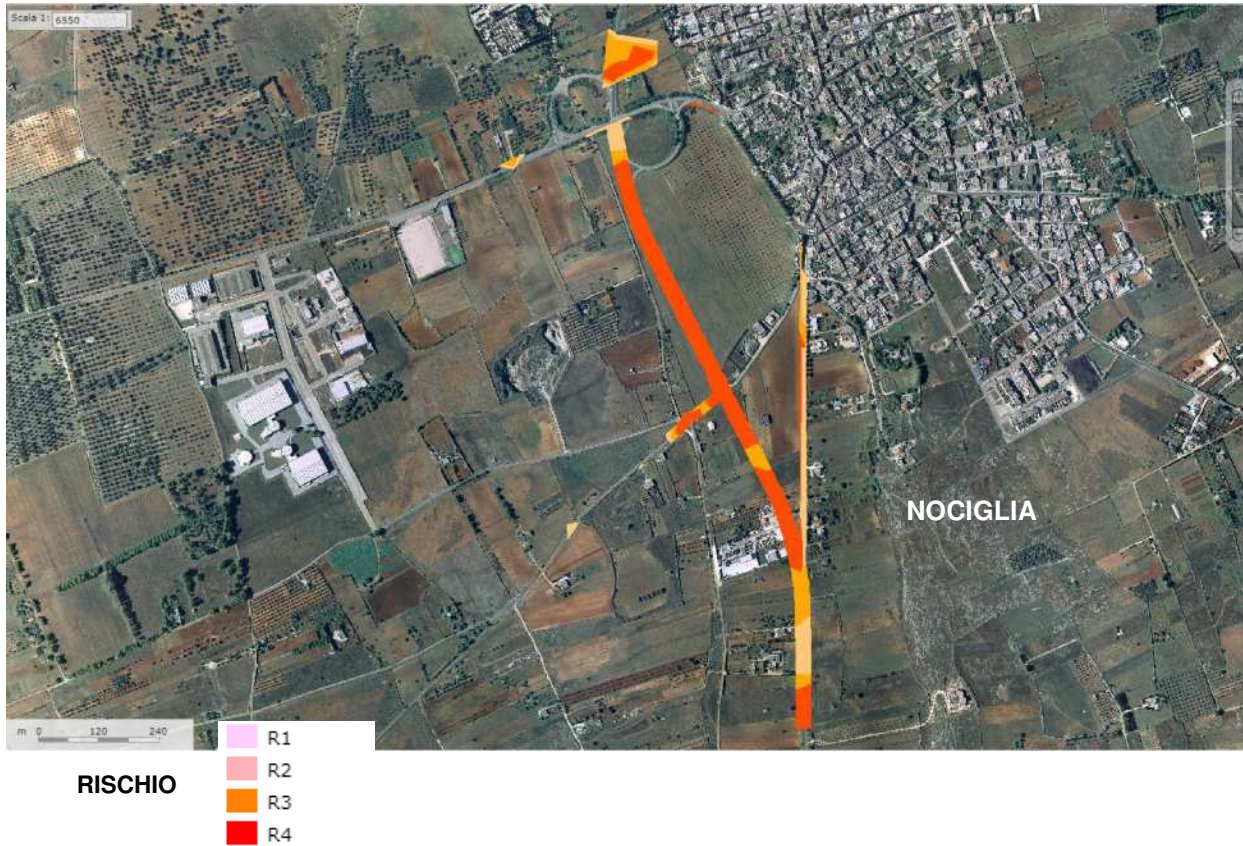


Figura 6-37. Stralcio PAI con sovrapposizione intervento di progetto nel Comune di Nociglia: Rischio



Figura 6-38. Stralcio PAI con sovrapposizione intervento di progetto nel Comune di Tricase: Pericolosità Idraulica





*Figura 6-39. Stralcio PAI con sovrapposizione intervento di progetto nel Comune di Tricase: Rischio*

La sovrapposizione del tracciato di progetto evidenzia che l'unica interferenza con aree a pericolosità idraulica è quella determinata dalle aree a bassa media e alta pericolosità nel territorio di Nociglia.

Il tracciato non interferisce invece con il perimetro delle aree a pericolosità idraulica nel Comune di Tricase come evidenziato in Figura 6-38.

In prossimità dello Svincolo SV9B Nociglia, sulla base della modellazione effettuate con TR 200 anni, per mettere in sicurezza il tracciato stradale è stato necessario adeguare la livelletta del tracciato in corrispondenza dell'Area di Nociglia dalla pk 13+520 alla pk 14+380 e modificare leggermente le rampe dello svincolo. Per limitare le aree allagabili sono state inserite due vasche aventi una profondità di circa 1,5 m rispetto al piano campagna circostante. La prima è stata inserita nell'area interclusa dello svincolo di Nociglia allo scopo di raccogliere le acque a nord dello svincolo e la seconda è stata inserita tra la pk 14+140 alla pk 14+300 allo scopo di raccogliere le acque provenienti da ovest e abbassare di conseguenza il livello dell'acqua in prossimità della strada di progetto.



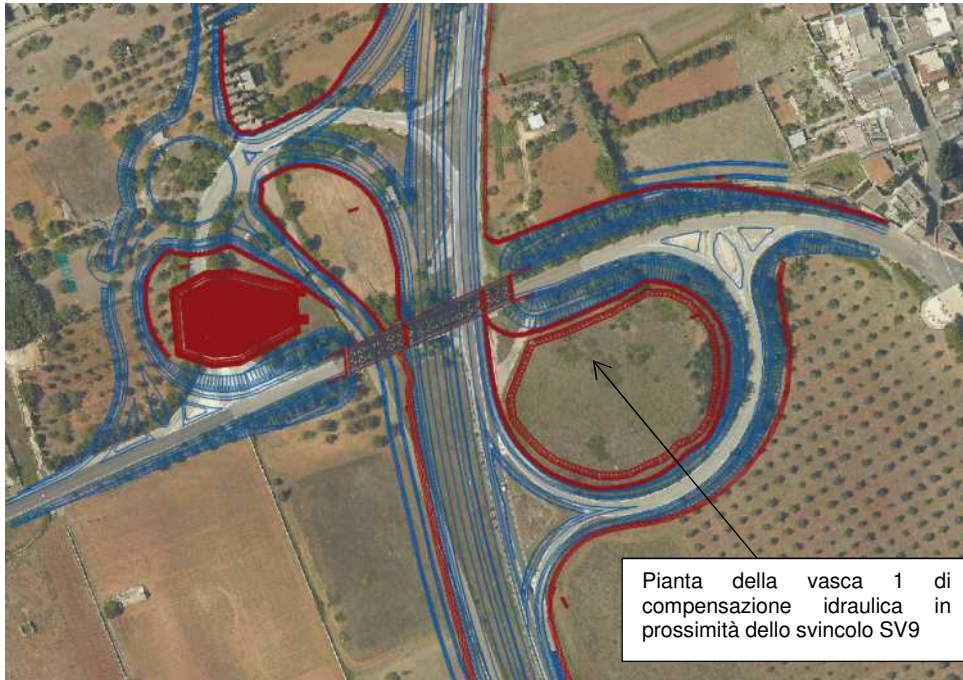


Figura 6-40. Pianta della vasca di compensazione idraulica (da pk 13+520 alla pk 14+380) in prossimità dello Svincolo 9B Nociglia

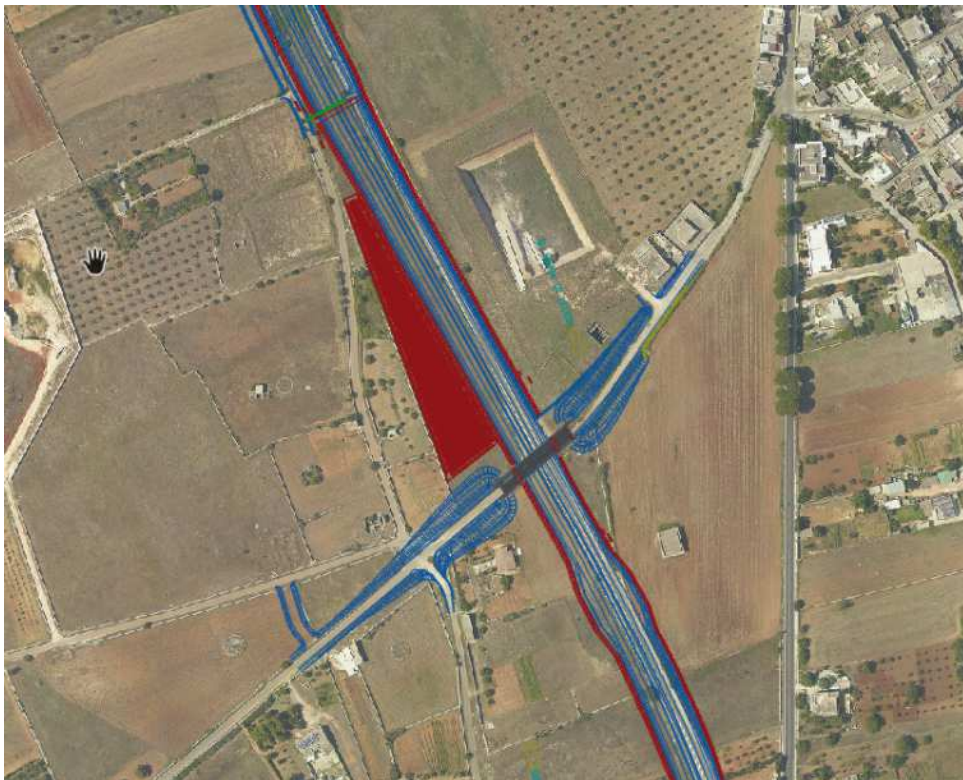
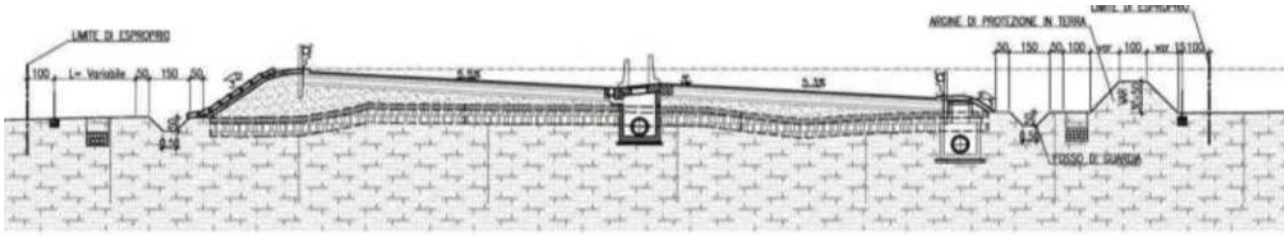


Figura 6-41. Pianta della vasca di compensazione idraulica (da 14+140 alla pk 14+300) in prossimità dello Svincolo 9B Nociglia

Inoltre, nelle parti di tracciato in curva, dove il ciglio risulta a quota piano campagna o più basso, tra il km 13+590 e il Km 13+840 lato est e tra il km 14+140 e km 14+720 lato ovest, viene inserito un argine dall'altezza massima di circa 50 cm, per proteggere la carreggiata dalle inondazioni. La quota massima dell'argine di progetto risulta sempre inferiore alla quota dell'arginello stradale della carreggiata opposta per

non recare modifiche dal punto di vista paesaggistico rispetto alle opere previste nel progetto definitivo iniziale.

Di seguito si riporta la sezione tipologica dell'argine di protezione inserito.



*Figura 6-42. Sezione Tipo in curva all'interno delle aree endoreiche con argine di protezione idraulica*

Si rileva che l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale ha già espresso il proprio parere di compatibilità dell'intervento al PAI con atto N.0010282 U del 10/09/2019 con prescrizione. sul precedente progetto definitivo all'interno della Verifica di Ottemperanza.

Con il presente progetto di Ammodernamento della SS275 della tratta Maglie – Santa Maria di Leuca I Lotto, sono state inserite nuove opere al fine di porre l'opera in sicurezza idraulica, (NTA – Art. 36 del PAI Puglia), e ad evitare un incremento della pericolosità idraulica nelle aree contermini a quelle di intervento (NTA – Art. 4). Con riferimento alle criticità del progetto definitivo del 2005 riportate nel parere AdB Puglia (nota Prot. 367 del 09/02/2006) e alle prescrizioni formulate dal CIPE, sono state inoltre previste n.6 vasche di compensazione idraulica che hanno lo scopo di lasciare inalterati i volumi contenuti nelle aree endoreiche individuate nell'apposito studio idraulico in prossimità del tracciato in progetto.



## 6.8 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP)

La Provincia di Lecce è dotata di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 75 del 24 ottobre 2008 (B.U. R. P. - n. 8 del 15-1-2009). Il PTCP rappresenta lo strumento per mezzo del quale la Provincia partecipa ai processi di pianificazione e programmazione promossi dallo Stato, dalla Regione Puglia e da altri soggetti pubblici aventi titolo.

Il PTCP recepisce e integra le disposizioni del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR). Salvo intesa, ai sensi dell'articolo 57 del D. Lgs 31 marzo 1998 n. 112, la disciplina del PPTR prevale su quella del PTCP per le eventuali parti in contrasto.

Il Piano (art. 1.1.1 delle NTA) si pone come obiettivo generale la costruzione di un quadro di coerenze entro il quale le singole Amministrazioni ed istituzioni possano definire, eventualmente anche attraverso specifiche intese, le politiche per il miglioramento della qualità e delle prestazioni fisiche, sociali e culturali del territorio provinciale. In ultima analisi gli scopi finali da raggiungere attraverso tali politiche dovrebbero concretizzarsi:

- nello sviluppo del benessere e nell'incremento dei redditi individuali e collettivi;
- nell'espansione delle attività produttive e dell'occupazione coerentemente alla diffusione della naturalità;
- **nel miglioramento dell'accessibilità e della mobilità nel Salento;**
- nella migliore articolazione dei modi di abitare nelle diverse situazioni concentrate e disperse;
- nella salvaguardia e nel recupero dei centri antichi e dell'immenso patrimonio culturale diffuso;
- nello sviluppo turistico compatibile.

Ai fini della verifica di compatibilità del progetto con le priorità e gli obiettivi del Piano sono stati visionati i seguenti elaborati di Piano:

- Le politiche della Mobilità: M.5.1- M.2.1.A;
- V.5.1.A – *Vincoli e salvaguardia*
- Norme Tecniche di Attuazione

Il Piano persegue una strategia incrementale per le politiche della Mobilità che, ai sensi dell'art. 3.2.1.1 delle NTA, *consistono in un insieme di azioni tese ad aumentare l'accessibilità ad una serie diffusa di destinazioni interne ed esterne al Salento e di conseguenza ad aumentare la velocità effettiva, il comfort e la sicurezza dei movimenti materiali ed immateriali all'interno del Salento e tra questo ed il resto del mondo. Per velocità effettiva il Piano intende il tempo complessivo necessario a compiere il tragitto tra un'origine ed una destinazione (il tempo cioè che comprende l'abbandono dell'origine solitamente coincidente con l'uscita da un centro urbano, da una zona produttiva o da un quartiere, il tragitto, l'ingresso nel luogo di destinazione ed il reperimento eventuale di un'area di sosta), non la velocità istantanea su un tratto della rete, le due grandezze essendo tra loro legate, come noto, non in modi banali. Per comfort il Piano intende l'insieme di condizioni che rendono il percorso poco faticoso e piacevole; per sicurezza intende l'insieme di misure tese a diminuire l'incidentalità e le sue conseguenze.*

Come evidenziato nella Figura seguente, l'elaborato **M.5.1 Piano fa rientrare la SS275 e il tratto di SS16 compresi in progetto tra le “Strade Tubo” ovvero tra le strade extraurbane di categoria A e B.**

L'insieme dei grandi assi costituito dalle SS.101, SS274, SS275 (*tubo*) diventa, nel Piano Territoriale di Coordinamento, una figura aperta, funzionale soprattutto al trasporto pesante e connessa, attraverso una serie di assi trasversali (*pendoli*), alle principali aree produttive, ai principali porti (Gallipoli ed Otranto) ed aeroporti (Brindisi e Galatina) ed al resto del mondo. La ferrovia raggiunge le principali piattaforme industriali ed i porti commerciali. Tra le maglie di questa rete principale, composta dal *tubo* e dai *pendoli* e dalla *ferrovia* trova posto la rete minuta della percolazione fatta di elementi la cui funzione è l'irrorazione capillare del territorio (*spugna*). (art.3.2.2.3 delle NTA).

Il *tubo* è una strada a quattro corsie con svincoli a più livelli che si congiunge alle principali direttrici verso nord e verso ovest. I *pendoli* sono strade a due corsie ampie, con spartitraffico e banchina. Gli incroci sono risolti con rotonde di dimensioni adeguate al passaggio di mezzi pesanti. (art.3.2.2.3, co. c. delle NTA).

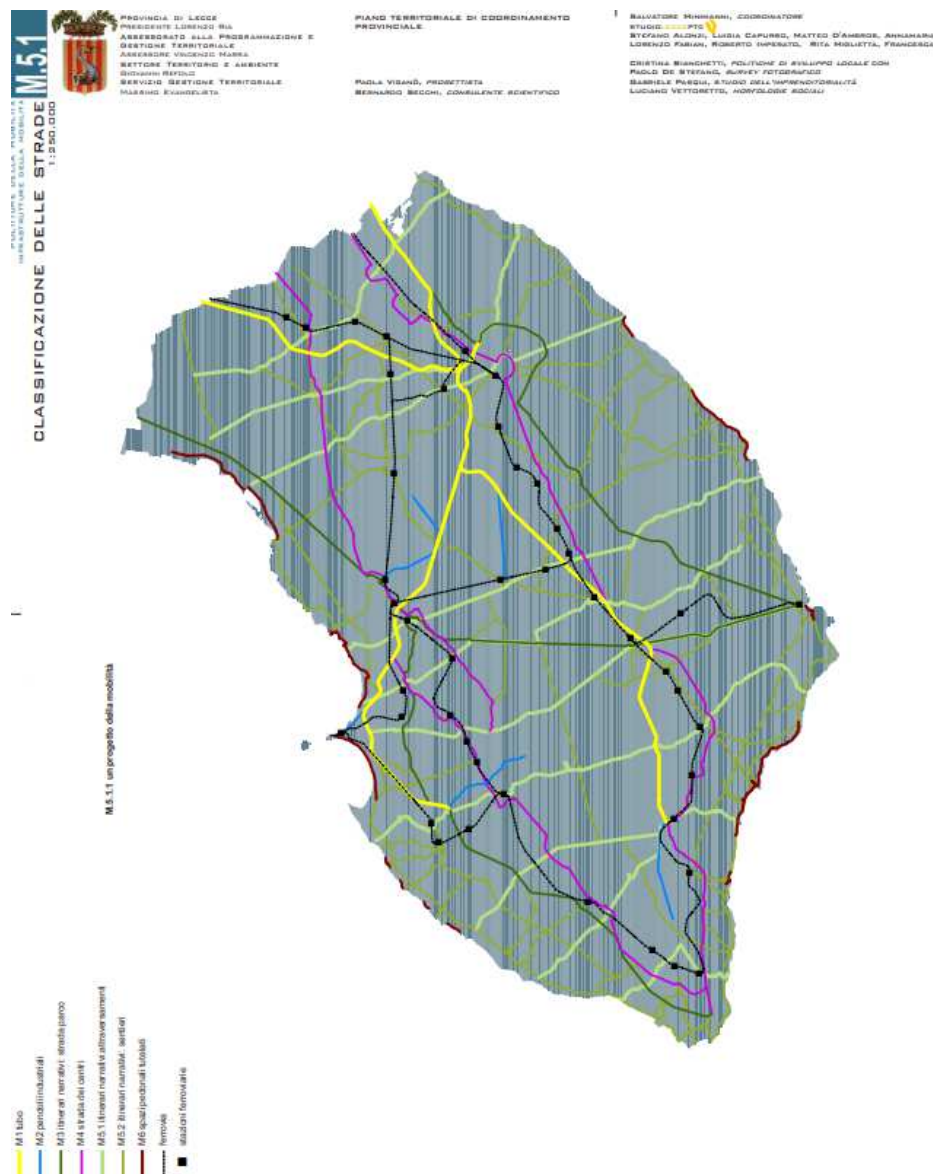


Figura 6-43. Estratto Elaborato M.5.1.1 Un progetto per la Mobilità

Il Piano prevede azioni di adeguamento incrementali delle SS. 101, SS. 274, SS. 275 che ne rendano costanti le caratteristiche tecniche, di nuova costruzione di alcuni tratti, di completamento dei pendoli che congiungono le superstrade alle maggiori zone produttive e di revisione di alcuni svincoli, in particolare la razionalizzazione degli svincoli del tubo mediante “rotatorie all’olandese” in prossimità delle intersezioni con i pendoli, (tav. M.5.1.3 Adeguamento e tratti di nuova costruzione).

Date le velocità generalmente consentite sui tratti di questa parte della rete viabilistica salentina gli adeguamenti debbono ispirarsi prioritariamente ad un criterio di massima sicurezza: dovranno perciò essere impediti nuovi accessi isolati alle stesse strade e chiusi quelli esistenti mediante la costruzione di strade laterali di servizio.

Il Piano Territoriale di Coordinamento, tenendo conto della maggior intensità dei flussi di traffico, propone il prolungamento della SS275 verso Tricase.





Figura 6-44. Estratto elaborato M.5.1.3 “Adeguamento e tratti di nuova costruzione”

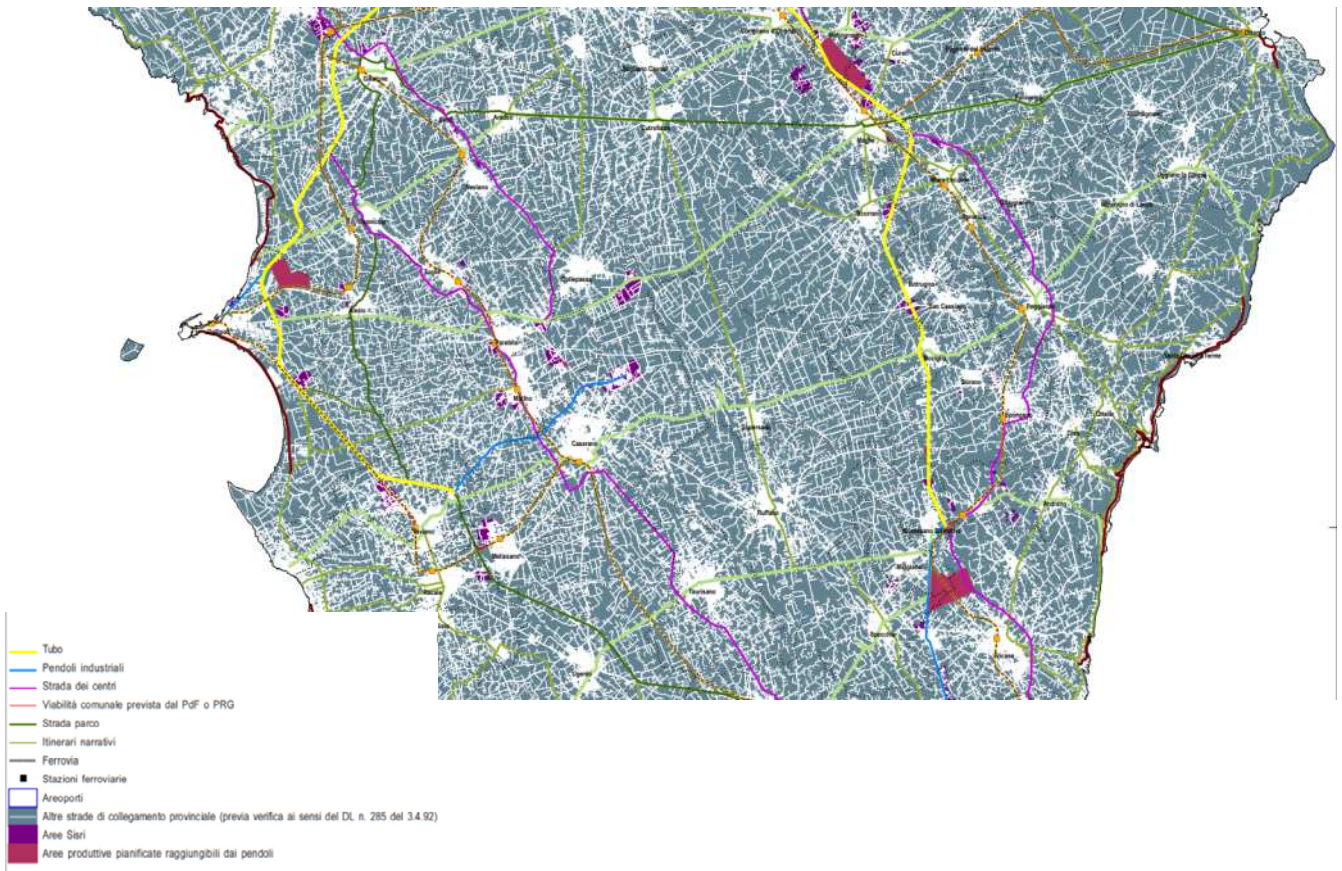


Figura 6-45. Elaborato M2.1 – “Un Progetto della Mobilità”

Dall’analisi del PTCP prima riportata emerge che il progetto oggetto studio che consiste nell’ammodernamento della viabilità della tratta Maglie-Santa Maria di Leuca non presenta elementi di incompatibilità con gli obiettivi del suddetto Piano e all’esigenza di una generale riorganizzazione del sistema infrastrutturale esistente.



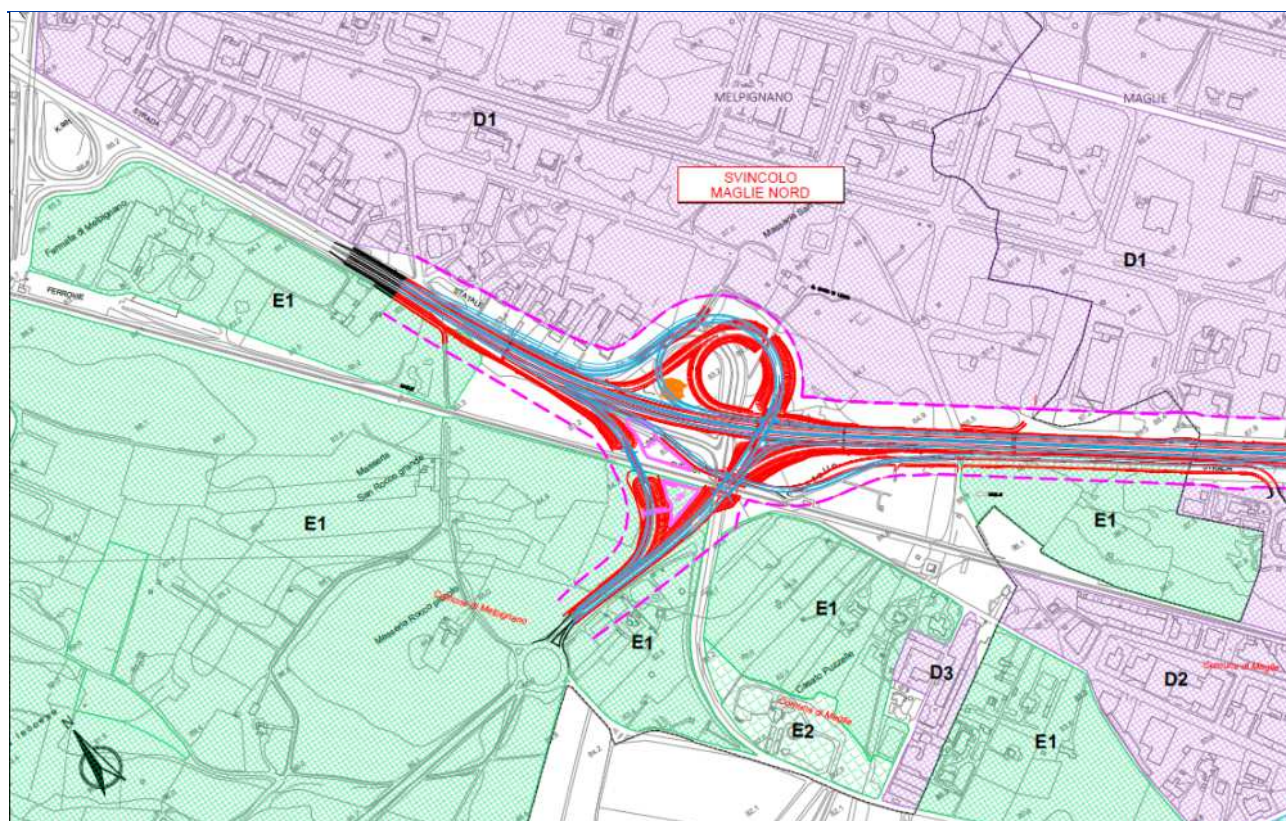
## 6.9 STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI

Si riporta di seguito l'analisi degli strumenti urbanistici dei Comuni interessati dall'intervento con sovrapposizione del tracciato di progetto e del tracciato 2005 in parte già condiviso dalle Amministrazioni interessate al fine di evidenziare eventuali Varianti agli stessi strumenti.

Per una agevole lettura, per ciascun comune, si riporta la tabella con indicazione delle zone urbanistiche interferite dal progetto con relativa legenda esplicativa; inoltre, è stata utilizzata una stessa rappresentazione grafica (campitura area) nella individuazione di analoghe zone omogenee caratterizzanti gli specifici strumenti urbanistici in interesse.

### COMUNE DI MELPIGNANO

COMUNE INTERESSATO:	STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE	ZONE URBANISTICHE INTERFERITE DAL PROGETTO
MELPIGNANO	P.U.G approvato con Deliberazione di C.C. n. 2 del .del 25.02. 2014 in conformità alla deliberazione della Giunta Regionale n. 2505 del 23.12.2013.	D1; E1



#### PRG COMUNE MELPIGNANO:

##### ZONA D - INSEDIAMENTI INDUSTRIALI - ARTIGIANALI - DI TRASFORMAZIONE - TURISTICI

**D1** D1 - Agglomerato industriale di Maglie del Piano Regolatore Territoriale, Consorzio A.S.I. della Prov. di Lecce

**D3** D3 - Insediamenti produttivi esistenti

##### ZONA E - USO AGRICOLO

**E1** E1 - Verde agricolo speciale

**E3** E2 - Verde agricolo extraurbano

#### LEGENDA:

	Progetto		Variante localizzativa
	Progetto 2005		Fascia di rispetto 2005
	Viabilità esistente a cui si riaccordano gli interventi in progetto		
	Vasche di compensazione idraulica		
	Vasche di pericolosità idraulica		

Figura 6-46. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Melpignano

Come evidenziato dalla figura seguente la tavola 23a\_as del PUG riporta già il tracciato del progetto 2005 della SS275.

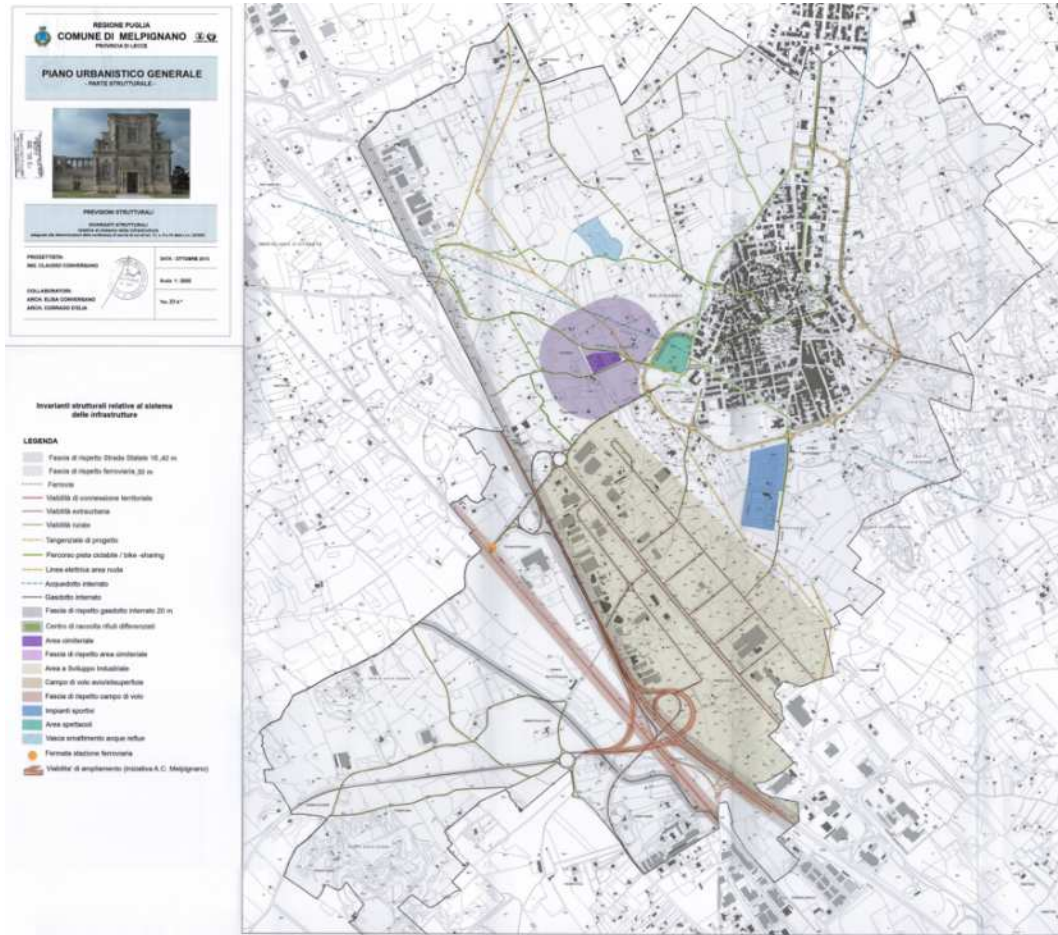


Figura 6-47. PUG: Tavola 20.a Comune di Melpignano

**COMUNE DI MAGLIE**

COMUNE INTERESSATO:	STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE	ZONE URBANISTICHE INTERFERITE DAL PROGETTO
MAGLIE	P.R.G. . Approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 28 del 08/10/1999 e successiva variante approvata con D.G.R. n.1114 del 26 maggio 2015	D1, D2, E1, F1, F2, F3, F5 Aree boscate; Aree di riqualificazione urbana

PRG COMUNE MAGLIE:		LEGENDA:	
<b>B0 B1</b>	B0 B1 - Zona di completamento edili		Progetto
<b>B2</b>	B2 - Zona di completamento urbano		Progetto 2005
<b>D1</b>	D1 - Agglomerato industriale A.S.I.		Viabilità esistente a cui si raccordano gli interventi in progetto
<b>D2</b>	D2 - Aree per insediamenti artigianali		Vasche di compensazione idraulica
<b>E1</b>	E1 - Area agricola produttiva normale		Vasche di pericolosità idraulica
<b>F1</b>	F1 - Aree a servizi di quartiere		Variante localizzativa
<b>F2</b>	F2 - Aree a servizi a livello urbano		Fascia di rispetto 2005
<b>F3</b>	F3 - Verde Pubblico		
<b>F5</b>	F5 - Attrezzature sportive		
	Aree boscate		
	Aree di riqualificazione urbana		



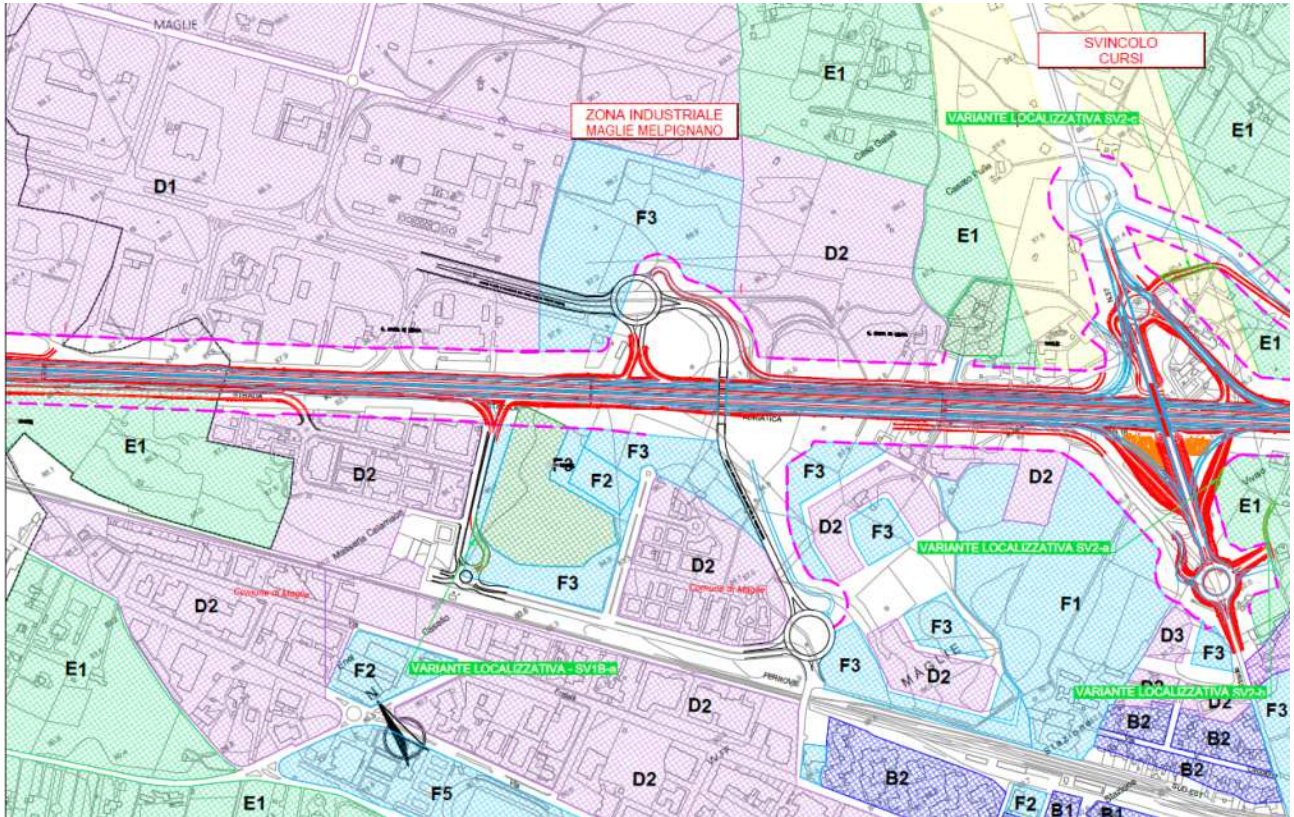


Figura 6-48. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Maglie – Inquadramento Zona Industriale

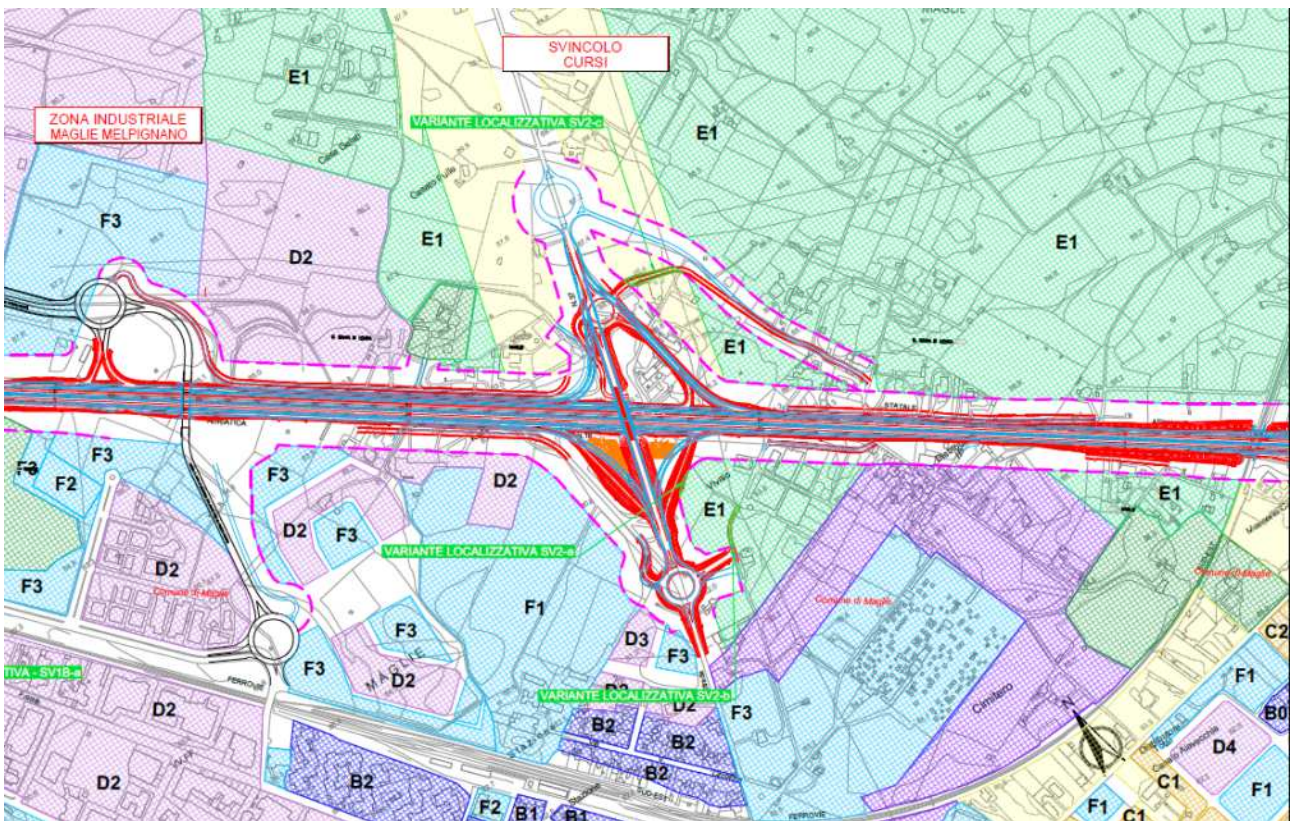


Figura 6-49. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Maglie Inquadramento da zona Industriale a confine con Muro Leccese



**COMUNE DI MURO LECCESE**

COMUNE INTERESSATO:	STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE	ZONE URBANISTICHE INTERFERITE DAL PROGETTO
<b>MURO LECCESE</b>	<p><b>P.d.F.</b> approvato con DPGR n. 128 del 21/10/75. modificato con variante approvata con D.G.R. n.4807 del 09 ottobre 1979.</p> <p>Con D.C.C. n.25 del 30 maggio 2016 è stata aggiornata la planimetria riguardante la zonizzazione del vigente PDF.</p>	E1, E2, E4, E6, D1

**PRG COMUNE MURO LECCESE:**

- E2 E2 - Verde agricolo
- Aree interessate da industrie preesistenti

**LEGENDA:**

- Progetto
- Progetto 2005
- Viabilità esistente a cui si riaccordano gli interventi in progetto
- Vasche di compensazione idraulica
- Vasche di pericolosità idraulica
- Variante localizzativa
- Fascia di rispetto 2005

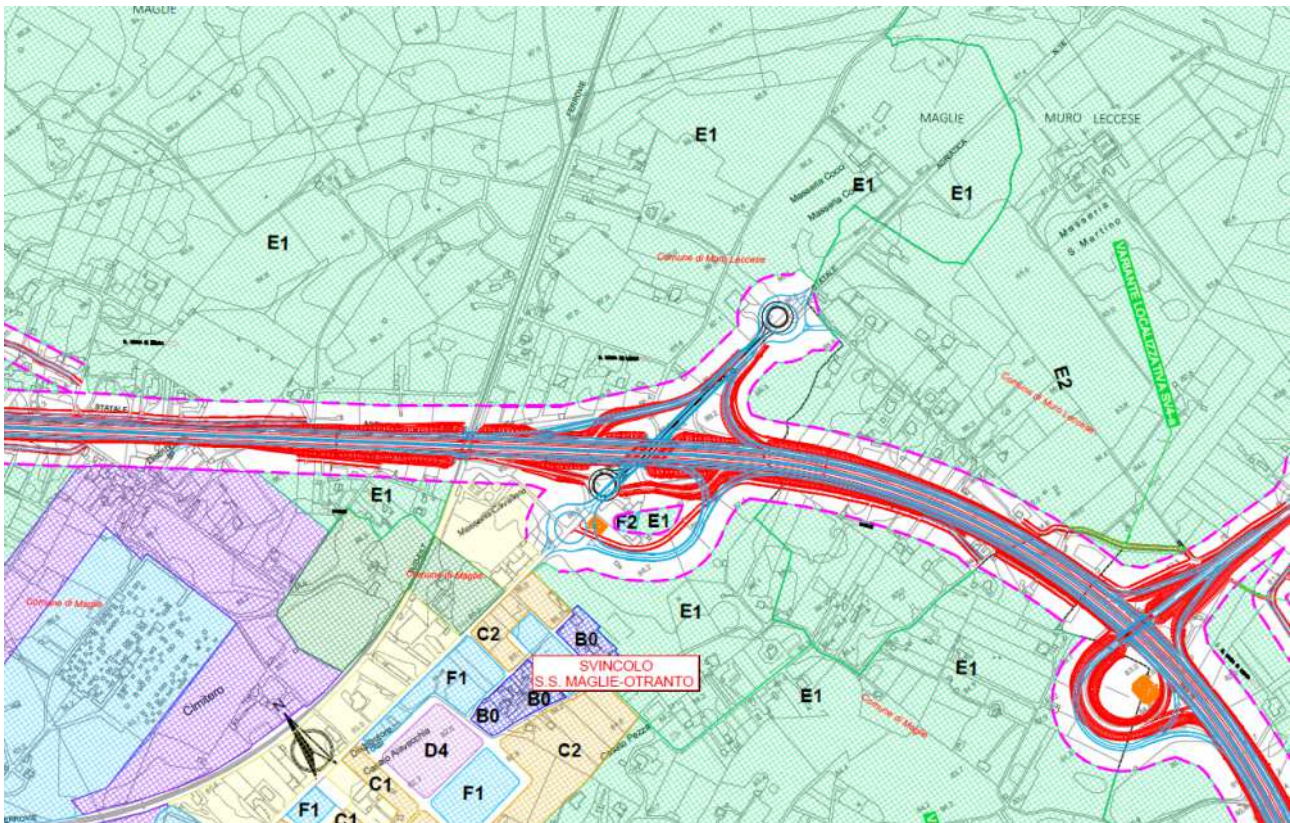


Figura 6-50. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Muro Leccese - Inquadramento da confine comunale con Maglie a svincolo SV4-b



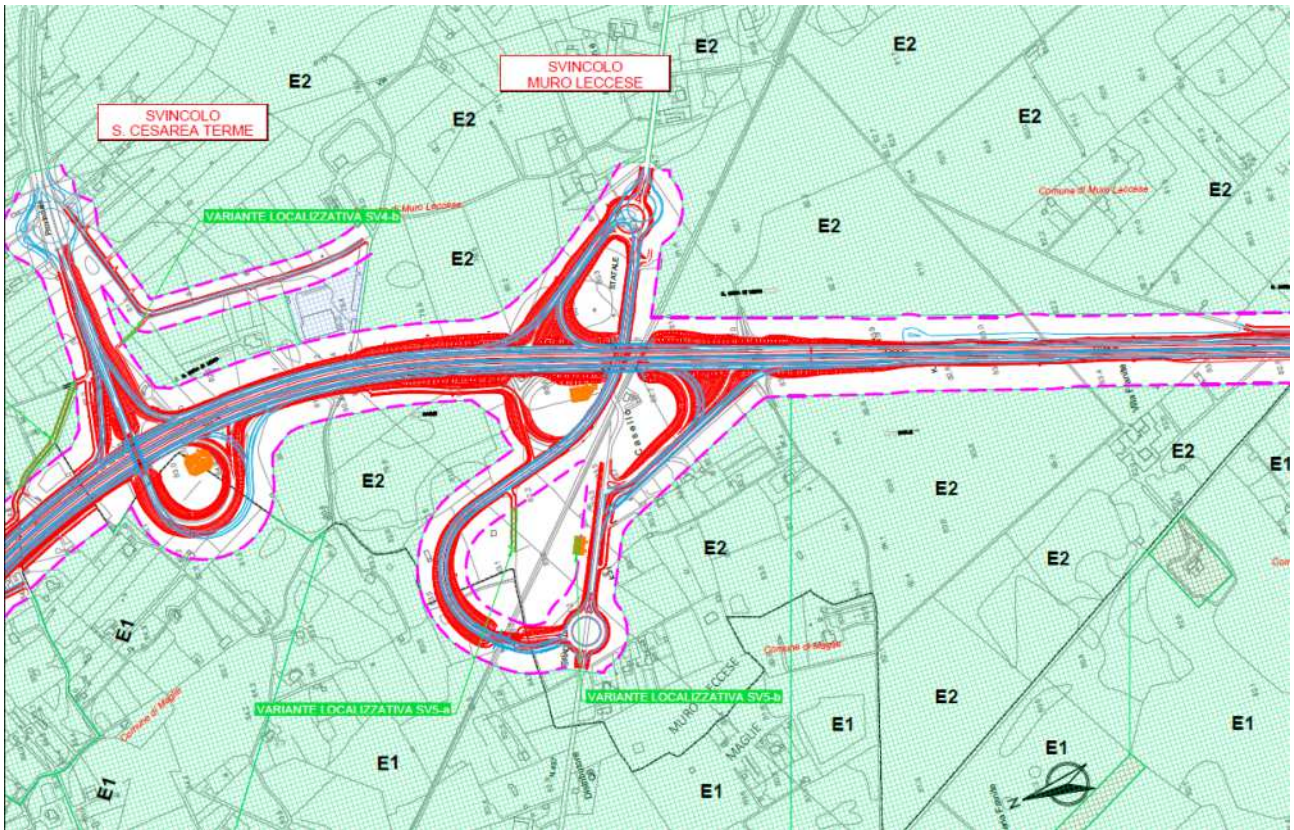


Figura 6-51. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Muro Leccese – Inquadramento da svincolo SV4-b a SV5b



Figura 6-52. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Muro Leccese – Inquadramento da svincolo SV5b al confine comunale di Scorrano



**COMUNE DI SCORRANO**

COMUNE INTERESSATO:	STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE	ZONE URBANISTICHE INTERFERITE DAL PROGETTO
<b>SCORRANO</b>	<p><b>P.d.F.</b> approvato con DGR n. n.2382 del 26/10/1977. Variante al P.F. per la definizione della viabilità esterna di collegamento della zona industriale-artigianale D1 con il centro abitato e la statale Maglie S. Maria di Leuca. Delibera C.C. n. 148 del 13/11/1984. Con D.C.C. n.10 del 03 giugno 2016 è stato adottato il D.P.P. del PUG</p>	E1, E2,E4, E5, E6, C1, C3 D3

**PRG COMUNE SCORRANO:**

- B1a** B1a - Completamento edilizio
- C1** C1 - Nuovi complessi insediativi
- C3** C3 - Nuovi complessi insediativi
- D1** D1 - Zona mista industriale
- E1** E1 - Verde pubblico attrezzato
- E2** E2 - Verde di rispetto cimiteriale
- E4** E4 - Aree ad orti giardino
- E5** E5 - Verde agricolo vincolo panoramico
- E6** E6 - Verde agricolo

**LEGENDA:**





-  Progetto
-  Progetto 2005
-  Viabilità esistente a cui si raccordano gli interventi in progetto
-  Vasche di compensazione idraulica
-  Vasche di pericolosità idraulica
-  Variante localizzativa
-  Fascia di rispetto 2005



Figura 6-53. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Scorrano - Inquadramento fino a SV7



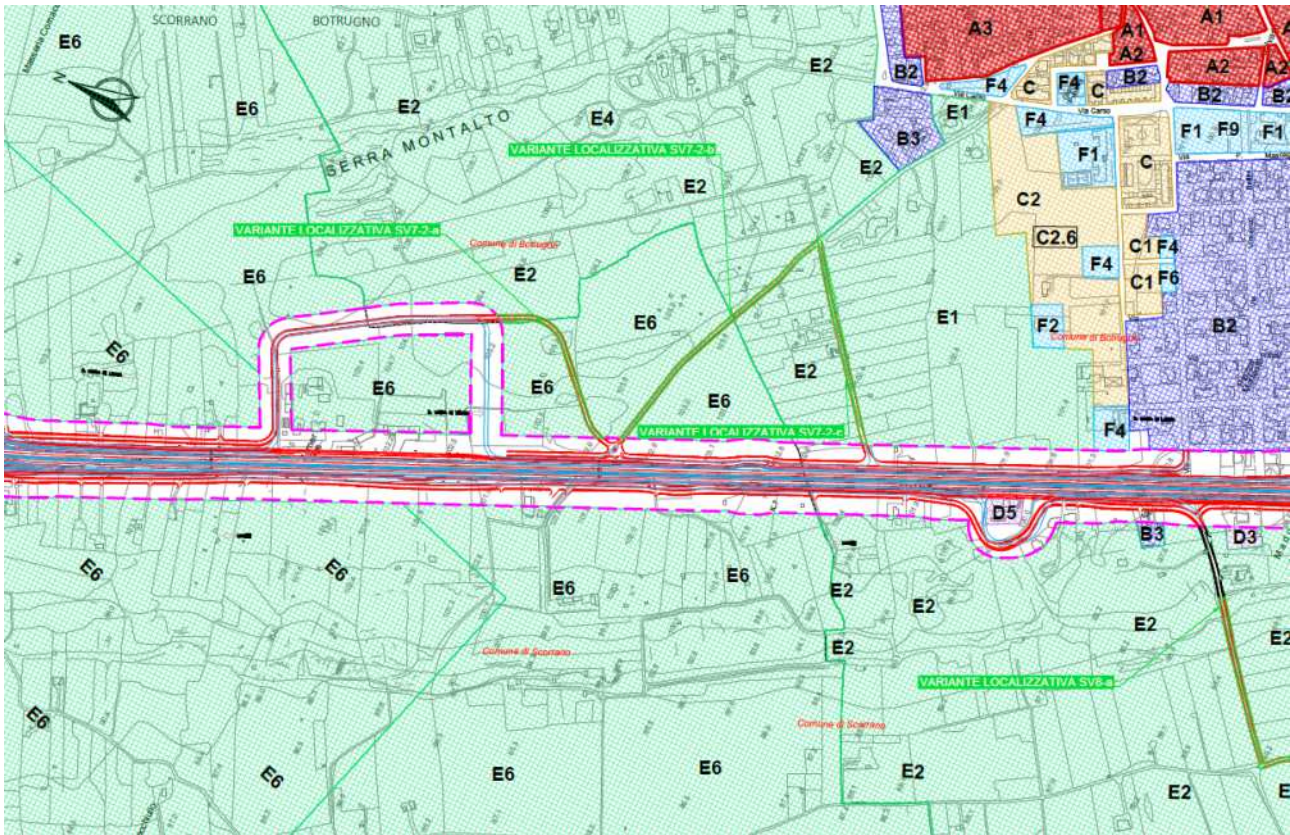


Figura 6-54. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Scorrano- Inquadramento fino al confine comunale di Botrugno

## COMUNE DI BOTRUGNO

COMUNE INTERESSATO:	STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE	ZONE URBANISTICHE INTERFERITE DAL PROGETTO
<b>BOTRUGNO</b>	<b>P.R.G.</b> Approvato con D.G.R. n. 1532 del 02/09/2008. Con D.G.C. n.99 del 22 dicembre 2016 è stato adottato il D.P.P. del PUG	E2, E6, D, D4, D5, D5.1, F4, B2 e B3

### ZONA B - RESIDENZIALI DI COMPLETAMENTO

<b>B1</b>	B1 - Residenziali saturi
<b>B2</b>	B2 - Residenziali di completamento
<b>B3</b>	B3 - Zone di completamento residenziali estive (edifici isolati esistenti)

### ZONA D - INSEDIAMENTI ARTIGIANALI E COMMERCIALI

<b>D1</b>	D1 - Zone artigianali e industriali esistenti con P.I.P. vigente o adottato
<b>D2</b>	D2 - Zone produttive artigianali e industriali
<b>D3</b>	D3 - Zone produttive artigianali e industriali esistenti

<b>D4</b>	D4 - Zone miste produttive e residenziali per attività artigianali
<b>D5</b>	D5 - Zone produttive per attività direzionali e commerciali

### ZONA E - USO AGRICOLO

<b>E1</b>	E1 - Zone produttive agricole residenziali
<b>E2</b>	E2 - Zone produttive agricole normali
<b>E3</b>	E3 - Zone produttive agricole con prevalenti colture arboree
<b>E4</b>	E4 - Zone produttive agricole di salvaguardia ambientale

### ZONA F - ATTREZZATURE E SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

<b>F1</b>	F1 - Attrezzature per l'istruzione
<b>F2</b>	F2 - Attrezzature civili di interesse comune
<b>F4</b>	F4 - Verde pubblico di quartiere d'urbanizzazione primaria
<b>F9</b>	F9 - Attrezzature private di interesse collettivo
<b>F10</b>	F10 - Attrezzature a servizio delle zone artigianali ed industriali

### LEGENDA:

	Progetto		Variante localizzativa
	Progetto 2005		Fascia di rispetto 2005
	Viabilità esistente a cui si raccordano gli interventi in progetto		
	Vasche di compensazione idraulica		
	Vasche di pericolosità idraulica		



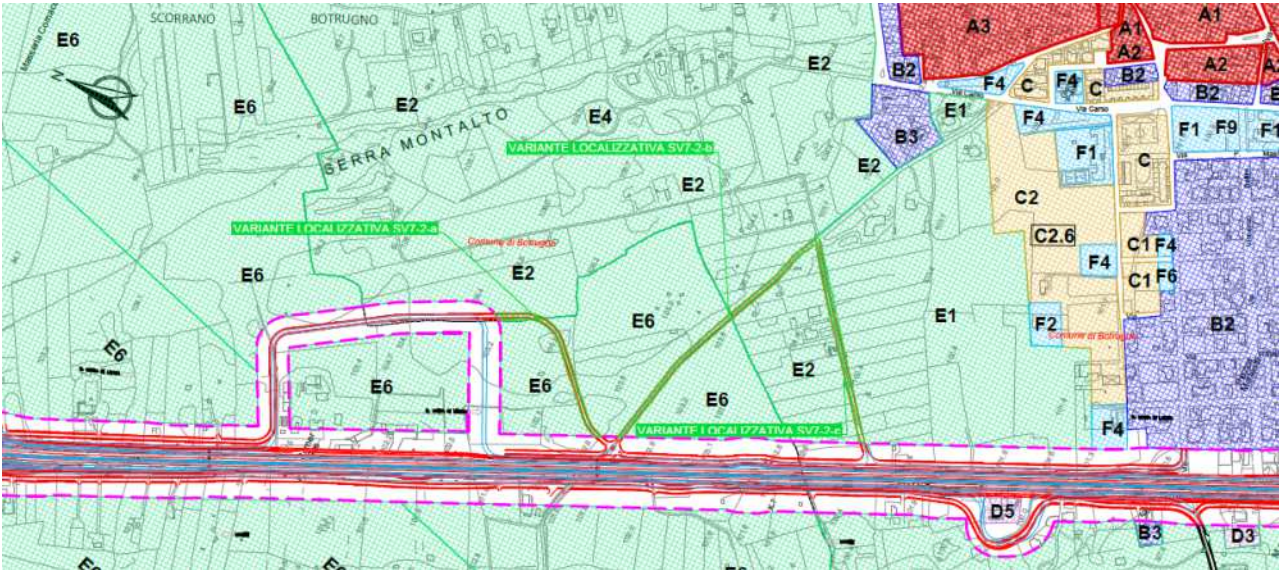


Figura 6-55. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Botrugno

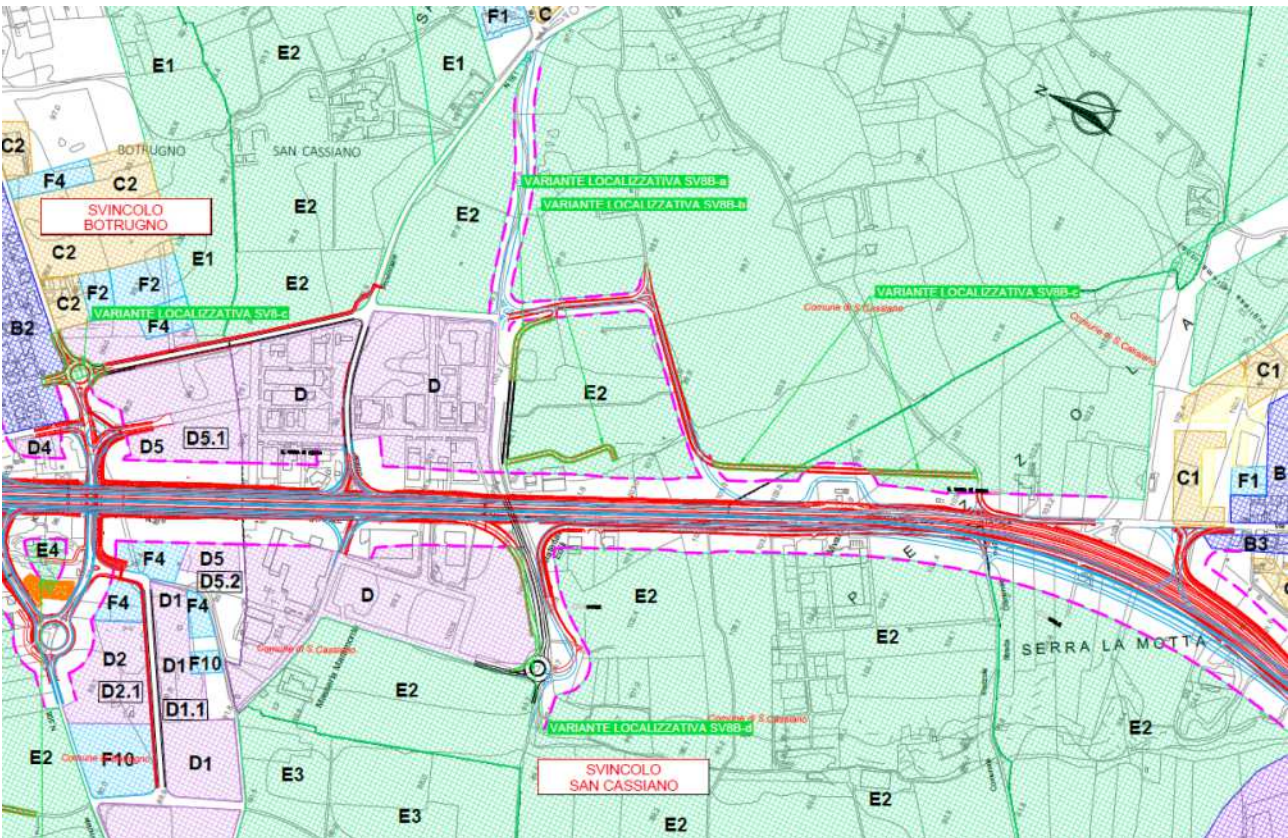


Figura 6-56. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Botrugno - Inquadramento fino al confine comunale con San Cassiano






## SAN CASSIANO

COMUNE INTERESSATO:	STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE	ZONE URBANISTICHE INTERFERITE DAL PROGETTO
SAN CASSIANO	P.R.G. Approvato con D.G.R. n. 15981 del 5 novembre 2001.	D, E2

### PRG COMUNE SAN CASSIANO:

- D** D - Zona P.I.P - Area per gli insediamenti produttivi
- E2** E2 - Verde agricolo

### LEGENDA:

-  Progetto
-  Progetto 2005
-  Viabilità esistente a cui si raccordano gli interventi in progetto
-  Vasche di compensazione idraulica
-  Vasche di pericolosità idraulica
-  Variante localizzativa
-  Fascia di rispetto 2005

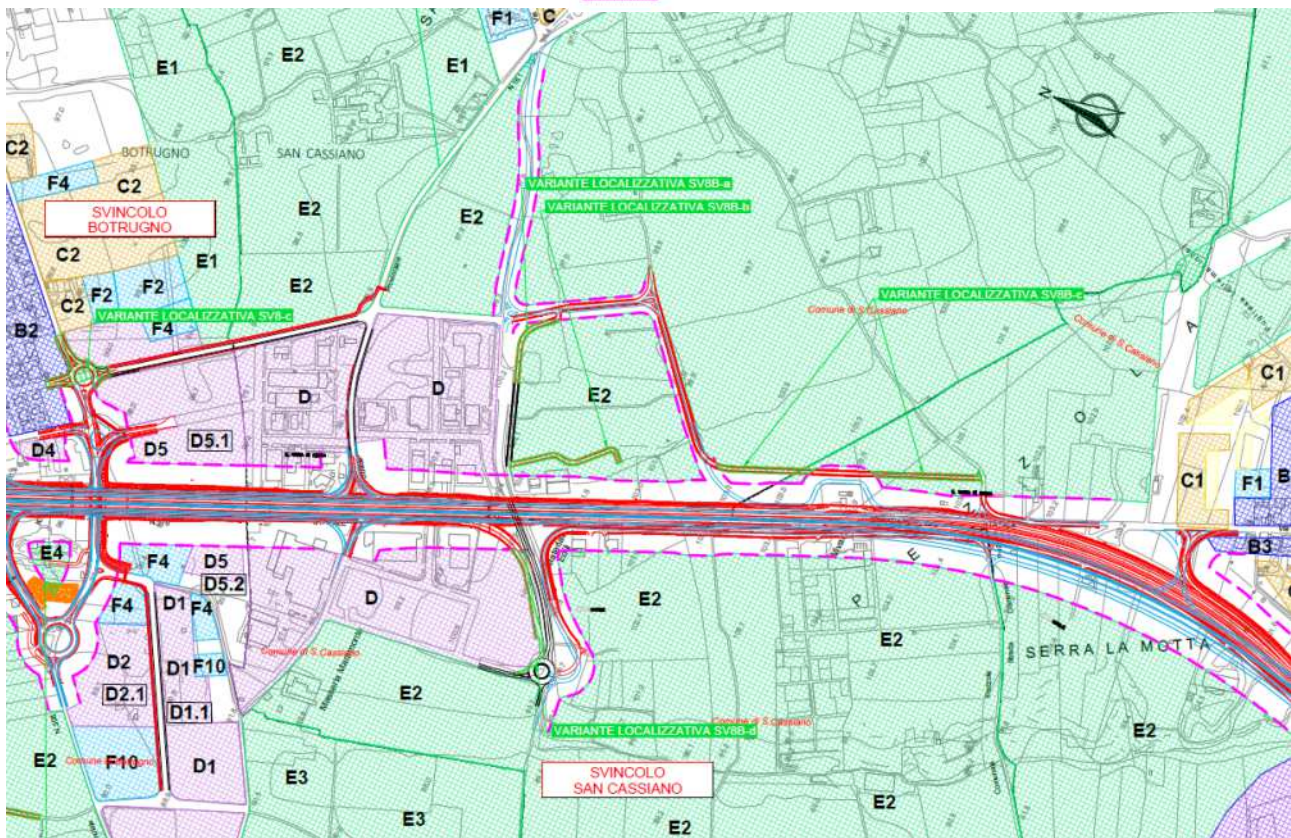


Figura 6-57. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di San Cassiano



**COMUNE DI NOCIGLIA**

COMUNE INTERESSATO:	STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE	ZONE URBANISTICHE INTERFERITE DAL PROGETTO
NOCIGLIA	P.R.G. Approvato con D.G.R. n.980 del 16 giugno 2009	B3,C1,E2, F1, B2, E2,F3 e Area di rispetto cimiteriale

- B1 B2 B3 B1 B2 B3 - Tessuti totalmente o parzialmente edificati a differente normativa
- C1 C1 - Espansione - Residenza
- C2 C2 - Espansione - Aree preferenziali per l'E.E.P
- D2 D2 - Insediamenti industriali e artigianali (esistenti e di progetto)
- E2 E2 - Attività agricole
- F1 F1 - Attrezzature pubbliche (esistenti e di progetto)
- F2 F2 - Verde attrezzato, gioco e sport
- F3 F3 - Parco urbano
- Nuclei elementari di verde Nuclei elementari di verde
- Rispetto cimiteriale Rispetto cimiteriale

**LEGENDA:**

- Progetto
- Progetto 2005
- Viabilità esistente a cui si raccordano gli interventi in progetto
- Vasche di compensazione idraulica
- Vasche di pericolosità idraulica
- Variante localizzativa
- Fascia di rispetto 2005

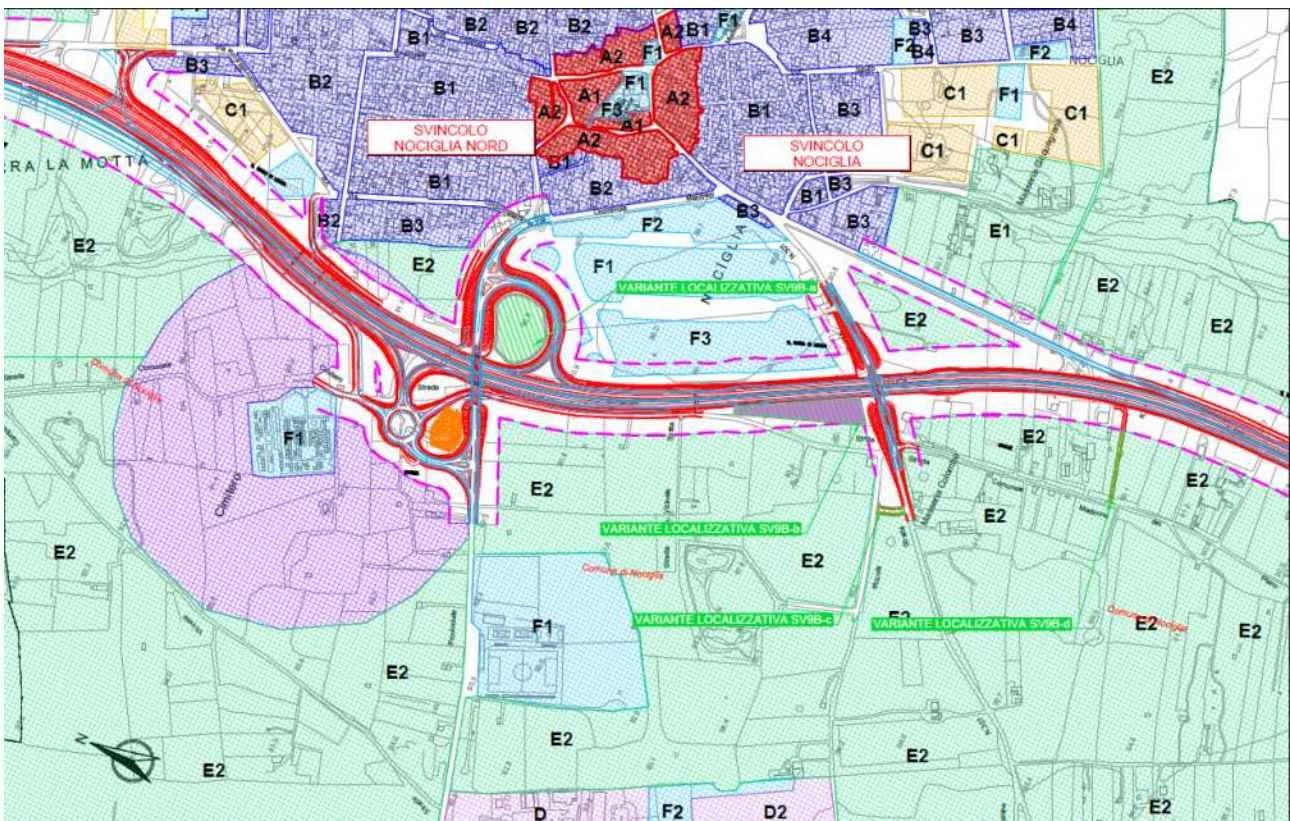


Figura 6-58. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Nociglia



**COMUNE DI SURANO**

COMUNE INTERESSATO:	STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE	ZONE URBANISTICHE INTERFERITE DAL PROGETTO
SURANO	P.d.F.. Approvato con D.G.R. N. 782 del 15/04/1975 e successive varianti approvate con D.G.R. n.25/2 del 21 marzo 1983 e n.709 del 4 febbraio 1985	E2, E e D

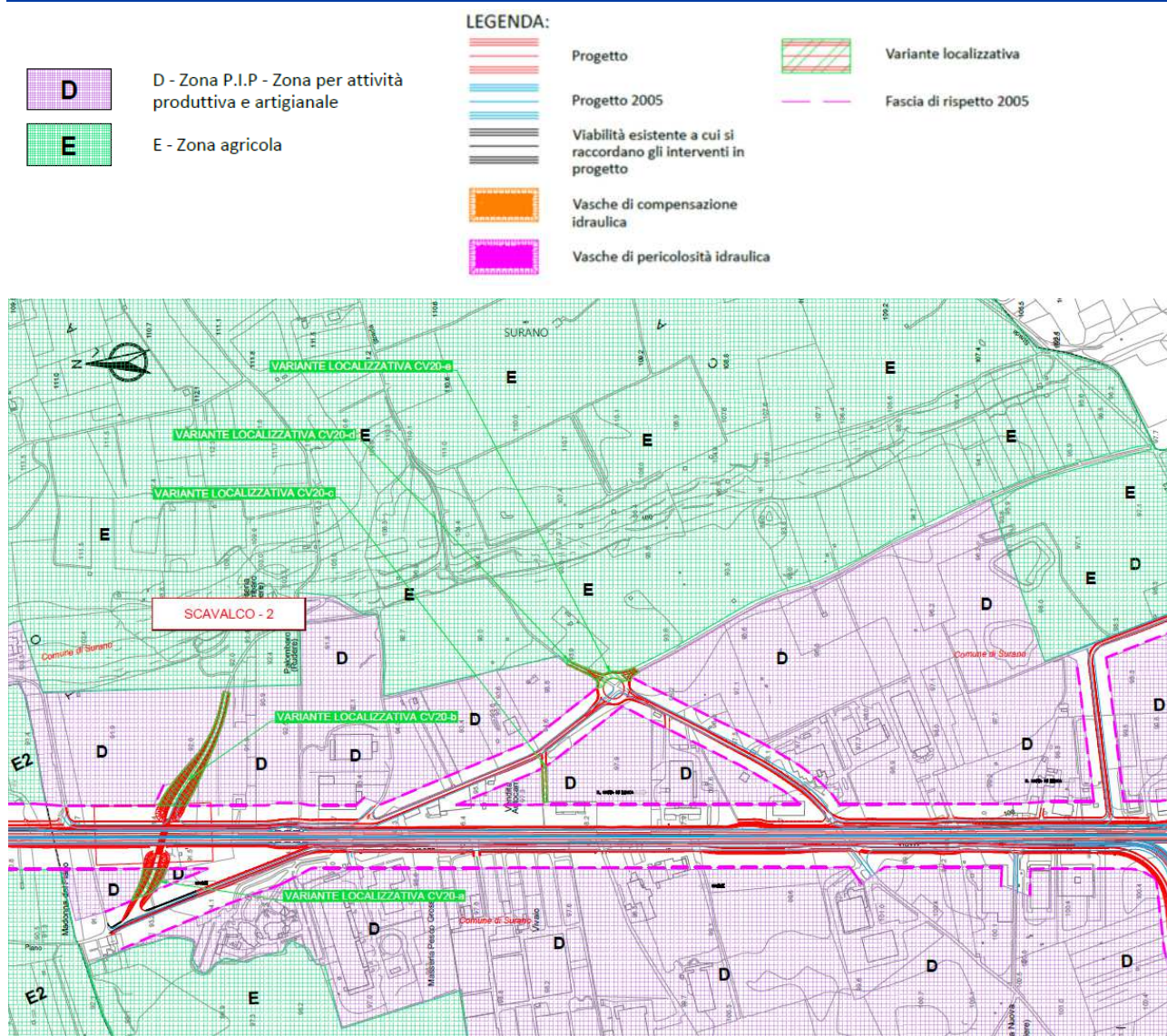


Figura 6-59 .Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Surano- Inquadramento da Scavalco 2 fino a SV10



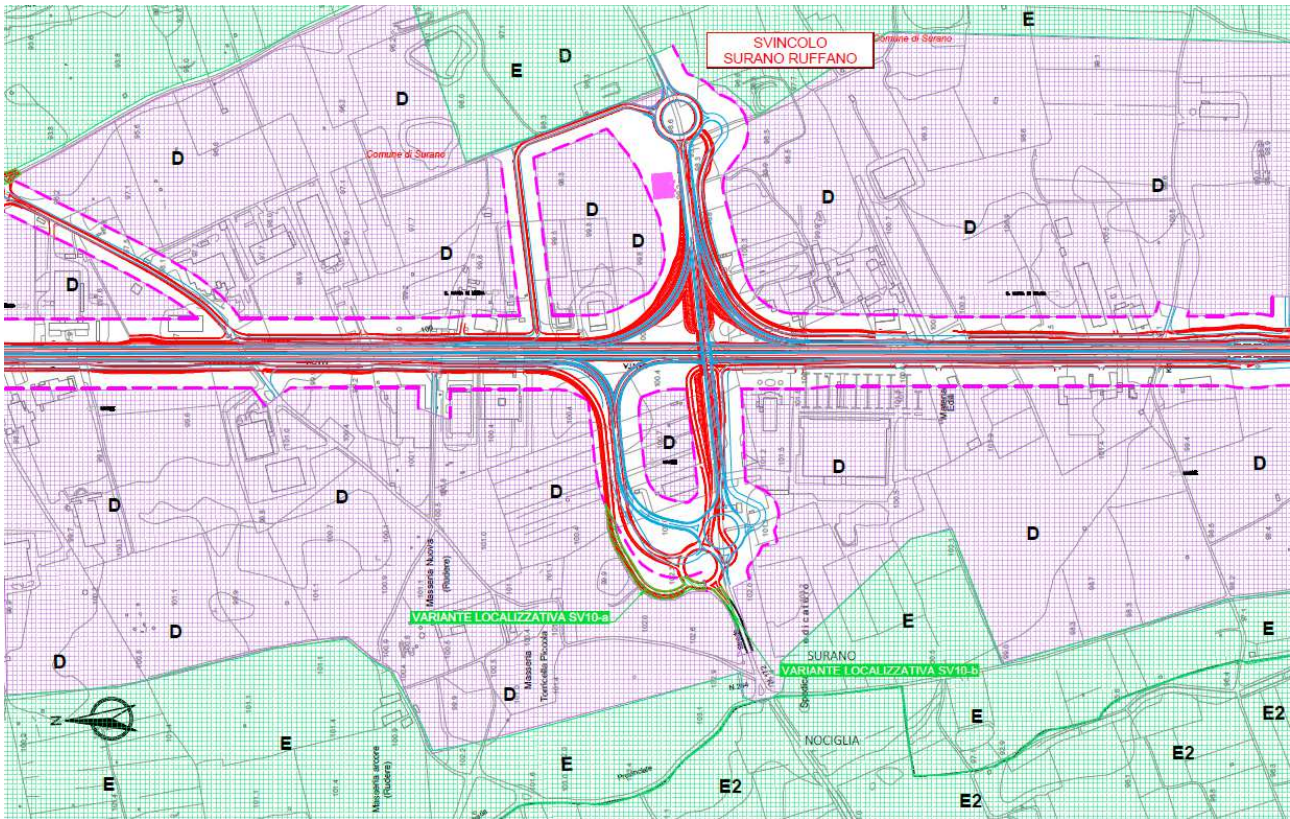


Figura 6-60. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Surano – Inquadramento da SV10 Surano-Ruffano fino a confine con Montesano Salentino

## MONTESANO SALENTINO

COMUNE INTERESSATO:	STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE	ZONE URBANISTICHE INTERFERITE DAL PROGETTO
MONTESANO SALENTINO	P.d.F. approvato con . D.P.G.R. N. 1282 del 23/07/1973	B1 E1, E2, E e D AEEP, C

LEGENDA:	
	B1 B2 - Residenziali esistenti di completamento
	C - Nuovi complessi insediativi
	AEEP - Edilizia economica e popolare
	E1 - Verde agricolo speciale
	E2 - Verde a uso agricolo
	Progetto
	Progetto 2005
	Viabilità esistente a cui si raccordano gli interventi in progetto
	Vasche di compensazione idraulica
	Vasche di pericolosità idraulica
	Variante localizzativa
	Fascia di rispetto 2005



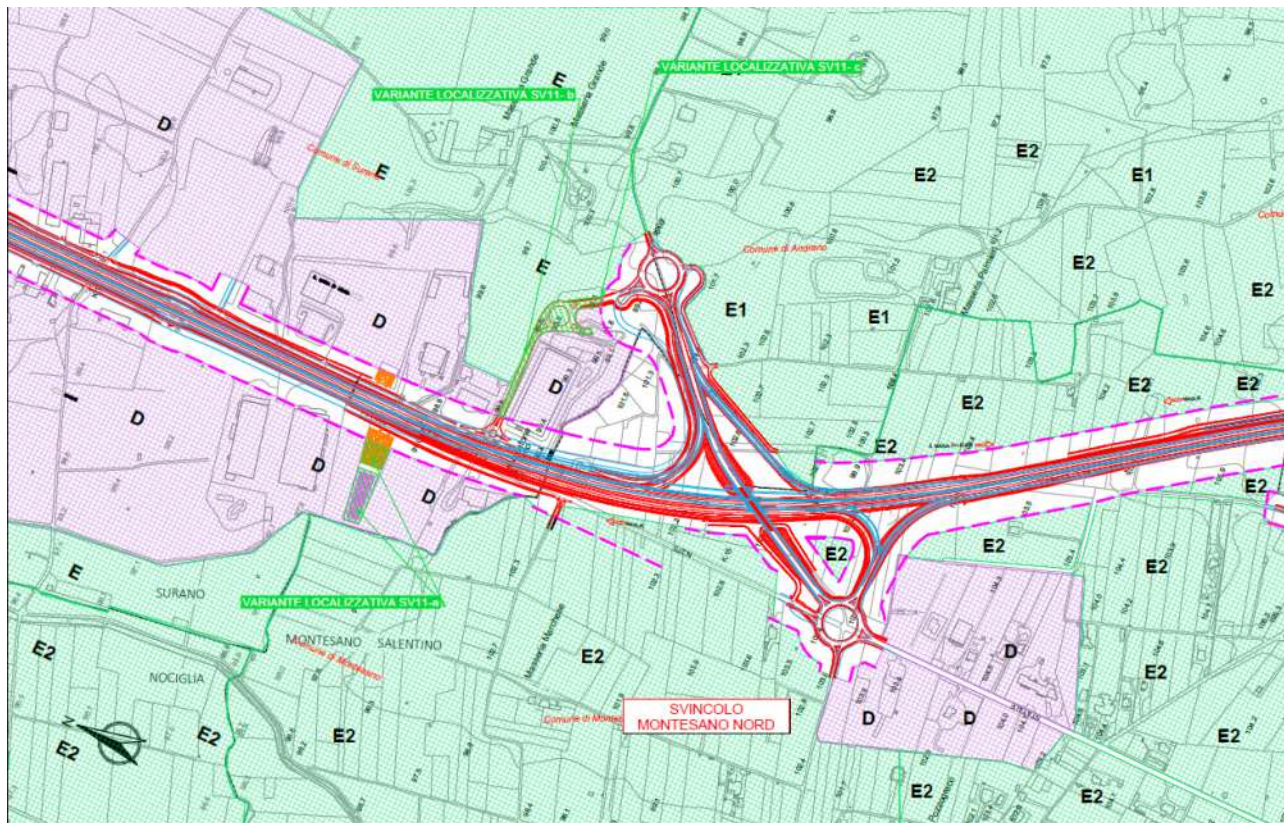


Figura 6-61. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Montesano Salentino – Inquadramento Montesano Nord

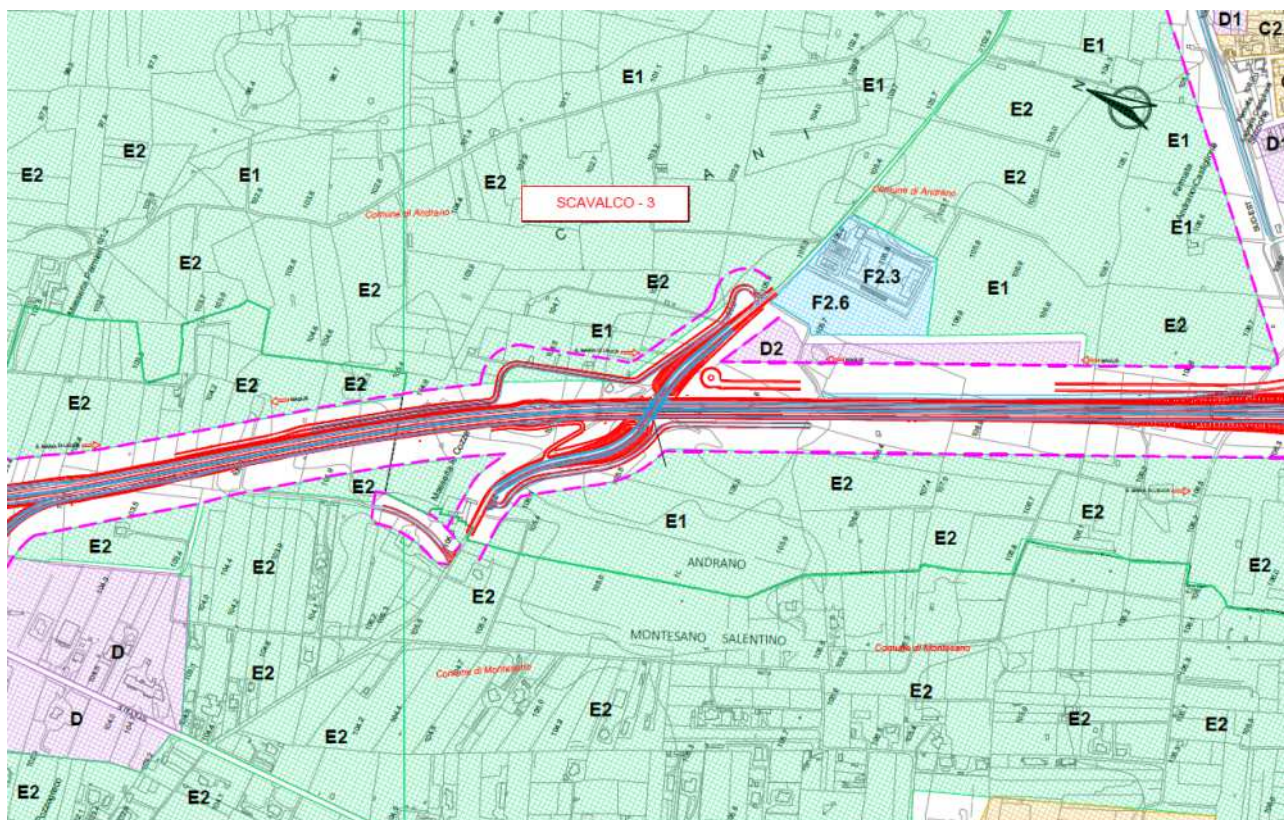


Figura 6-62. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Montesano Salentino – Montesano scavalco 3 CV10



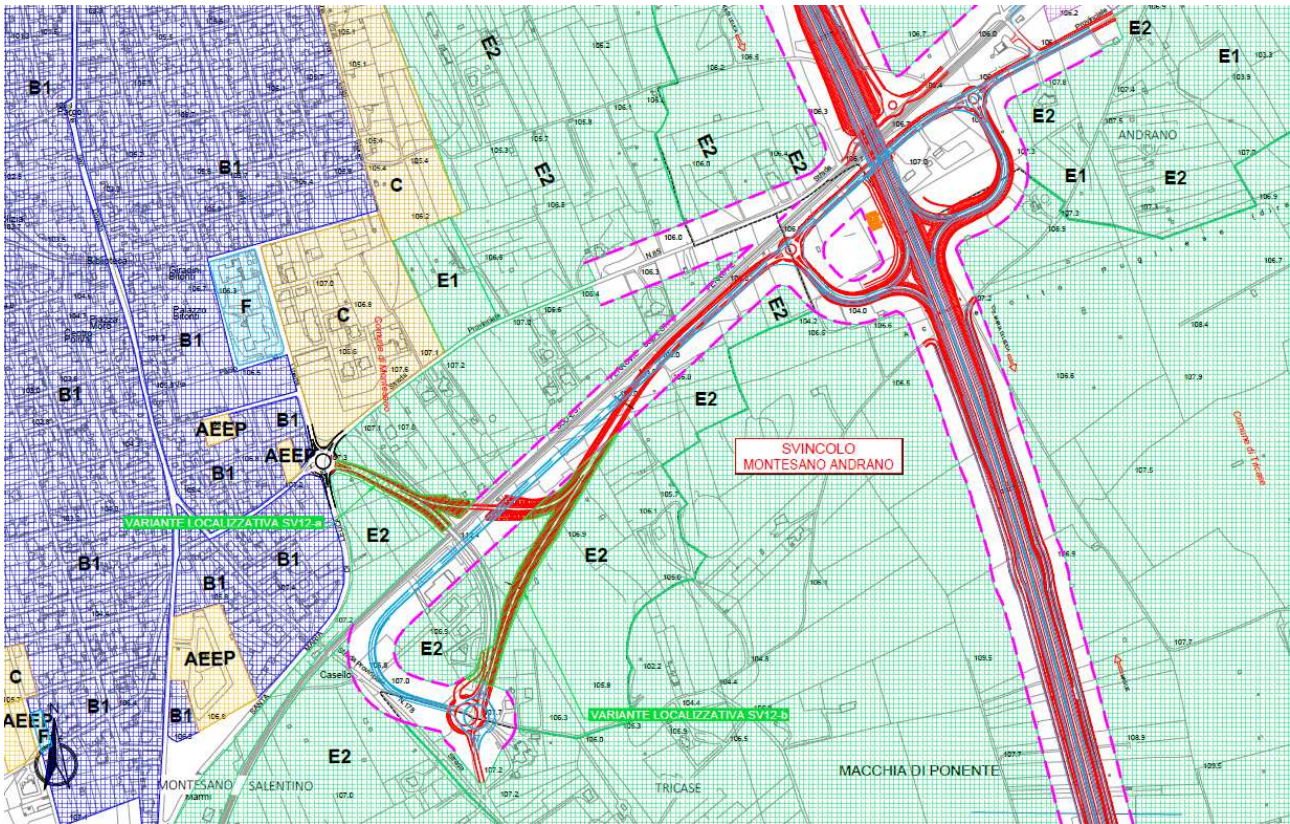


Figura 6-63. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Montesano Salentino – Inquadramento fino a confine comunale di Andrano e Tricase

## ANDRANO

COMUNE INTERESSATO:	STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE	ZONE URBANISTICHE INTERFERITE DAL PROGETTO
ANDRANO	P.R.G. approvato con D.G.R. 353 del 21/03/2006	E1, E2, D2, F2.6, D2 e D

### ZONA C - RESIDENZIALI E MISTE DI ESPANSIONE

**C2** C2 - Residenziali di espansione semintensive

### ZONA D - INSEDIAMENTI INDUSTRIALI, ARTIGIANALI E COMMERCIALI

**D1** D1 - Insediamenti produttivi esistenti e di completamento

**D2** D2 - Zone produttive di nuovo insediamento

### ZONA E - DESTINATE AD USO AGRICOLO E DI TUTELA AMBIENTALE

**E1** E1 - Agricole normali

**E2** E2 - Agricole con prevalenti colture arboree

### ZONA F - ATTREZZATURE E SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

**F2.3** F2.3 - Attrezzature sportive fuori standards

**F2.6** F2.6 - Sportive e ricreative private

### LEGENDA:

	Progetto		Variante localizzativa
	Progetto 2005		Fascia di rispetto 2005
	Viabilità esistente a cui si riaccordano gli interventi in progetto		
	Vasche di compensazione idraulica		
	Vasche di pericolosità idraulica		



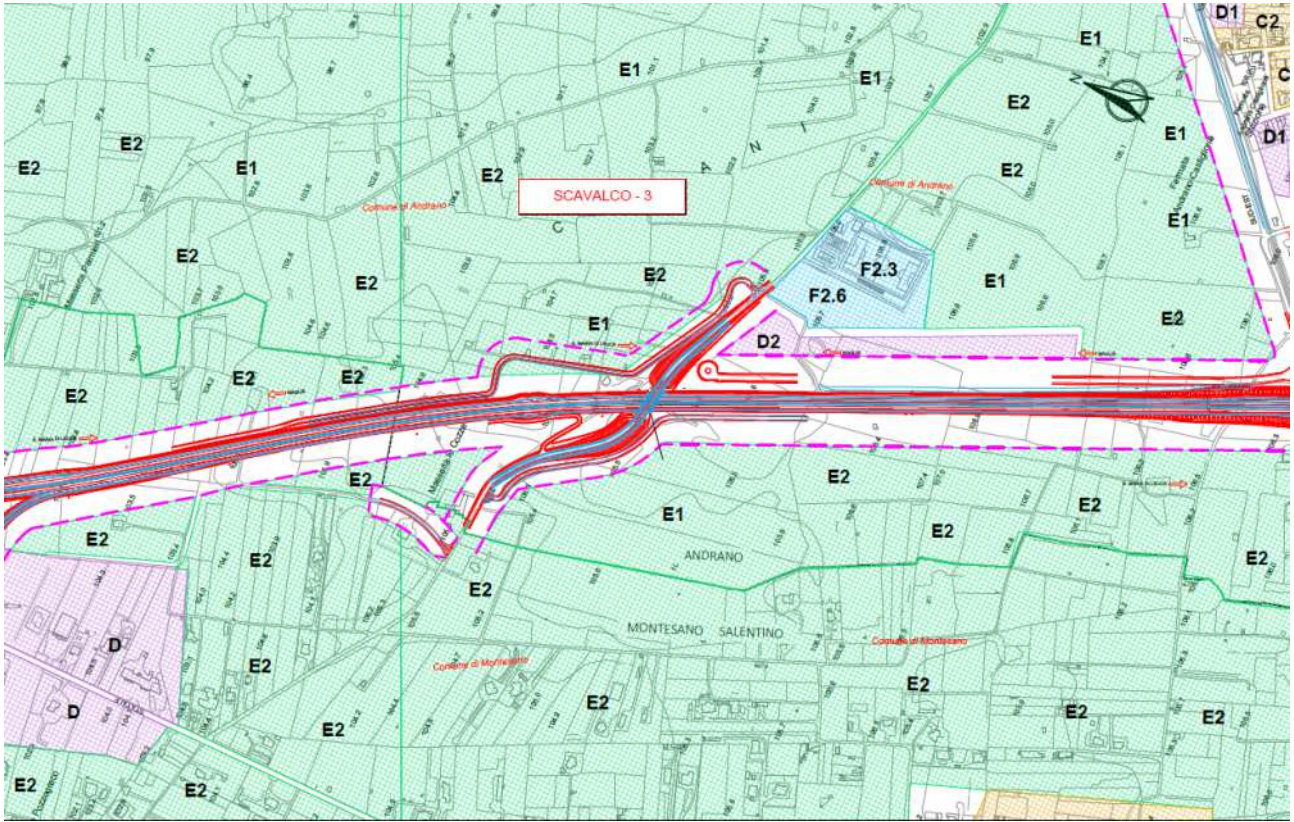


Figura 6-64. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Andrano

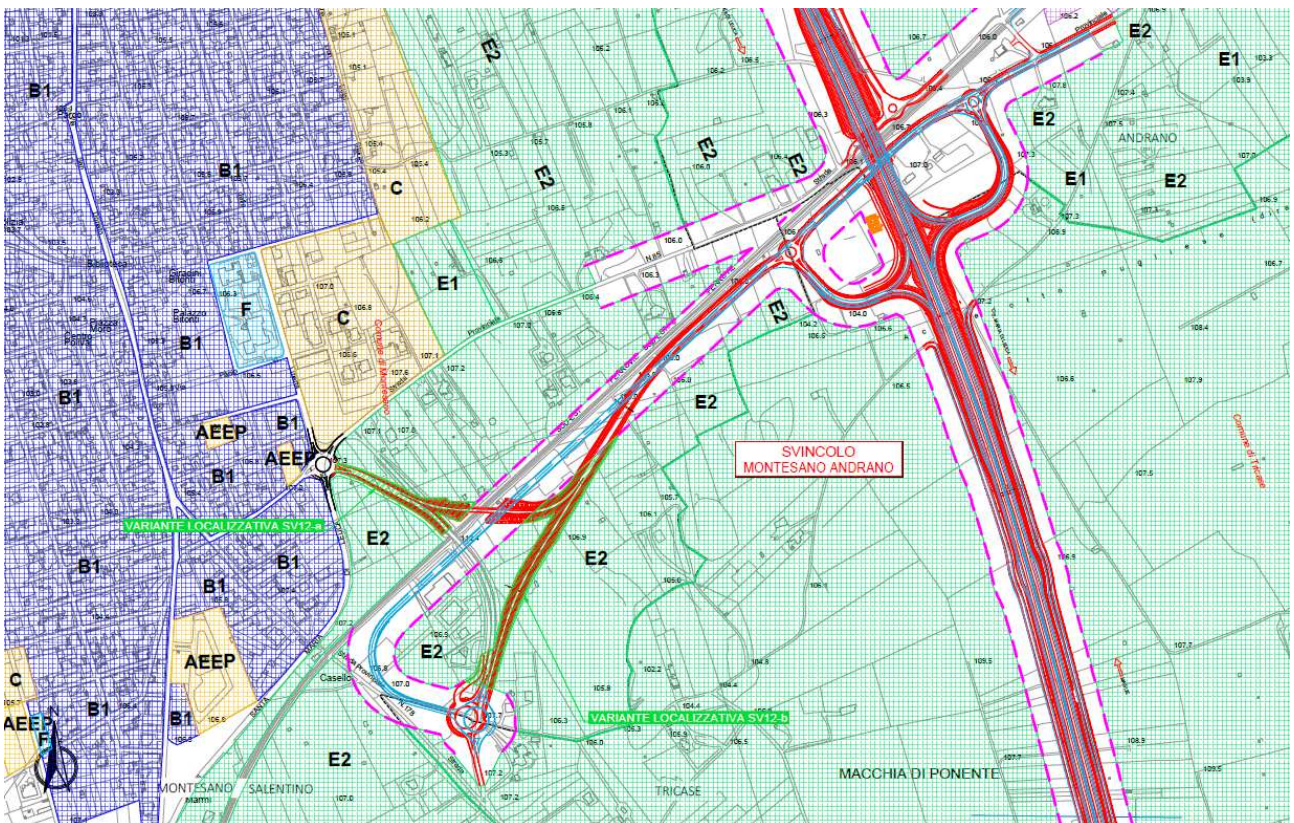


Figura 6-65. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Andrano – Inquadramento SV12 - Montesano-Andrano-Tricase



**COMUNE DI TRICASE**

COMUNE INTERESSATO:	STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE	ZONE URBANISTICHE INTERFERITE DAL PROGETTO
TRICASE	P.R.G. approvato con i D.P.G.R. n° 308 del 05.02.1975 e n° 1309 del n° 1309 del 31.05.1977.	Area produttiva e aree agricole

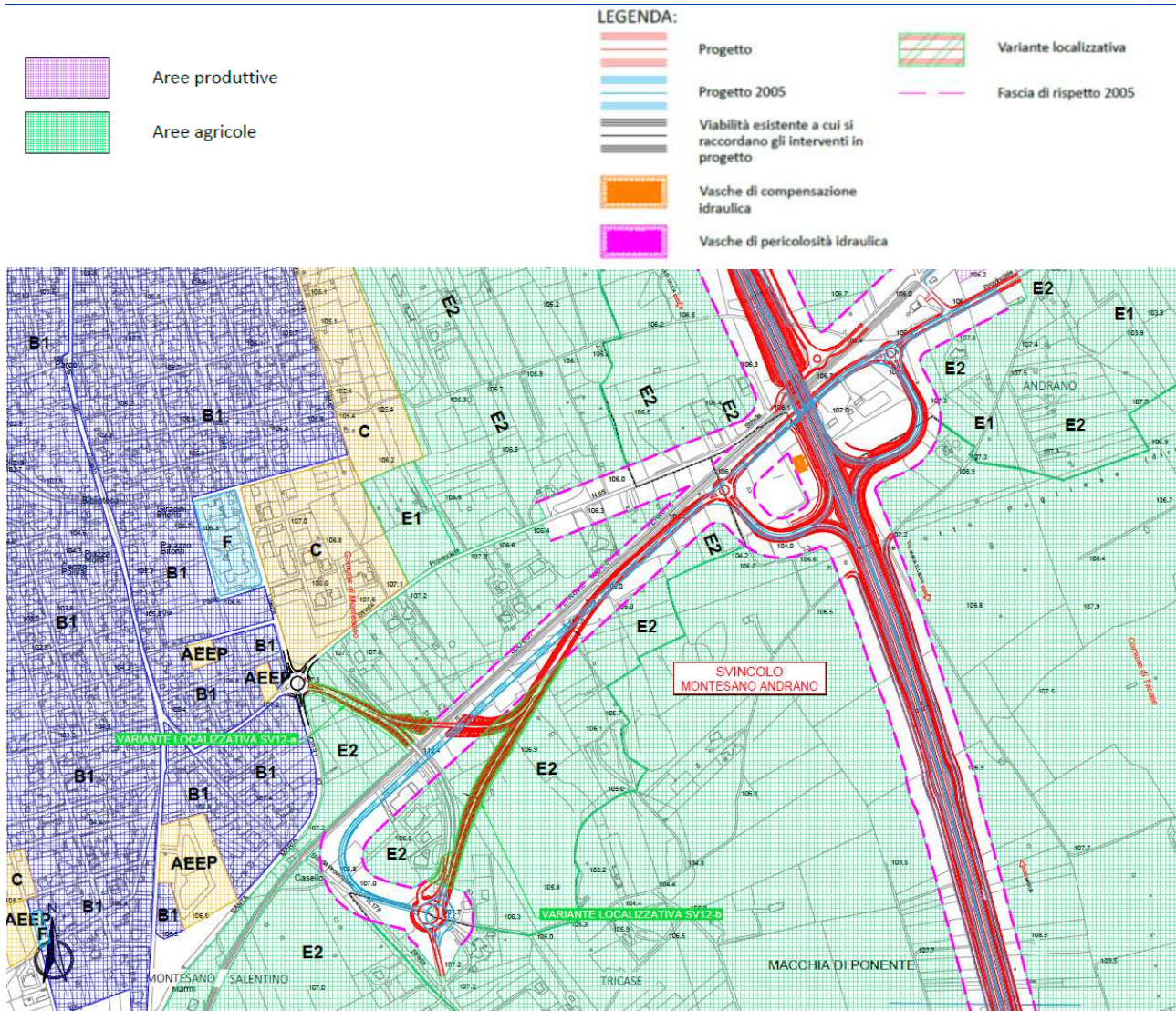


Figura 6-66. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Tricase– Inquadramento SV12 - Montesano-Andrano



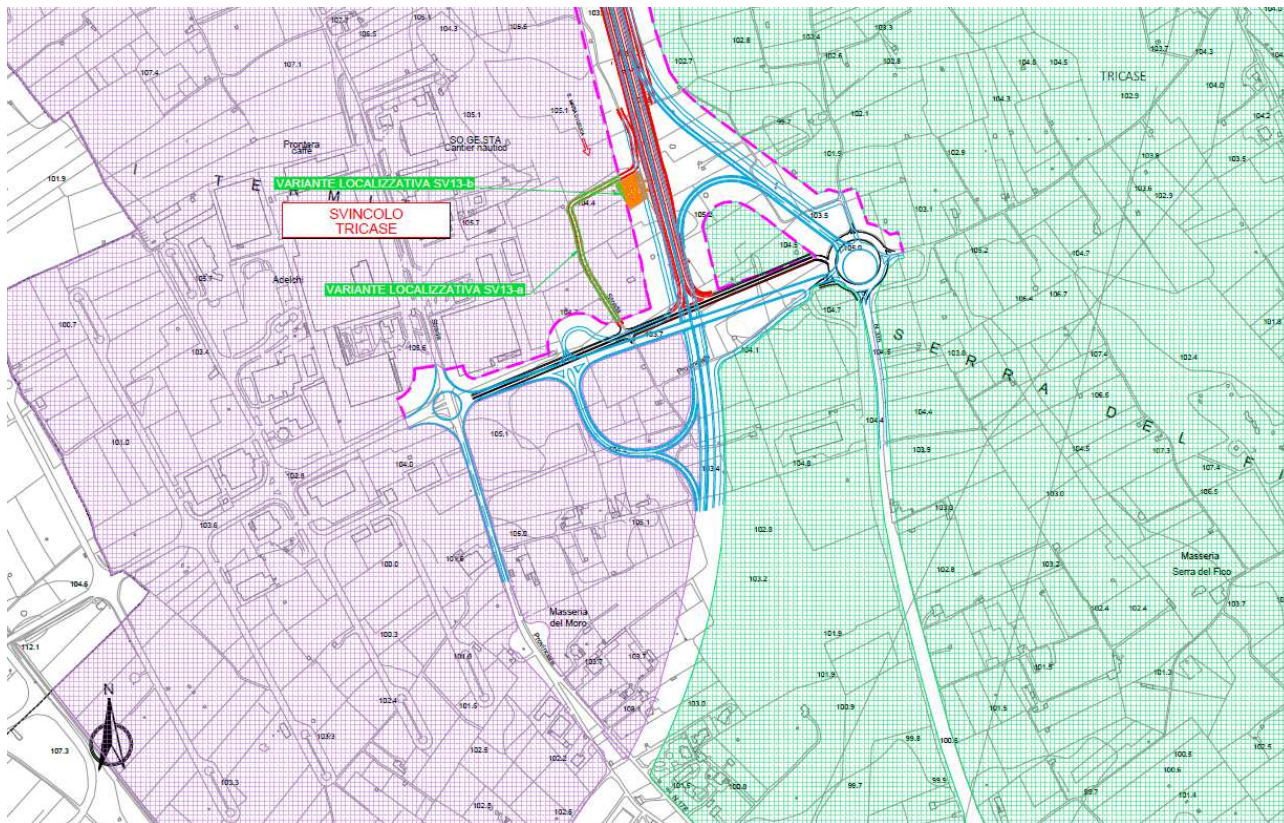


Figura 6-67. Dossier degli strumenti urbanistici: Comune di Tricase – Inquadramento SV13-Tricase fine I Lotto

## 6.10 INDIVIDUAZIONE DELL'ITER URBANISTICO

Il precedente Progetto Definitivo, redatto da ANAS e trasmesso agli Enti in data 1 dicembre 2005, era stato approvato dal CIPE con Delibera n.76 del 31.07.2009.

La delibera conteneva sedici prescrizioni da recepire in fase di redazione delle ulteriori fasi progettuali; in particolare la prescrizione n.9 recita:

*«In fase di progettazione esecutiva, il soggetto aggiudicatore Anas S.p.A. dovrà recepire le soluzioni richieste e concordate con le Amministrazioni locali ...*

...

*Qualora gli interventi oggetto di prescrizioni comportino varianti alla localizzazione originale delle opere, si procederà ai sensi del dettato dell'articolo 167, commi 6 e 7, del D.Lgs. n.163/2006.»*

**Il D.Lgs. n.163/2006 (interamente abrogato dal 19.04.2016 con il D.Lgs. n.56/2016) ai commi 6 e 7 dell'art.167 recita:**

*«6. Le varianti alla localizzazione dell'opera originariamente risultante dal progetto del soggetto aggiudicatore possono essere disposte dal CIPE, con la procedura di cui all'articolo 165, comma 5, e 166, mediante nuova rappresentazione grafica ovvero mediante una prescrizione descrittiva di carattere normativo. Ove necessario, il CIPE, su proposta del Ministro per i beni e le attività culturali, prescrive che nella successiva fase progettuale si dia corso alla verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui agli*

articoli 95 e 96 e all'allegato XXI. A tal fine la proposta di variante, comunque formulata, è tempestivamente trasmessa, prima dell'approvazione del CIPE, al Ministero per i beni e le attività culturali.

7. Ove il CIPE disponga una variazione di localizzazione dell'opera in ordine alla quale non siano state acquisite le valutazioni della competente commissione VIA o della regione competente in materia di VIA, e il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio o il Presidente della regione competente in materia di VIA ritenga la variante stessa di rilevante impatto ambientale, il CIPE, su conforme richiesta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio o del Presidente della regione competente, ovvero del Ministro per i beni e le attività culturali in caso di aree tutelate ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n.42, dispone l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la rinnovazione della procedura di VIA sulla parte di opera la cui localizzazione sia variata e per le implicazioni progettuali conseguenti anche relative all'intera opera. La procedura di VIA è compiuta in sede di approvazione del progetto definitivo, salva la facoltà del soggetto aggiudicatore di chiedere la reiterazione della procedura, in sede di progetto preliminare, con successiva verifica sul progetto definitivo ai sensi dell'articolo 185, comma 4. Resta fermo il disposto di cui all'articolo 185, comma 5.»

**Lo stesso D.Lgs. n.163/2006 al comma 3 dell'art.169 recita:**

«3. Le varianti da apportare al progetto definitivo approvato dal CIPE, sia in sede di redazione del progetto esecutivo sia in fase di realizzazione delle opere, sono approvate esclusivamente dal soggetto aggiudicatore ove non assumano rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comportino altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto approvato e non richiedano la attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi ovvero l'utilizzo di una quota superiore al cinquanta per cento dei ribassi d'asta conseguiti; in caso contrario sono approvate dal CIPE. Le varianti rilevanti sotto l'aspetto localizzativo sono approvate con il consenso dei presidenti delle regioni e province autonome interessate, espresso con la procedura di cui al comma 5 dell'articolo 165. Per le opere il cui finanziamento è stato assegnato su presentazione del piano economico finanziario la richiesta di nuovi finanziamenti comporta la revisione dello stesso. Non assumono rilievo localizzativo le varianti di tracciato delle opere lineari contenute nell'ambito del corridoio individuato in sede di approvazione del progetto ai fini urbanistici; in mancanza di diversa individuazione costituiscono corridoio di riferimento a fini urbanistici le zone di rispetto previste dall'articolo 12, comma 2, del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n.327, e successive modificazioni.»

**L'articolo 12, comma 2 del D.P.R. n.327/2001 recita:**

«2. Le varianti derivanti dalle prescrizioni della conferenza di servizi, dell'accordo di programma o di altro atto di cui all'articolo 10, nonché le successive varianti in corso d'opera, qualora queste ultime non comportino variazioni di tracciato al di fuori delle zone di rispetto previste ai sensi del D.P.R. 11 luglio 1980, n.753, nonché ai sensi del Decreto Ministeriale 1 aprile 1968, sono approvate dall'autorità espropriante ai fini della dichiarazione di pubblica utilità e non richiedono nuova apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.»



## 6.11 INQUADRAMENTO VINCOLISTICO

### 6.11.1 Vincoli paesaggistici

L'analisi del quadro dei vincoli paesaggistici individuati ai sensi del D.Lgs 42/2004 e s.m.i ha riguardato:

- Beni culturali ai sensi dell'art. 10 - Cose, immobili e mobili, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnografico;
- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art. 136 e 157)
- Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142, comma 1) costituita da:
  - a) *i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;*
  - b) *i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;*
  - c) *i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;*
  - d) *le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole; e) i ghiacciai e i circhi glaciali;*
  - f) *i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;*
  - g) *i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento;*
  - h) *le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;*
  - i) *le zone umide incluse nell'elenco previsto dal d.P.R. 13 marzo 1976, n. 448;*
  - l) *i vulcani;*
  - m) *le zone di interesse archeologico.*

Per la rappresentazione cartografica lungo il tracciato si rimanda alle specifiche tavole di inquadramento "Carta di inquadramento dei Vincoli Paesaggistici e Naturalistici" le cui perimetrazioni sono state desunte dal PPTR.

#### 6.11.1.1 Beni culturali ai sensi dell'art. 10 - Cose, immobili e mobili, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnografico

L'analisi condotta ha evidenziato la presenza nei pressi dell'attuale tracciato della SS16 oggetto di intervento, ricadente nel territorio di Melpignano la presenza dei seguenti beni:

- MASSERIA S. ALOIA E TORRE COLOMBAIA SECC. XVI – XVIII (Foglio 7, particella 43 e 417parte) interessata da vincolo di tutela diretta con D.M. del 31.03.1983 e da provvedimento di tutela indiretta per D.M. del 01.04.1983
- Menhir Calamauri, interessato da vincolo di tutela archeologica diretta con DM del 09.09.1989.

Si rileva che nel parere preliminare del MIBACT del 2020.09.08 recante prot.34.43.01-fasc. 25.5.1 veniva rilevata l'interferenza con il bene Architettonico individuato nella Masseria Sant'Aloia per la parte del tracciato ricadente nell'area di rispetto dello stesso bene, come desunto dal perimetro del PPTR approvato e delle successive modifiche e integrazioni approvate fino al momento della redazione del progetto I Lotto aggiornato al 2019, di cui di seguito si riporta lo stralcio di inquadramento su cartografia del PPTR.

Dall'analisi del PPTR vigente e aggiornato alla DGR 1801/2021 si evidenzia una ripermimetrazione del limite del Bene architettonico che riprende quello riportato nella **Tavola 12\* Componenti Storico Culturali del vigente PUG del Comune di Melpignano e di cui di seguito si riporta lo stralcio e della successiva variante al PUG del 2019.**

Tale perimetro del Vincolo Architettonico risulta come desunto dalla legenda delle suddette tavole, comprensivo dell'area di pertinenza direttamente impegnata dal bene.

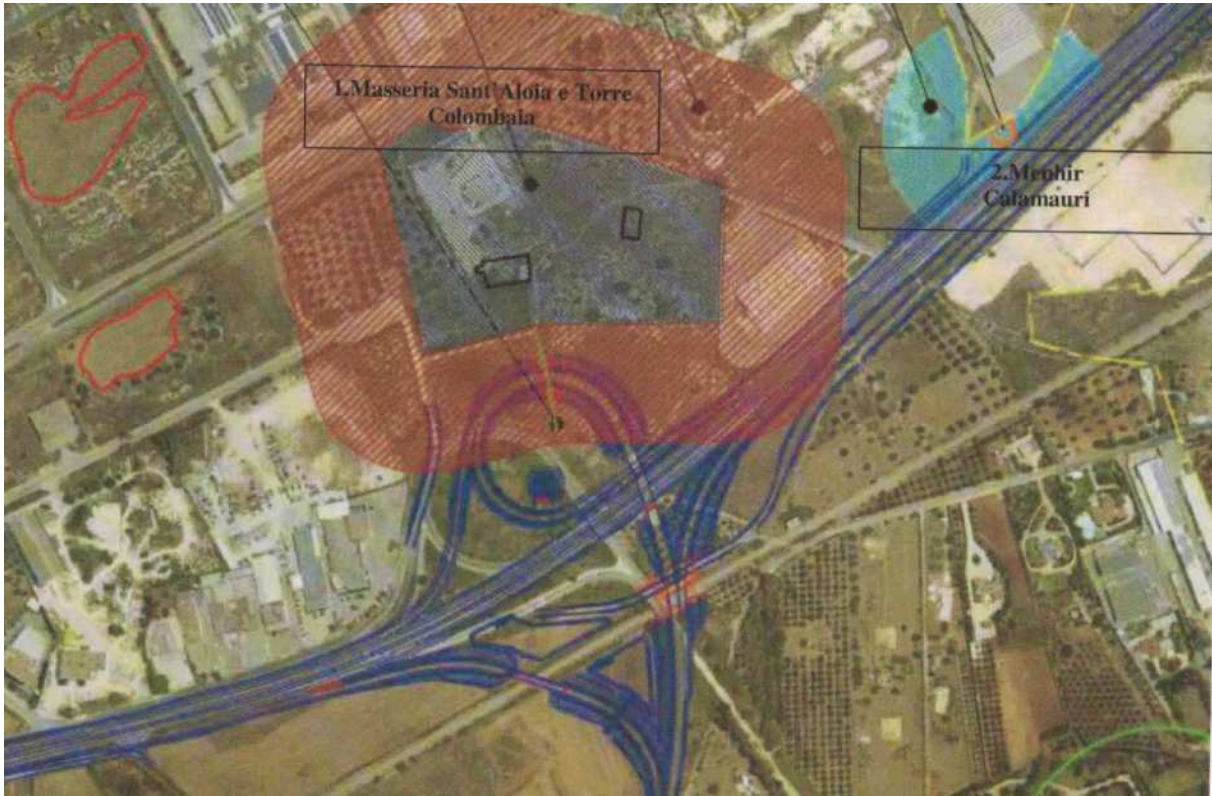


Figura 6-68. Lavori di ammodernamento e adeguamento alla sezione B del D.M. 5.11.2001- I Lotto: dal Km 0+00 Km 23+300 – Progetto aggiornato al 2019 (Elaborato T00\_EG03\_GEN\_CT14\_B del progetto 2019) in corrispondenza del Comune di Melpignano

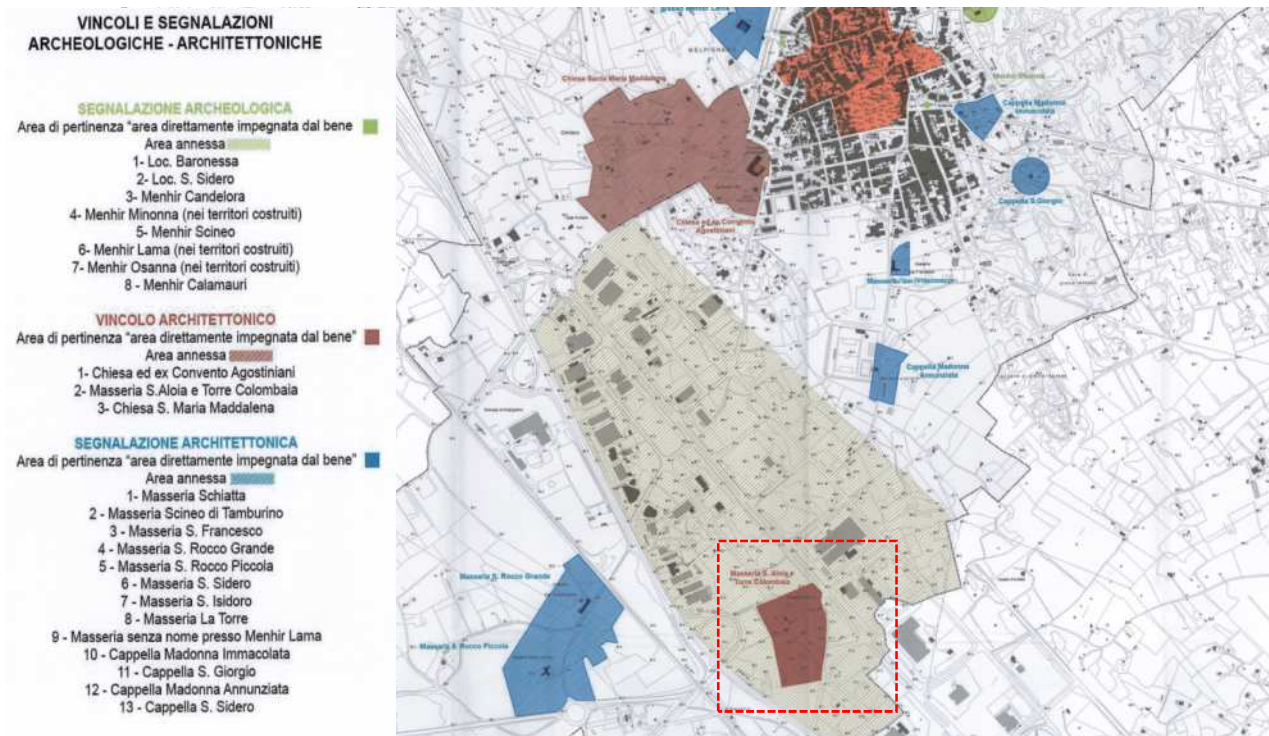


Figura 6-69. PUG: Tavola 12\* 2013 Comune di Melpignano



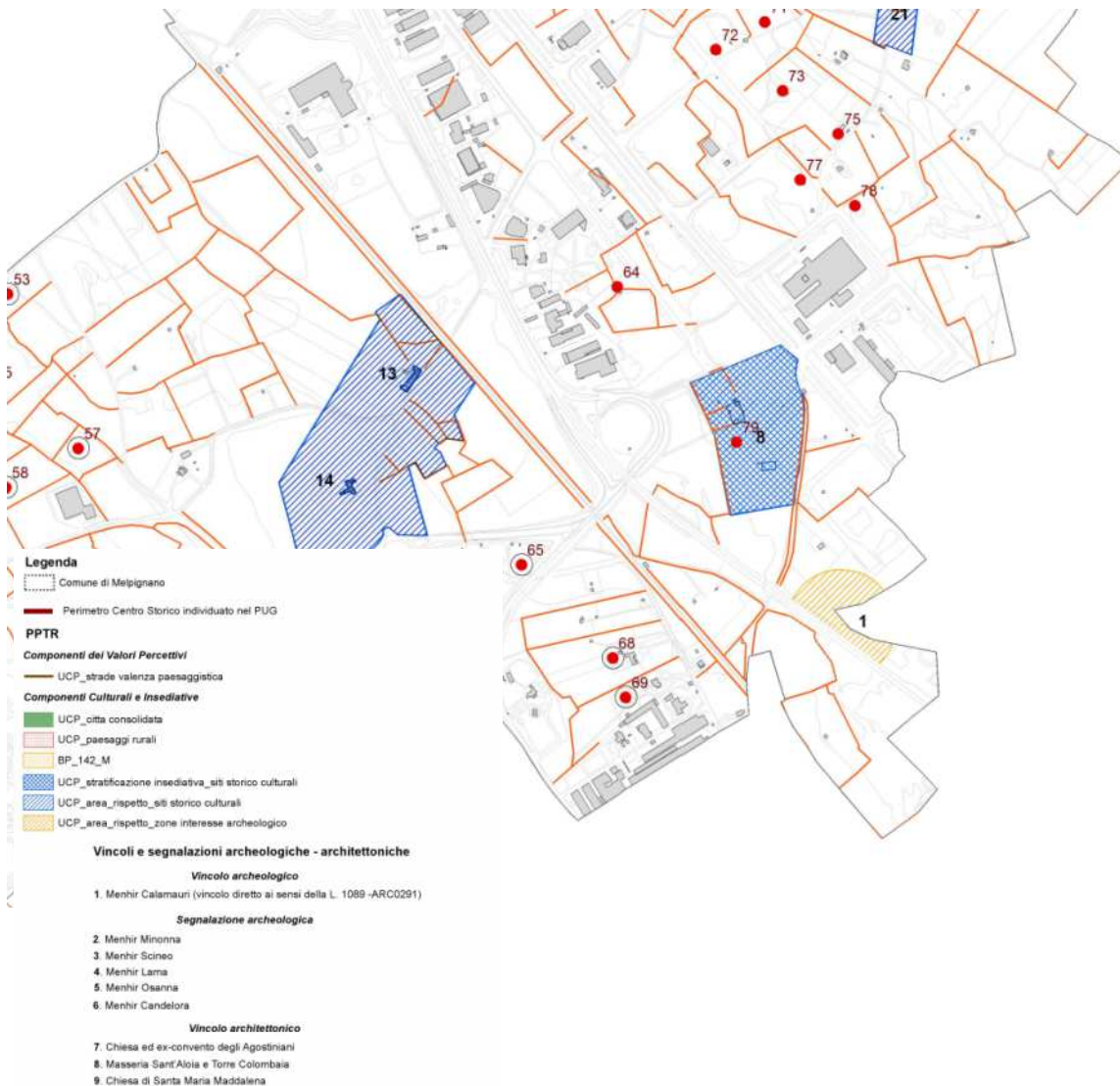


Figura 6-70. Variante al PUG 2019 Tavola 10FX – Tavola integrativa al PPTR Comune di Melpignano

Lo Stralcio della carta dei Vincoli i cui perimetri sono ripresi dalla Cartografia del PPTR, nonché quello riportato nel capitolo della disamina del Piano Paesaggistico stesso, aggiornato alla data di redazione della presente Relazione, rileva che l'infrastruttura di progetto non interferisce in alcun modo con l'area del bene vincolato. (Figura 6-71).

In relazione alla variante non localizzativa dello Svincolo 1 Maglie Nord del progetto di ammodernamento della S.S.275 I Lotto prevista in progetto si rileva che, rispetto al progetto definitivo 2019, sono state inserite due vasche di compensazione idraulica oltre allo spostamento della vasca di smaltimento delle acque di piattaforma in recepimento del parere n. 225 del 6/04/2021 della Commissione dell'A.d.B. che aveva peraltro proposto tale spostamento ai fini di allontanare la vasca di smaltimento dall'adiacente zona di rispetto del bene storico culturale della Masseria S. Aloia.

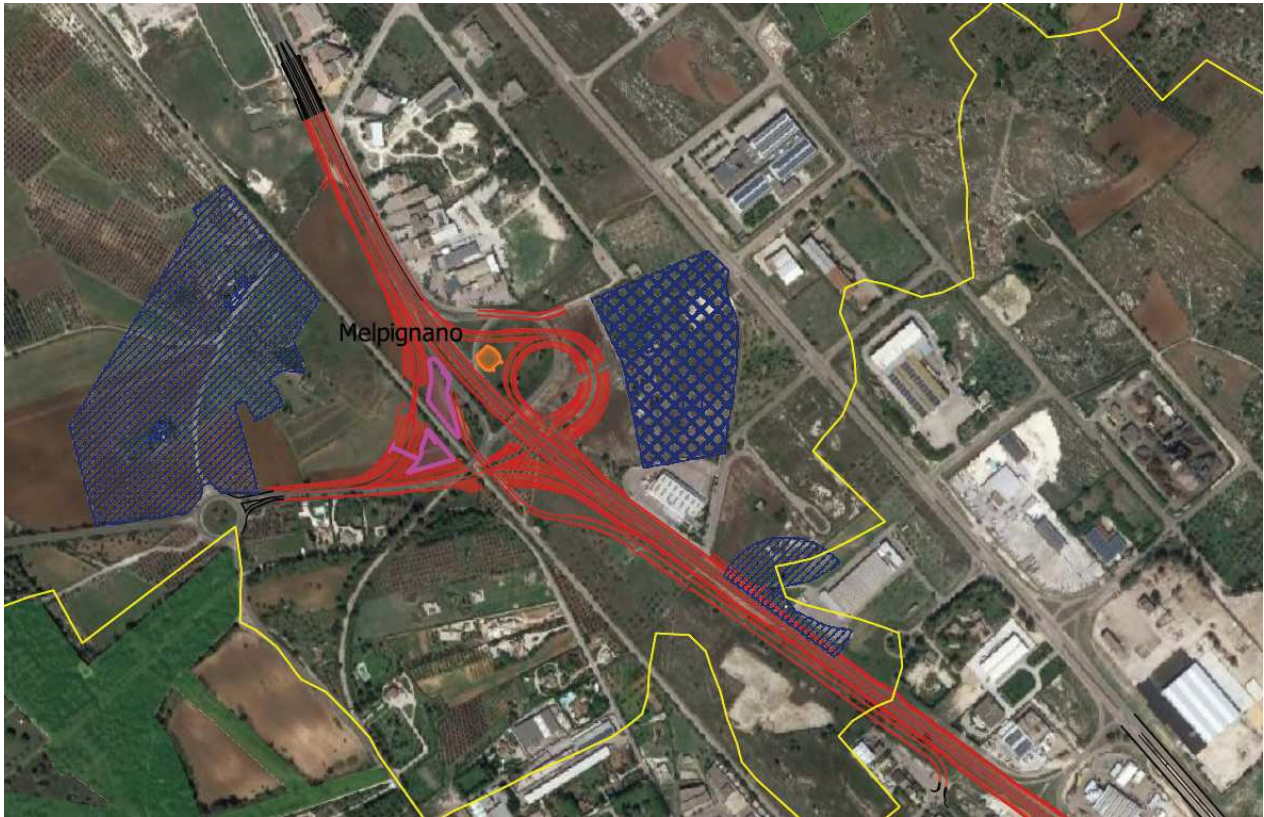


Figura 6-71. Stralcio Carta dei Vincoli Allegata al Progetto con individuazione tracciato di progetto nei pressi de bene storico culturale della Masseria S. Aloia e del Menhir Calamauri

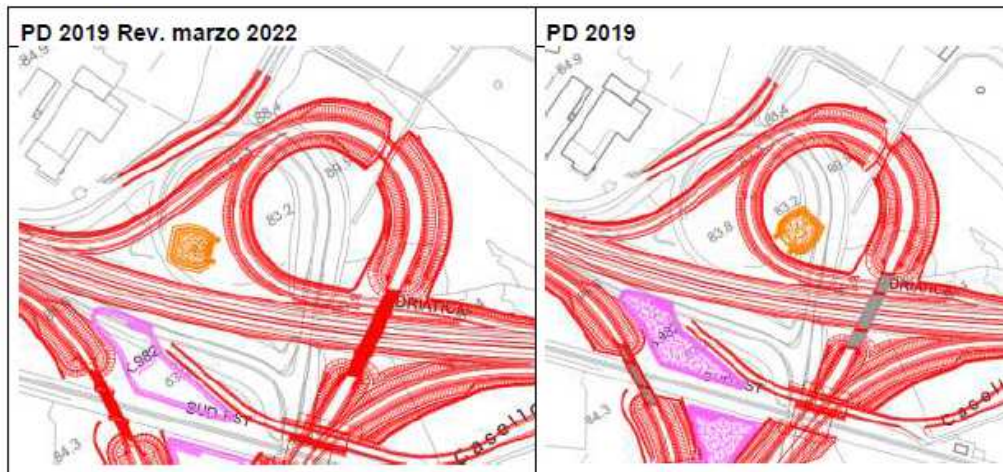


Figura 6-72. Svincolo 1 Maglie Nord - A sinistra l'attuale localizzazione della vasca di smaltimento delle acque di piattaforma e a destra la precedente posizione.

#### 6.11.1.2 Menhir Calamauri

Il Menhir Calamauri, è interessato da vincolo di tutela archeologica diretta con DM del 09.09.1989. l'area di pertinenza risulta Cartografata dal PPTR come UCP – Zona di interesse archeologico, il cui areale è stato di recente ridimensionato in seguito all'approvazione dell'adeguamento del PUG di Melpignano con DGR n. 932/2019.

In riferimento all'interferenza del progetto con tale area si rinvia al Capitolo di inquadramento dell'intervento nell'ambito del PPTR.



Risulta opportuno richiamare in tale paragrafo che nell'ambito nel progetto 2005 era stato sviluppato il "Progetto di riqualificazione e valorizzazione del Menhir Calamauri" di cui la Soprintenda all'interno del richiamato parere, in riscontro alla richiesta da parte di ANAS s.p.a. prot.n. 673749 del 27/11/2019, aveva espresso le seguenti prescrizioni

1. *Il progetto di riqualificazione dovrà riguardare esclusivamente l'area circostante il monumento, che non dovrà essere oggetto di alcun intervento diretto. Pertanto il Menhir non dovrà essere ricollocato su una base in pietra leccese, come previsto, né dovrà essere fasciato da alcuno base litica.*
2. *L'aiuola dovrà avere preferibilmente forma rettangolare e dovrà valorizzare anche la porzione del muretto a secco ancora presente, per consentire ai fruitori di percepire il contesto di inserimento del menhir, originariamente posto lungo un asse stradale con direzione NE-SW, delimitato da muretti a secco.*
3. *Considerato che lo spazio superstite attorno al monumento è piuttosto ristretto, è preferibile non realizzare corridoi di avvicinamento al menhir che porterebbero problemi in merito al raccordo con la struttura in pietra al monumento.*
4. *I muretti di delimitazione delle aree siano realizzati preferibilmente in pietra calcarea, al fine di richiamare il materiale costitutivo del monumento oggetto di valorizzazione.*
5. *Sia valutata, infine, la possibilità di rafforzare le protezioni lungo il percorso della SS16 al fine di evitare che l'uscita di strada di strada dei veicoli in transito possa compromettere la conservazione del monumento.*

**Si rileva che nell'ambito della presente progettazione, vengono recepite tutte le suddette prescrizioni formulate dalla Soprintendenza; si tiene inoltre a precisare che in fase di progettazione esecutiva verrà redatto apposito progetto che, sulla base indicazioni di cui alla nota MIBACT del 2020.09.08 recante prot.34.43.01-fasc. 25.5.1/2019 sopra riportate, proporrà in dettaglio la nuova sistemazione dell'area circostante al monumento il quale non sarà, comunque, oggetto di alcun intervento diretto.**

Di seguito si riportano i chiarimenti richiesti dalla Soprintendenza sempre nello stesso parere in merito alla verifica della eventuale interferenza del progetto con l'areale dell'edificio tutelato riferito alla Masseria Calamauri in agro di Maglie (foglio 5, particella 44 e 265) investita da vincolo di tutela diretta con DDG del 30.6.2000 e da provvedimento di tutela indiretta per DDG del 30.6.2000. Tale bene non risulta cartografato negli elaborati del PPTR.



Figura 6-73. Progetto Definitivo 2019 su cui è stato espresso il parere da parte della Soprintendenza

L'intervento ricade nell'ambito dello svincolo per la zona industriale di Maglie di cui il progetto 2022 (Figura 6-74), prevede una variante localizzativa rispetto a quanto riportato nel PD 2019 su cui è stato espresso il parere da parte della Soprintendenza.

0623E04-BA283 Maglie Leuca

SV1B - ZONA INDUSTRIALE MAGLIE

VARIANTI LOCALIZZATIVE

Scala 1:2000

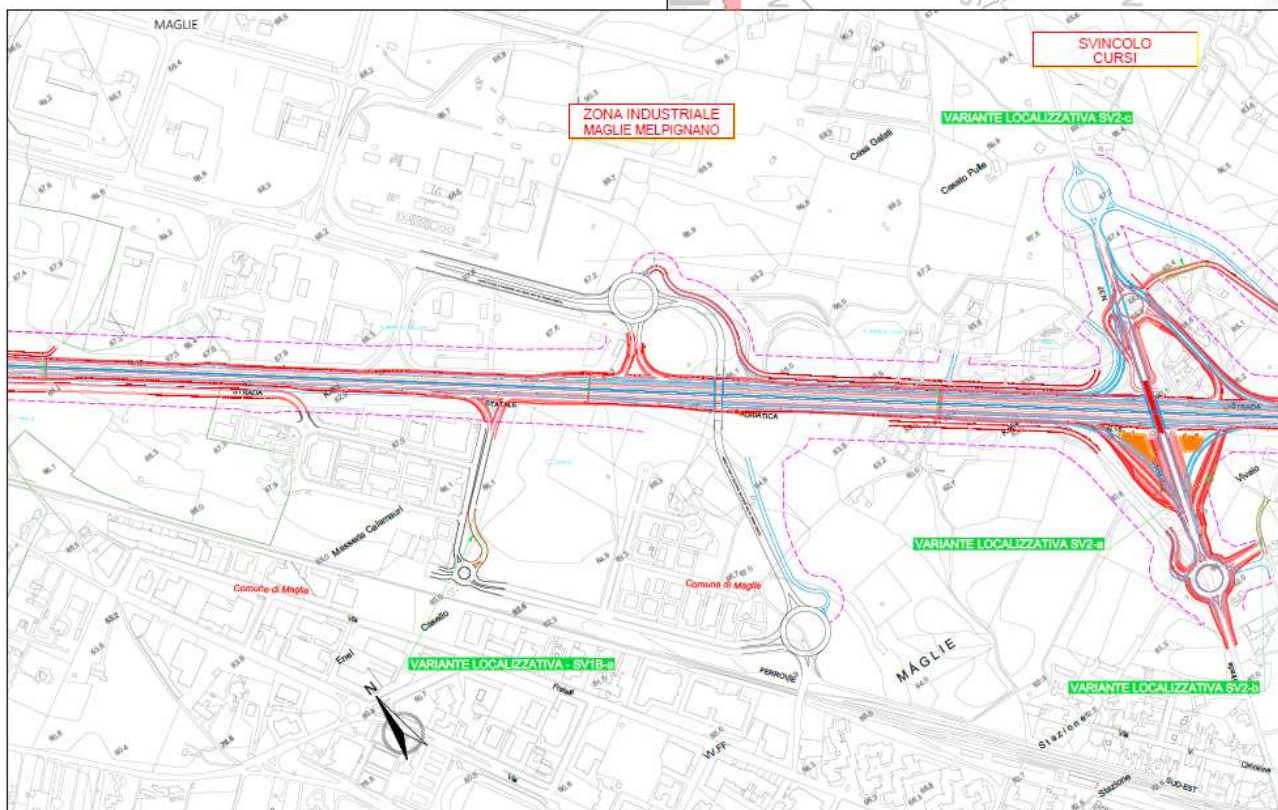


Figura 6-74. Planimetria delle varianti - SV1B Zona Industriale Maglie

Si tratta essenzialmente di una diversa configurazione dell'asta d'accesso all'area industriale di Maglie-Melpignano, attualmente a due carreggiate, ciascuna a doppia corsia per senso di marcia separate da spartitraffico; in sostanza l'attuale carreggiata in uscita dalla Statale verrà utilizzata come viabilità bidirezionale ad unica corsia per ogni senso di marcia, a servizio degli opifici e sarà fisicamente separata dalla carreggiata opposta, quella attualmente in ingresso alla Statale sarà trasformata in una rampa di svincolo bidirezionale ad unica corsia per senso di marcia e si innesterà alla rotatoria esistente, realizzata dal Consorzio ASI, attraverso un breve tratto di nuova realizzazione. Pertanto le uniche opere da realizzare sono le rampe di uscita dalla S.S. 275 verso la zona industriale indicate con frecce gialle.

Di seguito un dettaglio delle rampe in progetto su foto aerea.



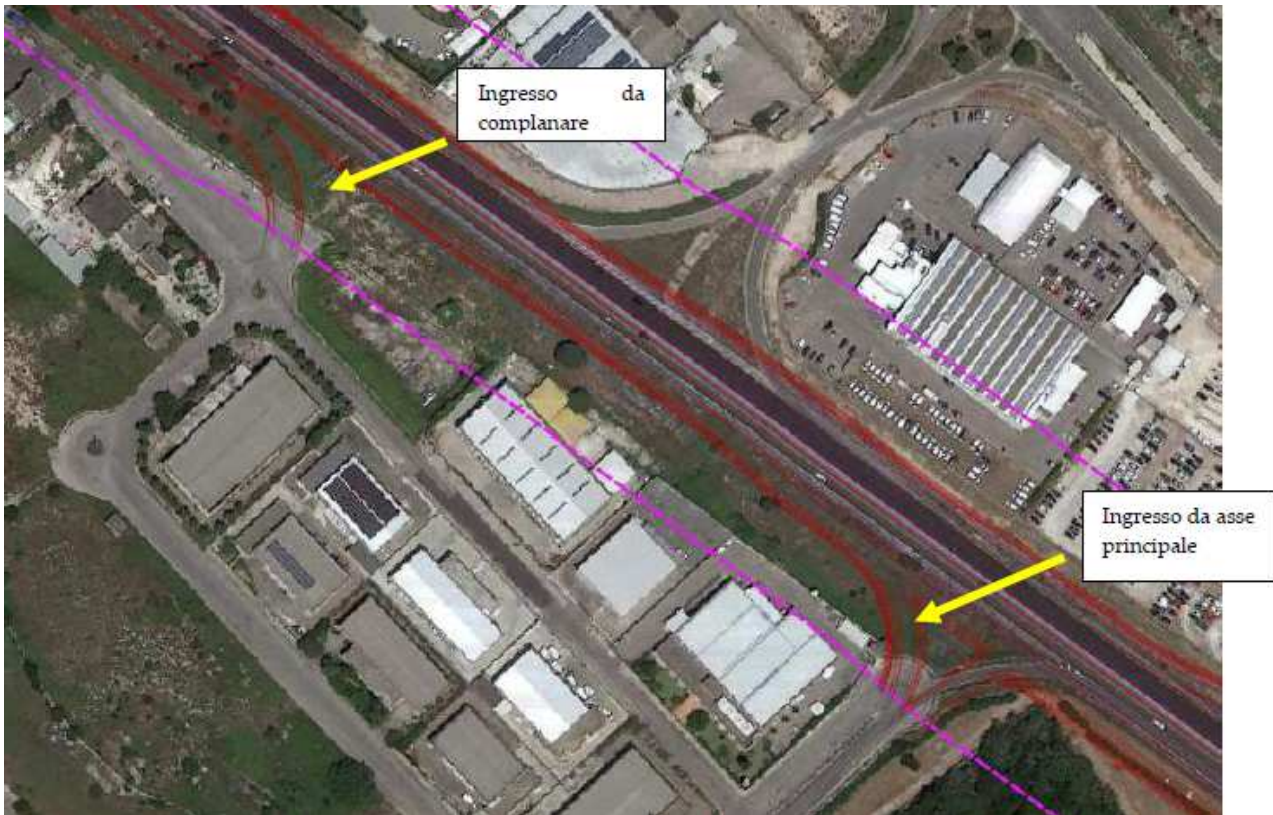


Figura 6-75. Svincolo 1b Zona industriale di Maglie con indicazione delle rampe di uscita in variante NON LOCALIZZATIVA (frecche gialle).

Le variazioni introdotte ricadono in gran parte nel corridoio urbanistico e configurano variante non localizzativa.

Fa eccezione il ramo afferente dalla rotonda esistente che si configura come **variante localizzativa Sv1Ba**. Di seguito la variante localizzativa su foto aerea.

Le modifiche introdotte si sono rese necessarie al fine di adeguare il progetto al completamento dello svincolo a piani sfalsati per la Z.I. Maglie- Melpignano realizzato dal Consorzio ASI della Provincia di Lecce, in variante alle originarie previsioni progettuali.

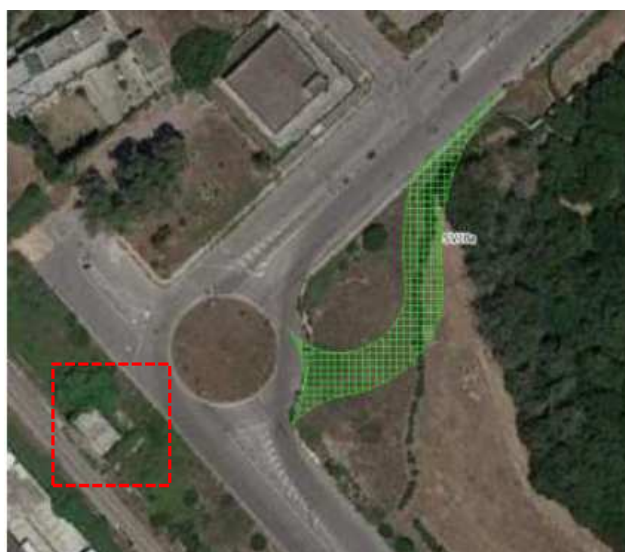


Figura 6-76. Svincolo 1b Zona industriale di Maglie – Variante Localizzativa SV1Ba. con evidenza della Masseria Calamauri

**Come evidenziato dalle figure sopra riportate e descritto lo specifico tratto di infrastruttura definita dal presente progetto 2022 non interferisce con il bene areale della Masseria Calamauri**

Per quanto attiene la richiesta di verifica, di una eventuale interferenza dell'infrastruttura di progetto con il Complesso della Madonna di Leuca e Cimitero, in agro di Surano (foglio5, particella A e 4), complesso monumentale investito da vincolo di tutela diretta con DCPC n. 24 del 03.02.2017, non cartografato dal PPTR si rileva una immediata variazione dello stato dei luoghi tra lo stato attuale di progetto e lo stato di progetto su cui è stato espresso il parere della Soprintendenza. Tale modifica risulta chiaramente visibile dalle ortofoto seguenti.



Figura 6-77. Ortofoto con sovrapposizione progetto 2019



Figura 6-78. Ortofoto stato attuale



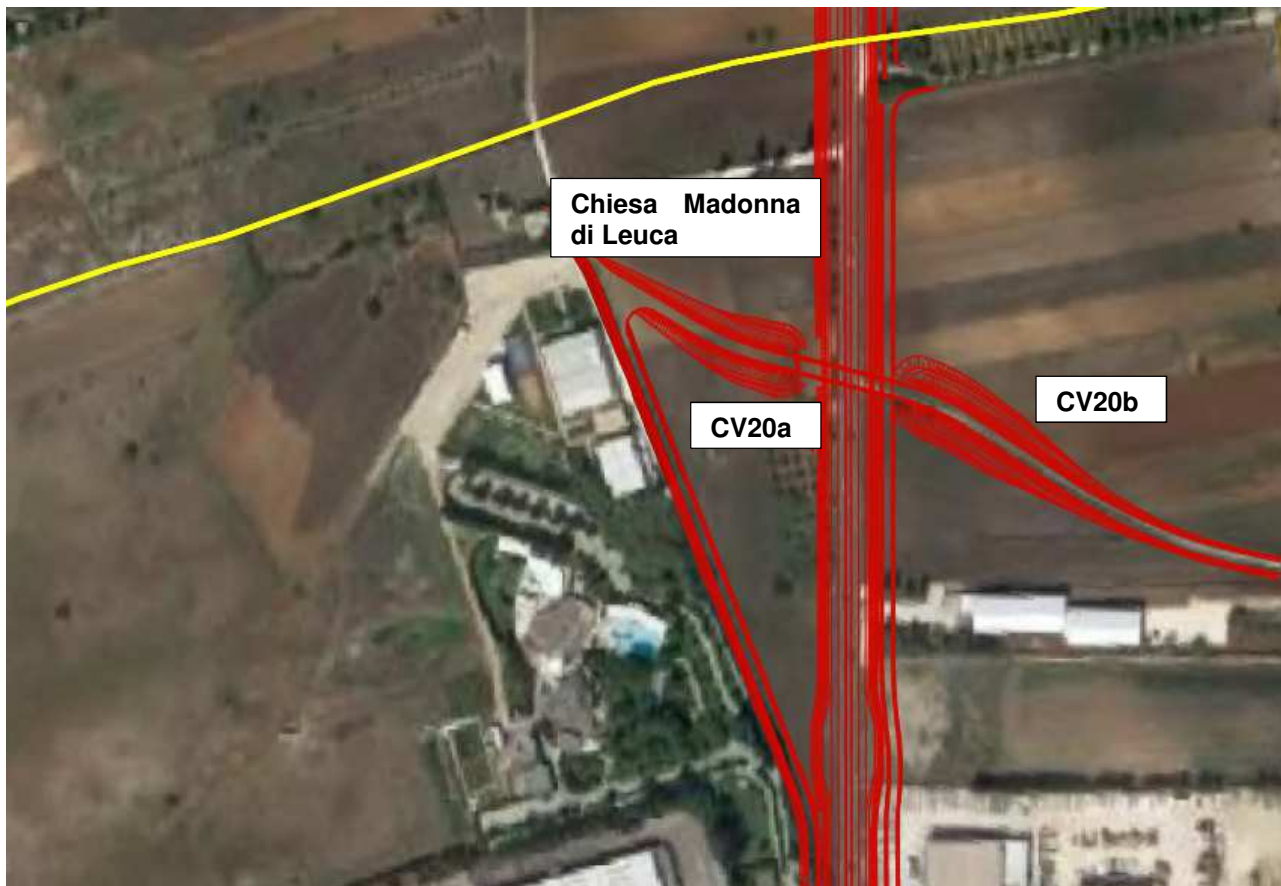


Figura 6-79. Ortofoto con sovrapposizione progetto 2022

Come riportato in Figura 6-79 nel progetto 2022, oggetto della presente Relazione Paesaggistica, è stato inserito uno scavalco (**varianti localizzative cv20a e cv20b**) per dare continuità alla via Vecchia Cimitero di Surano come richiesto in sede di conferenza di servizi dal Comune per consentire di mantenere il passaggio di pellegrinaggio storico.

In relazione alla modifica del recente stato dei luoghi rilevabile dalla ortofoto dello stato attuale, da cui si evince chiaramente l'immissione della prevista complanare sull'attuale piazzale antistante il lato sud-ovest della Chiesa, e della variante localizzativa dello scavalco prevista dal progetto 2022, si desume che l'infrastruttura di progetto non interferisce con il bene tutelato (Chiesa) e con l'area ad essa prospiciente.

Per un inquadramento di dettaglio dell'inserimento dell'opera di progetto nell'ambito della Chiesa della Madonna di Leuca è stato effettuato il fotoinserimento di dettaglio cui si rinvia.

#### 6.11.2 Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142, comma 1 lett.g)

##### 6.11.2.1 BOSCHI

Dall'analisi della componente Botanico vegetazionale del PPTR è scaturito che l'infrastruttura di progetto interferisce in alcune limitati tratti con aree a Bosco vincolate ai sensi dell'art. 142, comma 1 lette) del Codice.

In tale ambito è stata pertanto condotta una puntuale verifica della specifica interferenza.

Dalla verifica è emerso che si tratta per lo più o di alberature poste a margine o in corrispondenza delle scarpate dell'attuale sede stradale nonché fascia di rispetto stradale di proprietà ANAS impiantate in occasione della realizzazione della strada, o di sporadiche piante di macchia mediterranea poste a margine dell'attuale sede stradale. In altri tratti ancora l'infrastruttura di progetto lambisce i muri di cinta delle aree a bosco.

Per maggiori dettagli si rinvia a quanto già ampiamente dettagliato nell'apposito Capitolo del PPTR.

### 6.11.2.2 Siti di importanza Comunitaria (SIC), Zone di Protezione Speciale (ZPS) e Zone speciali di Conservazione (ZSC)

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 Regione Puglia ha dato attuazione alle Direttive 92/43/CEE "Habitat" e 79/409/CEE "Uccelli", definendo nell'agosto del 2003 le perimetrazioni di 16 Zone di Protezione Speciale (ZPS) e di 77 Siti di Interesse Comunitario (SIC) per la tutela della flora e della fauna, per la protezione del suolo e la conservazione degli habitat naturali.

Inoltre, la Regione Puglia con propria deliberazione di Giunta Regionale (DGR 2442/2018) prende atto della individuazione degli habitat e delle specie animali e vegetali inserite negli allegati delle Direttive 92/43/CE e 09/147/CE presenti nel proprio territorio e approva i relativi strati informativi. Le perimetrazioni degli habitat individuati e la distribuzione delle specie costituiscono anche un aggiornamento dei quadri conoscitivi dei piani di gestione dei Siti Natura 2000 già adottati o approvati e, nelle more dell'aggiornamento di detti piani, si devono applicare comunque gli indirizzi gestionali ivi contenuti e, qualora necessarie, misure di maggior tutela per garantire uno stato di conservazione soddisfacente di eventuali nuovi habitat individuati e di nuove specie identificate.

Come già evidenziato nella disamina del PPTR, e come verificato dal Sito della Regione Puglia ([http://sit.puglia.it/portal/portale\\_rete\\_natura\\_2000/Documenti/habitat](http://sit.puglia.it/portal/portale_rete_natura_2000/Documenti/habitat)), gli interventi in progetto non interferiscono direttamente né con aree naturali protette né con quelle afferenti alla Rete Natura 2000.



 Riserva Statale	 SIC
 Parco Nazionale	 SIC MARE
 Parco Naturale Regionale	 ZPS
 Riserva Naturale Regionale Orientata	 Zone Ramsar
 Area Naturale Marina Protetta	 <all other values>
 Riserva Naturale Marina	

Ortofoto: riprese AGEA 2019

Figura 6-80. Parchi e Aree Naturali Protette in prossimità del tracciato di progetto



**L'area naturale protetta più prossima alle opere in progetto, come si evince dalla figura seguente, è rappresentata dal Bosco Macchia di Ponente nel comune di Tricase (IT9150010). Rispetto alle opere in progetto, data la natura delle opere e la tipologia di area tutelata, non si segnala nessun tipo di potenziale interferenza.**

#### 6.11.2.3 *Ulivi monumentali*

Ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.r. 14/2007 e s.m.i. "Tutela e valorizzazione del paesaggio degli ulivi monumentali della Puglia" il carattere di monumentalità è attribuito quando l'ulivo abbia un accertato valore storico-antropologico o un tronco con determinate dimensioni e/o particolari caratteristiche della forma o per la vicinanza a beni di interesse storico-artistico, architettonico, archeologico riconosciuti.

In particolare, esso può essere attribuito quando l'ulivo abbia almeno una di queste tre caratteristiche:

- valore storico-antropologico per citazione o rappresentazione in documenti o rappresentazioni iconiche-storiche;
- diametro del tronco uguale o superiore a cm 100 o circonferenza uguale o superiore a 314 cm;
- diametro del tronco fra 70 e 100 cm (o circonferenza fra 220 e 314 cm), abbinato necessariamente ad uno dei seguenti requisiti: o valore simbolico attribuito da una comunità e riconosciuto dal Comune tramite l'Anci Puglia B; localizzazione in adiacenza di un bene di interesse storico-artistico, architettonico, archeologico di cui al Piano paesaggistico regionale (PPTR) o forma scultorea del tronco, attribuibile in presenza di almeno 3 delle seguenti caratteristiche:
  - forma spiralata
  - forma alveolare
  - forma cavata
  - presenza di formazioni mammellonari.

La tutela degli ulivi non aventi carattere di monumentalità resta disciplinata dalla L. 144/1951, (Modificazione degli articoli 1 e 2 del decreto legislativo 27 luglio 1945, n. 475, luogotenenziale concernente il divieto di abbattimento di alberi di ulivo), la cui competenza è del Servizio Territoriale competente della Regione Puglia.

La Regione Puglia promuove l'immagine del paesaggio uliveto della Puglia, in particolare degli ulivi e uliveti monumentali e delle loro produzioni, anche a fini turistici.

Come evidente dall'immagine allegata di seguito, l'unica interferenza tra il progetto ed ulivi monumentali classificati dalla DGR 1358/2012 si verifica nel comune di Muro Leccese.

La "Relazione Tecnica relativa alla verifica dello stato vegetativo delle piante di ulivo di fruttiferi e delle essenze spontanee al fine di valutare il permanere delle condizioni per il loro reimpianto –Giugno 2021 – Dott. Agronomo Emanuele Gabrieli Tommasi" ha definito, in relazione alla presenza di Xylella fastidiosa che *tutte le piante di ulivo presenti sul tracciato devono essere abbattute e non potranno essere trapiantate.*

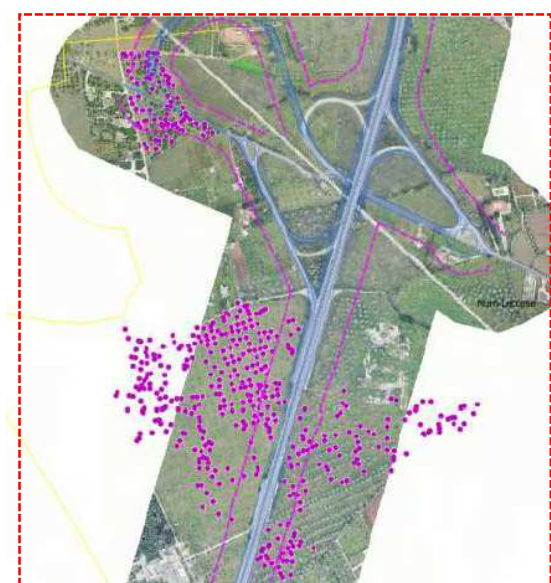
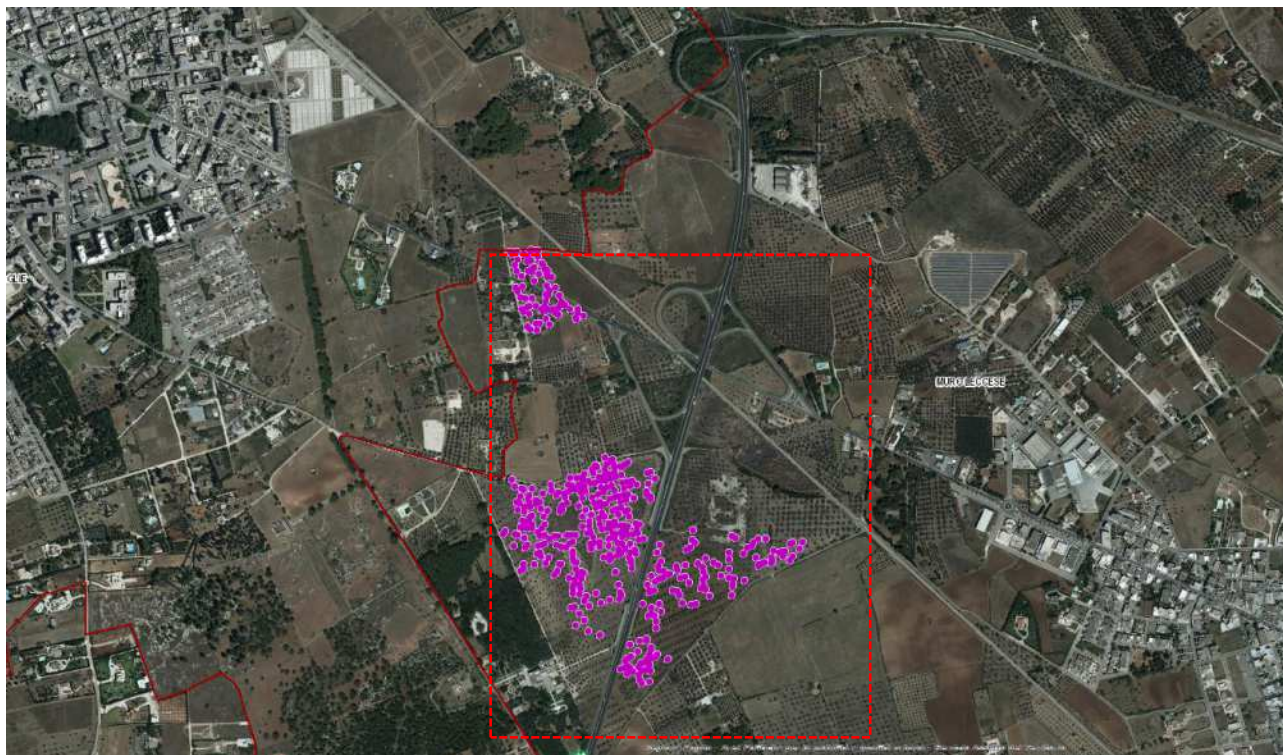


Figura 6-81. Area di interferenza con alberi monumentali identificati secondo DGR 1358/2012 come dedotto dal geoportalepuglia: <http://webapps.sit.puglia.it/freewebapps/ParchiAreeProtette/index.html>.

#### 6.11.2.4 Vincolo idrogeologico

Con riferimento al vincolo idrogeologico individuato ai sensi del R.D 30 dicembre 1923, n 3267 "Riordinamento e riforma in materia di boschi e terreni montani", si segnalano le interferenze del tracciato e degli svincoli SV01/SV02 e in SV11 rispettivamente compresi nel territorio di Maglie e di Muro Leccese. Di seguito sono rappresentate le immagini relative agli ambiti interferiti.





Figura 6-82. *Interferenza del progetto nel territorio di Maglie*



Figura 6-83. *Vincolo idrogeologico con sovrapposizione tracciato nel territorio di Montesano Salentino*

Le figure dimostrano che in realtà il vincolo idrogeologico incide solo nel territorio di Maglie, mentre per nel territorio di Montesano Salentino l'intervento lambisce marginalmente il perimetro del vincolo.

Nonostante non sia possibile mantenere le attuali condizioni di permeabilità dell'area, considerando la percentuale di superficie aggiuntiva che la nuova viabilità occuperebbe e il contesto industriale nel quale l'opera si inserisce, si può affermare che l'intervento non compromette gli aspetti idrogeologici dell'area che per altro è completamente pianeggiante.

**La realizzazione dell'intervento risulta comunque subordinata all'acquisizione del nulla osta da parte dell'autorità competente.**

**La Sezione Gestione Sostenibile e Tutela delle Risorse Forestali e Naturali della Regione Puglia ha competenza in materia di norme e disposizioni relative alle procedure tecnico - amministrative da adottarsi per le zone sottoposte a vincolo idrogeologico, ai sensi del R.D.L. 30/12/1923, n. 3267 (riordino e riforma della legislazione in materia di boschi e di territori montani) e del R.D.L. 16/05/1926, n. 1126 (regolamento per l'applicazione del R.D.L. 3267/1923).**



## 6.12 TABELLA DI SINTESI DELLA COERENZA E COMPATIBILITA' DELL'INTERVENTO CON I PIANI E GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

PIANO/STRUMENTO	COERENZA COMPATIBILITA' DEL PROGETTO CON IL PIANO/STRUMENTO
<p><i>Piano Regionale dei Trasporti (PRT)</i></p>	<p>L'intervento previsto in progetto è in linea con il Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti che identifica lo specifico tratto della S.S.275 con codice 5005 SS275 - Ampliamento a quattro corsie da Maglie a intersezione con SP210 Alessano-Marina di Novaglie (con la realizzazione in variante a quattro corsie fra Montesano Salentino e l'incrocio con la SP210) con sezione tipo B di competenza ANAS.</p> <p>L'intervento risulta inoltre in linea con l'Aggiornamento del Piano Attuativo del PRT della Regione Puglia 2021-2027 in fase di redazione. che comprende il tratto di S.S. 275 in oggetto tra quelli in fase di progettazione.</p>
<p><i>Piano Paesaggistico Territoriale Tematico della Regione Puglia (PPTR)</i></p>	<p>Dall'analisi della normativa d'uso non si evincono elementi di contrasto tra le opere in progetto e gli obiettivi, anche a lungo termine, dello Scenario Strategico relativi agli Ambiti in cui l'infrastruttura si inserisce.</p> <p>L'intervento di ammodernamento della S.S.275 I Lotto è coerente con <i>Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture</i>.</p> <p>Gli interventi analizzati interferiscono con i seguenti Beni paesaggistici e Ulteriori Contesti Paesaggistici ambiti disciplinati dalle relative norme di piano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•UCP-Aree soggette a vincolo idrogeologico – Art. 43 co.5.</li> <li>•BP-Boschi – Art. 62.</li> <li>•UCP-Aree di rispetto dei boschi - Art. 63.</li> <li>•UCP-Prati e pascoli naturali - Art. 66.</li> <li>•UCP – Aree di rispetto delle componenti culturali insediative culturali insediative (100 m – 30 m):             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Area di rispetto del Menhir Calamauri Art. 82.</li> <li>- Paesaggi rurali - Art. 83.</li> </ul> </li> <li>• UCP strade a valenza paesaggistica; Luoghi panoramici – Art.88</li> </ul> <p>In relazione alla compatibilità dell'intervento con le Prescrizioni e Misure di Salvaguardia e utilizzazione di cui alle NTA del PPTR e con riferimento ai Beni Paesaggistici e Ulteriori Contesti Paesaggistici individuati, l'intervento è subordinato al rilascio di <b>Autorizzazione Paesaggistica in deroga ai sensi dell'art. 95 delle NTA del PPTR</b> .</p> <p>Ai sensi del comma 1 del suddetto art. 95 <i>“Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni</i></p>

<p><i>Piano Stralcio di Bacino Per L'assetto Idrologico (PAI)</i></p>	<p><i>paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali. Il rilascio del provvedimento di deroga è di competenza della Regione Puglia”.</i></p> <p>L'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale ha espresso il proprio parere di compatibilità dell'intervento al PAI con atto N.0010282 U del 10/09/2019 con prescrizione. sul precedente progetto definitivo all'interno della Verifica di Ottemperanza.</p> <p>Con il presente progetto di Ammodernamento della SS275 della tratta Maglie – Santa Maria di Leuca I Lotto , sono state inserite nuove opere al fine di porre l'opera in sicurezza idraulica, (NTA – Art. 36 del PAI Puglia), e ad evitare un incremento della pericolosità idraulica nelle aree contermini a quelle di intervento (NTA – Art. 4).</p> <p>Con riferimento alle criticità del progetto definitivo del 2005 riportate nel parere AdB Puglia (nota Prot. 367 del 09/02/2006) e alle prescrizioni formulate dal CIPE, sono state infatti previste n.6 vasche di compensazione idraulica che hanno lo scopo di lasciare inalterati i volumi contenuti nelle aree endoreiche individuate nell'apposito studio idraulico in prossimità del tracciato in progetto.</p>
<p><i>Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Lecce (PTCP)</i></p>	<p>Il progetto oggetto studio si inserisce all'interno dell'opera che consiste nell'ammodernamento della viabilità della tratta Maglie-Santa Maria di Leuca e non presenta elementi di incompatibilità con gli obiettivi del Piano Territoriale di Coordinamento.</p> <p><i>Piano fa rientrare la SS275 e il tratto di SS16 compresi in progetto tra le “Strade Tubo” ovvero tra le strade extraurbane di categoria A e B.</i></p> <p><i>Il progetto risponde all'esigenza di una generale riorganizzazione del sistema infrastrutturale esistente</i></p>
<p><i>Vincoli paesaggistici</i></p>	<p>L'interferenza diretta con le aree tutelate per legge - <i>boschi</i> – comma 1 lett. g del D.Lgs 42/2004, è stata presa in conto dalla presente progettazione definitiva al fine di limitarne l'impatto. La disamina effettuata ha dimostrato come in realtà l'incidenza su aree boscate sia limitata ad essenze di eucalipto insistenti su tratti di scarpata dell'attuale sede stradale (tratto compreso tra la prog. 3+249 e 3+540) e su aree annesse alla sede stradale stessa occupate, in maniera sporadica, da essenze tipiche della macchia mediterranea.</p> <p>In altri casi la sovrapposizione effettuata ha dimostrato che il tracciato lambisce il muro di cinta delle aree a bosco interessate.</p> <p><i>Si segnalano, inoltre, le seguenti aree vincolate nei pressi dell'are di progetto:</i></p>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- “Torre Colombaia e Masseria S. Aloia” bene di notevole interesse pubblico secondo l'ex art. 136 del D.lgs 42/2004. L'area identificata da PPTR è localizzata ad Est del tracciato a circa 200 m dall'asse principale.</li> <li>- “Masseria Rocco piccolo” area di interesse archeologico ex art- 142 c.1 lett. m del D.lgs 42/2004 ad ovest del tracciato principale a circa 280 m dal tracciato.</li> <li>- “Menhir Calamauri” e relativa area di rispetto ex art- 142 c.1 lett. m del D.lgs 42/2004 localizzata ad est del tracciato principale. L'intervento interferisce relativamente alla prevista complanare con l'area di rispetto di detto bene.</li> <li>- <i>Complesso della Madonna di Leuca</i> interessato da vincolo di tutela diretta con DCPC n. 24 del 03.02.2017, non cartografato dal PPTR.</li> <li>- <i>Masseria Calamauri</i> in agro di Maglie (foglio 5, particella 44 e 265) investita da vincolo di tutela diretta con DDG del 30.6.2000 e da provvedimento di tutela indiretta per DDG del 30.6.2000. Tale bene non risulta cartografato negli elaborati del PPTR.</li> </ul> <p><i>Nell'ambito della disamina dei vincoli e del PPTR è stato dimostrato che l'infrastruttura interferisce esclusivamente con l'area di rispetto del Menhir Calamauri.</i></p> <p><i>Si rileva che nell'ambito della presente progettazione si intendono recepite tutte le indicazioni riportate nella nota MIBACT del 2020.09.08 recante prot.34.43.01-fasc. 25.5.1/2019.</i></p> <p><i>In tal senso, in riferimento alla specifica prescrizione riferita alla sistemazione dell'area circostante il Menhir Calamauri proposta nell'ambito della progettazione 2005, si rileva che, in fase di progettazione esecutiva, verrà redatto il progetto di dettaglio ove non sarà, comunque previsto alcun intervento diretto sul monumento.</i></p>
<p><i>Parchi e Aree Naturali Protette</i></p>	<p>L'intervento non intercetta siti tutelati dalla Rete Natura 2000.</p> <p>A circa 90 m dall'asse principale nel comune di Tricase è presente il “Bosco Macchia di Ponente”.</p> <p>In riferimento alla prossimità con la ZSC è stato comunque predisposto uno screening di VINCA (T00IA00AMBRE07_A dello studio Ambientale)</p>
<p><i>Vincolo idrogeologico</i></p>	<p>Il vincolo idrogeologico ricade nel settore nord del tracciato, nel comune di Maglie, nell'area che va dalle Prog. 1+200 fino a 2 + 600.</p> <p>Inoltre in prossimità dello svincolo SV11 vi sono due circoscritte interferenze, la prima interferenza, a partire da nord, interessa l'accesso ad una strada secondaria da complanare (prog. 18+440). La seconda interferenze è in prossimità della rotonda</p>

	<p>dello svincolo stesso ad ovest dell'asse principale</p> <p>L'intervento è <i>subordinata all'acquisizione del nulla osta da parte dell'autorità competente.</i></p> <p><i>La Sezione Gestione Sostenibile e Tutela delle Risorse Forestali e Naturali della Regione Puglia ha competenza in materia di norme e disposizioni relative alle procedure tecnico - amministrative da adottarsi per le zone sottoposte a vincolo idrogeologico, ai sensi del R.D.L. 30/12/1923, n. 3267 (riordino e riforma della legislazione in materia di boschi e di territori montani) e del R.D.L. 16/05/1926, n. 1126 (regolamento per l'applicazione del R.D.L. 3267/1923).</i></p>
<p><i>Strumenti Urbanistici Comunali</i></p>	<p>L'intervento è condizionato a Variante allo strumento urbanistico vigente nei comuni interessati secondo quanto disposto dall'art. 19 del DPR 327/2001 e s.m.i. e dell'art. 12 della L.R.3/2005, come modificato dall' art. 6 della LR 19/2013, con contestuale vincolo preordinato all'esproprio.</p>



## 7 MOTIVAZIONI DELL'OPERA

Le motivazioni di carattere generale dell'intervento nel suo complesso, risiedono in un aumento della sicurezza di circolazione nella diminuzione del tasso di incidentalità e nella risoluzione di interferenze con alcuni centri abitati.

L'intervento si propone pertanto di risolvere alcuni aspetti legati alla salute e alla sicurezza dei cittadini quali:

A) Lo scarso livello di sicurezza dei tratti esistenti della statale 275, legato principalmente ad un livello di servizio molto basso, alla presenza di numerose intersezioni a raso con la viabilità provinciale e comunale, alla presenza di curve con raggio non adeguato che determinano distanze di visibilità inferiori a quelle di arresto.

B) Il percorso esistente dell'attuale sede, che in alcuni tratti diventa sub-urbano, lambendo le periferie dei comuni attraversati, determina livelli di inquinamento acustico e atmosferico oltre la soglia; inoltre, anche in questo caso il livello di sicurezza è molto basso per la presenza di numerose immissioni dirette, dai fondi e dalle attività commerciali frontiste, che abbassano ulteriormente la funzionalità della viabilità esistente.

Tali problematiche si sono aggravate nel tempo, a causa dell'aumento del numero di auto circolanti, dovuto alla sempre maggiore attrazione turistica esercitata dal Salento, oltre che ai normali spostamenti dei pendolari.

L'intervento di adeguamento coinvolge un tratto della S.S. 16 dal km 981+700 al km 985+386 e la S.S. 275 dal km 0 al km 23+300. La S.S. 275 infatti ha origine dalla statale 16 all'altezza di Maglie, quando quest'ultima devia verso est per raggiungere Otranto. Il tracciato della S.S. 275 prosegue verso sud lambendo l'abitato di Scorrano per poi proseguire in direzione sud-est verso Nociglia. Giunti al km 18+300, in prossimità dell'abitato di Montesano Salentino, la nuova strada abbandona il vecchio tracciato piegando verso nord-est fino a giungere alle porte dell'abitato di Tricase.

La strada riveste fondamentale importanza per le realtà locali rappresentando l'arteria principale di collegamento con l'estremità meridionale del Salento.

Il tratto oggetto di adeguamento ha una piattaforma di dimensioni e caratteristiche non omogenee: dal km 981+700 della S.S. 16 al km 4+726 della S.S. 275 è caratterizzato da una doppia corsia da 3.50 m per senso di marcia, spartitraffico discontinuo e assenza di banchine; dal km 4+726 della S.S. 275 a fine intervento, è caratterizzata invece da un'unica corsia per senso di marcia con larghezza della piattaforma variabile tra 7.50 e 9.50 m.



S.S. 16 km 984 – Presenza di spartitraffico

S.S. 275 km 0 – Fine spartitraffico

S.S. 275 km 1 – Inizio spartitraffico



S.S. 275 km 2 – Fine spartitraffico



S.S. 275 km 3 – Doppia corsia per senso di marcia, assenza di spartitraffico



S.S. 275 km 5 – Una corsia per senso di marcia

Lungo il tracciato vi sono intersezioni con la viabilità minore appartenente alla rete locale. Inoltre, sono presenti numerosi insediamenti antropici che hanno determinato nel corso degli anni la formazione di un consistente numero di accessi diretti sulla strada rappresentando un elevato rischio per la sicurezza.

Il presente progetto definitivo prevede la realizzazione dell'asse principale che ripercorre il sedime esistente per un tratto di 18+516 km dalla progressiva 981+700 della SS.16 alla progressiva 18+500 della SS.275. Da questo punto in poi, per un tratto di 4+754 km dalla progressiva 18+516 alla progressiva 23+270, il tracciato è in variante. Inoltre è previsto anche la realizzazione di n. 16 svincoli (4 ex novo e 12 in adeguamento), taluni anche realizzati con l'ausilio di carreggiate complanari all'asse principale contenenti corsie dedicate allo smistamento dei flussi veicolari in ingresso ed uscita. È infine prevista la realizzazione di n.78 strade complanari e/o di servizio oltre che l'adeguamento di altre tre strade complanari con la realizzazione di altrettante opere di scavalco dell'asse principale

Il progetto di ammodernamento ed adeguamento alla sezione di categoria "B" del D.M. 05.11.2001 e s.m.i. della S.S. 275 lungo l'itinerario Maglie - Santa Maria di Leuca, a seguito di un'analisi di incidentalità, evidenzia nel complesso una percentuale media stimata di riduzione dell'incidentalità del 51%, dimostrando quindi il miglioramento funzionale della infrastruttura ed il contestuale innalzamento del livello di sicurezza.

Come già illustrato nella premessa il progetto definitivo dell'ammodernamento della S.S. 275 era stato approvato con Delibera CIPE n.76 del 31.07.2009.

La rielaborazione del Progetto Definitivo è scaturita dalla necessità di ottemperare alle prescrizioni/indicazioni espresse dagli Enti coinvolti:

- ✓ CIPE, Delibera n. 76 del 31.07.2009;
- ✓ Regione Puglia - Assessorato alle Infrastrutture Strategiche e Mobilità, documento del 01.06.2011;
- ✓ Amministrazioni comunali di Melpignano, Maglie, Muro Leccese, Scorrano, Botrugno, San Cassiano, Nociglia, Surano, Montesano Salentino, Andrano e Tricase, verbali degli incontri tecnici presso gli uffici della Regione Puglia in data 04.05.2017, 09.05.2017, 17.05.2017, 25.05.2017 e 22.06.2017.

La necessità della rielaborazione progettuale è stata determinata anche:

- ✓ **dalla modifica del sistema dei vincoli ambientali e paesaggistici, intervenuta a seguito dell'approvazione (con Delibera Giunta Regionale n.176 del 16.02.2015) del nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR);**
- ✓ dalle mutate esigenze delle comunità locali, sia per quanto riguarda la domanda di trasporto sia per quanto riguarda l'urbanizzazione del territorio ai margini dell'infrastruttura stradale.



## 8 SOLUZIONI ALTERNATIVE

Le soluzioni alternative esaminate sono di seguito illustrate. Le valutazioni che hanno determinato le scelte progettuali proposte sono scaturite non solo da valutazioni di ordine tecnico economico ma anche di ordine paesaggistico ambientale soprattutto con riferimento ai vincoli che gravano sul territorio specifico e potenzialmente interferenti.

### Soluzione Zero

La soluzione zero (non realizzazione dell'intervento) è stata ritenuta non ammissibile in considerazione dei risultati sia dell'analisi dell'incidentalità sia dello studio del traffico.

In particolare sulla base dei dati di incidentalità disponibili (fonte ACI-ISTAT) riferiti al quinquennio 2012-2016, è stato possibile ottenere un quadro della situazione dell'incidentalità del tratto stradale in esame, valutando il numero di incidenti con morti e di feriti suddivisi per tipologia. Essi sono riassunti nelle seguenti tabelle

Tipologia incidente	2016	2015	2014	2013	2012	Tot.	Ripartizione
Scontro frontale	0	0	1	1	0	2	3.0%
Scontro laterale e fronto-laterale	2	2	0	7	2	13	19.7%
Tamponamento	3	3	5	7	4	22	33.3%
Investimento di pedone	0	0	0	0	3	3	4.5%
Fuoriscita (sbandamento)	1	2	4	4	1	12	18.2%
Altro	3	3	4	1	3	14	21.2%
<b>Tot.</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>20</b>	<b>13</b>	<b>66</b>	

*Ripartizione incidenti per tipologia nel tratto di strada a 4 corsie (riferimento elaborato P00 PS00 TRA RE01 C Relazione Tecnica del progetto stradale)*

Tipologia incidente	2016	2015	2014	2013	2012	Tot.	Ripartizione
Scontro frontale	3	2	1	0	1	7	10,8%
Scontro laterale e fronto-laterale	10	5	2	2	3	22	33,8%
Tamponamento	5	8	5	2	2	22	33,8%
Investimento di pedone	0	1	0	0	0	1	1,5%
Fuoriscita (sbandamento)	2	0	0	2	1	5	7,7%
Altro	2	1	2	2	1	8	12,3%
<b>Tot.</b>	<b>22</b>	<b>17</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>65</b>	

*Ripartizione incidenti per tipologia nel tratto di strada a 2 corsie (riferimento elaborato P00 PS00 TRA RE01 C Relazione Tecnica del progetto stradale)*

Per conoscere l'effettivo beneficio che l'intervento di adeguamento di una strada può apportare in termini di miglioramento della sicurezza dell'infrastruttura, le moderne tecniche di analisi si basano sulla misura dell'incidentalità prima e dopo l'ipotetico intervento. Tale misura viene effettuata stimando, in entrambi gli scenari, l'incidentalità attesa. Il confronto (differenza) del valore di incidentalità ex ante ed ex-post costituisce la misura del beneficio apportato.

Le stime evidenziano una percentuale di riduzione dell'incidentalità del 58% per il tratto di S.S. 275 che oggi è a 2 corsie. La riduzione di incidentalità che si ha adeguando il tratto di strada precedente, già oggi a 4 corsie, è invece pari al 42%.

In generale, si evidenzia sull'intero tracciato oggetto di adeguamento una percentuale media stimata di riduzione dell'incidentalità del 51%. risultando quindi dimostrato il miglioramento funzionale della infrastruttura ed il contestuale innalzamento del livello di sicurezza.

Lo studio del Traffico ha inoltre dimostrato un Livello di Servizio (LdS) significativamente inferiore al valore minimo richiesto dalla normativa vigente, evidenziando un dimensionamento dell'attuale sezione stradale inadeguato rispetto ai traffici attesi, soprattutto nel periodo di maggiore afflusso turistico.

### Soluzione 1 realizzazione di un nuovo tracciato stradale

La soluzione che prevede la realizzazione di un nuovo tracciato stradale interamente in nuova sede (in variante) è stata ritenuta incompatibile, sotto l'aspetto paesaggistico-ambientale, e non fattibile dal punto di vista tecnico-economico. Questa soluzione infatti oltre che non giustificabile in termini di costi - benefici, avrebbe determinato un elevato impatto ambientale e paesaggistico, soprattutto per l'eccessivo consumo di suolo (stimabile da 70 a 100 ettari).

### Soluzione 2 – allargamento in sede

L'unica soluzione realmente praticabile è risultata quella dell'allargamento in sede per un primo tratto di 18,5 km e di un secondo tratto di 4,8 km da realizzare in nuova sede (in variante).

Per questa soluzione sono state esaminate due diverse alternative con riferimento alla tipologia della sezione stradale: la prima alternativa prevede l'adozione della "sezione tipo B" per tutto il primo lotto (soluzione attuata); mentre, la seconda alternativa prevede la "sezione tipo B" solo per il tratto tra Melpignano e Montesano Salentino.

La scelta della prima alternativa è avvenuta a valle dello studio del traffico già citato.

I risultati dello studio del traffico evidenziano come l'inserimento di un collegamento veloce determini spostamenti di quote di traffico in diversione da altre infrastrutture. Tutti i benefici trasportistici del progetto sono sostanzialmente determinati dalla presenza di un nuovo asse con maggiore capacità di servire il traffico, dalla velocizzazione del collegamento Maglie-Santa Maria di Leuca e dall'incremento della sicurezza della circolazione.

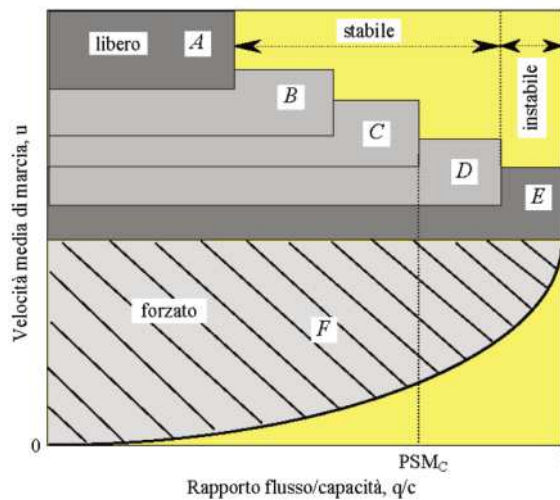
Le proiezioni al 2026 ed al 2036, anno di entrata in esercizio del progetto ed a dieci anni dalla realizzazione, indicano, per ciascuna tratta, un traffico medio giornaliero di:

- nella TRATTA 1 tra Melpignano e Scorrano:
  - 22.147 veicoli leggeri e 929 veicoli pesanti giornalieri al 2026;
  - 26.331 veicoli leggeri e 1.126 veicoli pesanti giornalieri al 2036;
- nella TRATTA 2 tra Scorrano e Montesano Salentino:
  - 18.377 leggeri e 574 veicoli pesanti giornalieri al 2026;
  - 21.832 veicoli leggeri e 696 veicoli pesanti giornalieri al 2036;
- o nella TRATTA 3 tra Montesano Salentino e Tricase:
  - 12.798 veicoli leggeri e 345 veicoli pesanti giornalieri al 2026;
  - 15.116 veicoli leggeri e 396 veicoli pesanti giornalieri al 2036.

Con riferimento all'analisi di funzionalità del progetto, i risultati mostrano, sia all'entrata in esercizio che a medio termine, il corretto dimensionamento dell'infrastruttura, ipotizzata tutta in sezione tipo B, in funzione dei traffici attesi.

La sezione tipo B assicura il corretto funzionamento del progetto nelle ore di punta di un giorno medio annuo (LdS = A; livello ottimale in una scala che va dalla "A" alla "F"), così come non si rilevano situazioni di criticità nelle ore di punta delle giornate di alta stagionalità (LdS = A÷B).





Al contrario la soluzione con la Tratta 3 (tra Montesano Salentino e Tricase) in sezione tipo C1, restituisce al 2026 un LdS = D prossimo ad E, inferiore al valore minimo di norma; valore che peggiora ulteriormente al 2036 con un LdS = E, significativamente inferiore al valore minimo richiesto dalla normativa vigente, evidenziando con la scelta progettuale a sezione tipo C1 un dimensionamento dell'infrastruttura inadeguato rispetto ai traffici attesi, soprattutto nel periodo di maggiore afflusso turistico.

**Tutto quanto sopra esposto dimostra ampiamente la necessità della realizzazione dell'opera e la non delocalizzabilità del tracciato stradale previsto dal progetto in esame.**

### Soluzioni Alternative Varianti Puntuali

Nel presente progetto sono state inoltre previste singole varianti (localizzative e non localizzative) le cui motivazioni sono legate alla necessità di ottemperare alle prescrizioni CIPE n. 76/2009 alla richiesta dei singoli comuni e agli affinamenti sviluppati in fase di Progetto Definitivo.

La revisione progettuale del 2019 ha aggiornato il progetto sia in riferimento al DM 05/11/2001 sia in recepimento delle diverse prescrizioni ricevute (CIPE, AdB, CSLP, etc ).

La progettazione 2022 oggetto della presente Relazione Paesaggistica comprende, pertanto, anche le minime varianti localizzative ovvero quelle porzioni di progetto che fuoriescono dalle fasce di rispetto del progetto 2005 e le vasche di compensazione idraulica in ottemperanza delle prescrizioni del CSLP riportate nel Parere n. 68/2018 e alle indicazioni espresse nel Parere Dell'Autorità di Bacino con atto N.0010282 U del 10/09/2019.

**Nell'ambito delle soluzioni alternative vengono di seguito riportate le soluzioni progettuali di variante puntuale apportate rispetto al progetto preliminare 2005 ritenute maggiormente indicative in riferimento all'aspetto paesaggistico e ambientale.**

### Svincolo 2 Corsi

L'originaria rotonda prevista allo svincolo con la S.P.37 Maglie-Cursi e la strada di servizio ad essa afferente, a seguito dell'adozione e successiva approvazione del PPTR Puglia avrebbe interessato un'area perimetrata a bosco (indicato con freccia arancione nell'immagine seguente), per cui si è valutato di traslare l'intersezione e l'innesto della strada di servizio al di fuori dell'area vincolata non essendo comunque possibile rimanere all'esterno della fascia di rispetto della medesima.

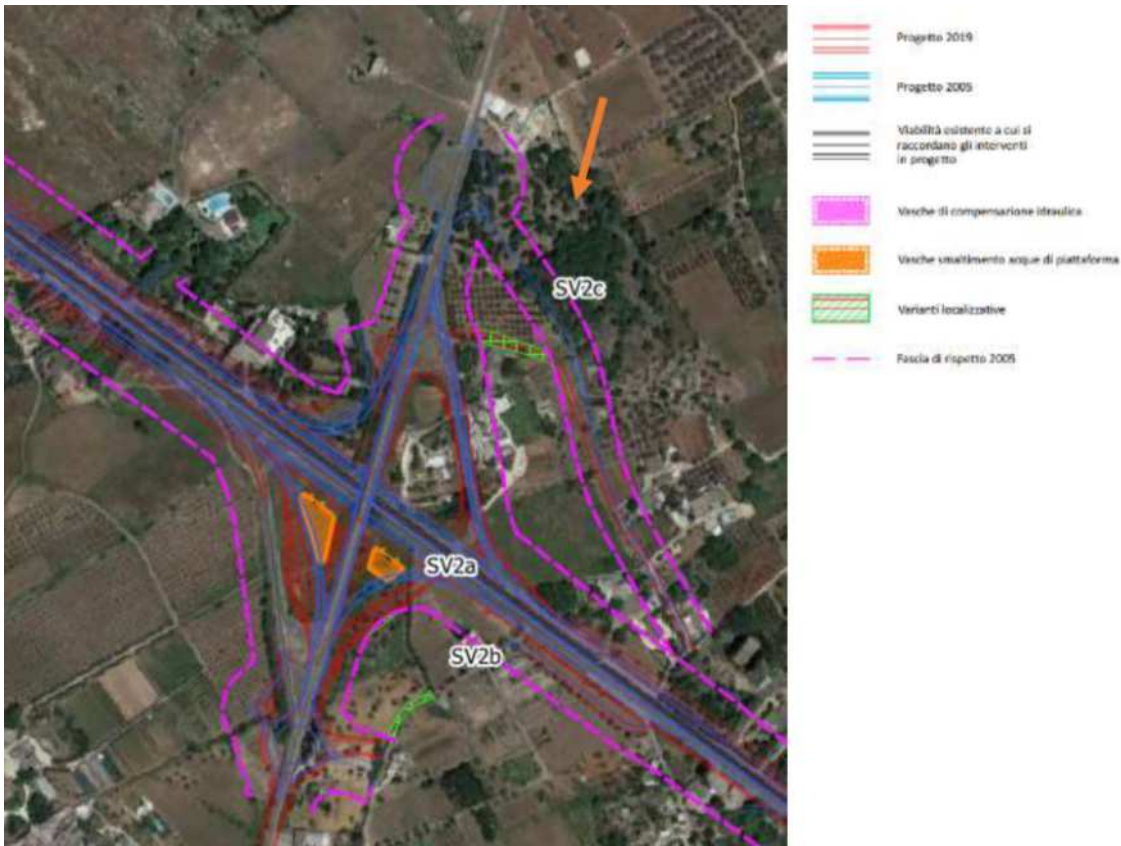


Figura 8-1. Svincolo 2 Cursi con indicazione delle varianti localizzative SV6a e SV6b.

#### Motivazioni alla base delle soluzioni di progetto

L'approvazione del PPTR Puglia ha comportato la necessità di allontanare la rotatoria dall'area boscata vincolata. Per quanto concerne la modifica introdotta sul lato ovest, essa scaturisce da un affinamento della progettazione definitiva.

#### **Svincolo 6 Scorrano**

E' stata inserita una vasca di compensazione, in ottemperanza a prescrizione dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale. Pertanto, nell'ultima revisione di progetto la vasca PAI verso Muro Leccese è stata ingrandita e una piccola parte oltrepassa la fascia di localizzazione costituendo variante localizzativa SV6a.

Sia l'attuale sede stradale che quella nuova, pur essendo posizionata a ridosso di un'area produttiva, attraversa la fascia di rispetto di un'area perimetrata a bosco dal PPTR Puglia; per tale motivo si è traslato l'asse principale in maniera da rimanere al di fuori della recinzione che delimita il bosco.

Inoltre è stata soppressa la strada complanare che dalla rotatoria est adduceva all'opificio in quanto interessava un'area PAI.

#### Motivazioni alla base delle soluzioni di progetto

Le motivazioni alle revisioni sono state determinate dalla necessità di restare all'esterno dell'area perimetrata a bosco e per ridurre l'esproprio dell'area di pertinenza di un'abitazione esistente all'interno dell'area di svincolo. Nel complesso si è ottenuta una riduzione dell'occupazione di suolo.

La dimensione della vasca PAI è aumentata ai fini di ottemperare a quanto richiesto dal C.S.L.P e dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale che ha già espresso il proprio parere di compatibilità dell'intervento al PAI con atto N.0010282 – U del 10/09/2019.





Figura 8-2. Svincolo 6 Scorrano con indicazione delle varianti localizzative SV6a e SV6b.

### **Svincolo 7 Scorrano sud**

Lo svincolo è stato leggermente traslato rispetto a quello approvato, per evitare l'attraversamento di un'area perimetrata a bosco dal PPTR Puglia; la complanare adiacente lambisce la zona di rispetto.







*Figura 8-3. Svincolo 7 Scorrano sud con individuazione dell'area a bosco (freccia gialla) evitata*

#### Motivazioni alla base delle soluzioni di progetto

Le modeste modifiche sono dovute, alla volontà di eliminare l'interferenza con l'area perimetrata a bosco dal PPTR Regione Puglia.

Anche in questo caso, nel complesso, si è ottenuta una riduzione delle aree occupate e quindi un minor consumo di suolo.

#### Svincolo 8 San Cassiano

In ottemperanza al parere del CTVA Parere n. 225 del 6 aprile 2021, la rotonda precedentemente prevista nel progetto 2019, come si vede nell'immagine seguente, non sarà realizzata ma sarà adeguata all'esistente rotatoria per consentire l'innesto della complanare a sud dello scavalco, quest'ultima già prevista nel precedente PD 2005. Tale soluzione consente di non interferire con l'area a bosco soprastante perimetrata dal PPTR Puglia.





*Figura 8-4. Rotatoria San Cassiano revisionata*

Più avanti, verso l'abitato di Nociglia, è stato modificato il raggio del curvone al fine di traslare verso est l'asse principale e salvaguardare due abitazioni esistenti sul lato opposto, conseguendo di fatto anche l'allontanamento dell'arteria dalla "Serra La Motta".



*Figura 8-5. Allontanamento tracciato da Serra la Motta*

#### Motivazioni alla base delle soluzioni di progetto

Non interferenza con l'area a bosco e eliminazione di fondi interclusi al fine di preservare la produttività dei lotti così da evitare che i terreni non accessibili rimangano improduttivi fino a diventare veri e propri reliquati inutilizzati o inutilizzabili.

#### Scavalco CV20

È stato inserito uno scavalco (varianti localizzative CV20a e CV20b) per dare continuità alla via Vecchia Cimitero di Surano come richiesto in sede di conferenza di servizi dal Comune per mantenere il passaggio di pellegrinaggio storico. Inoltre è stata inserita una rotatoria lungo la strada Vicinale Murta, in prossimità dell'incrocio con la viabilità esistente ad Est della S.S.275, ovvero le varianti localizzative CV20e e CV20d. Inoltre è stato inserito un breve tratto di viabilità secondaria per l'accesso a fondi interclusi (variante localizzativa CV20c).

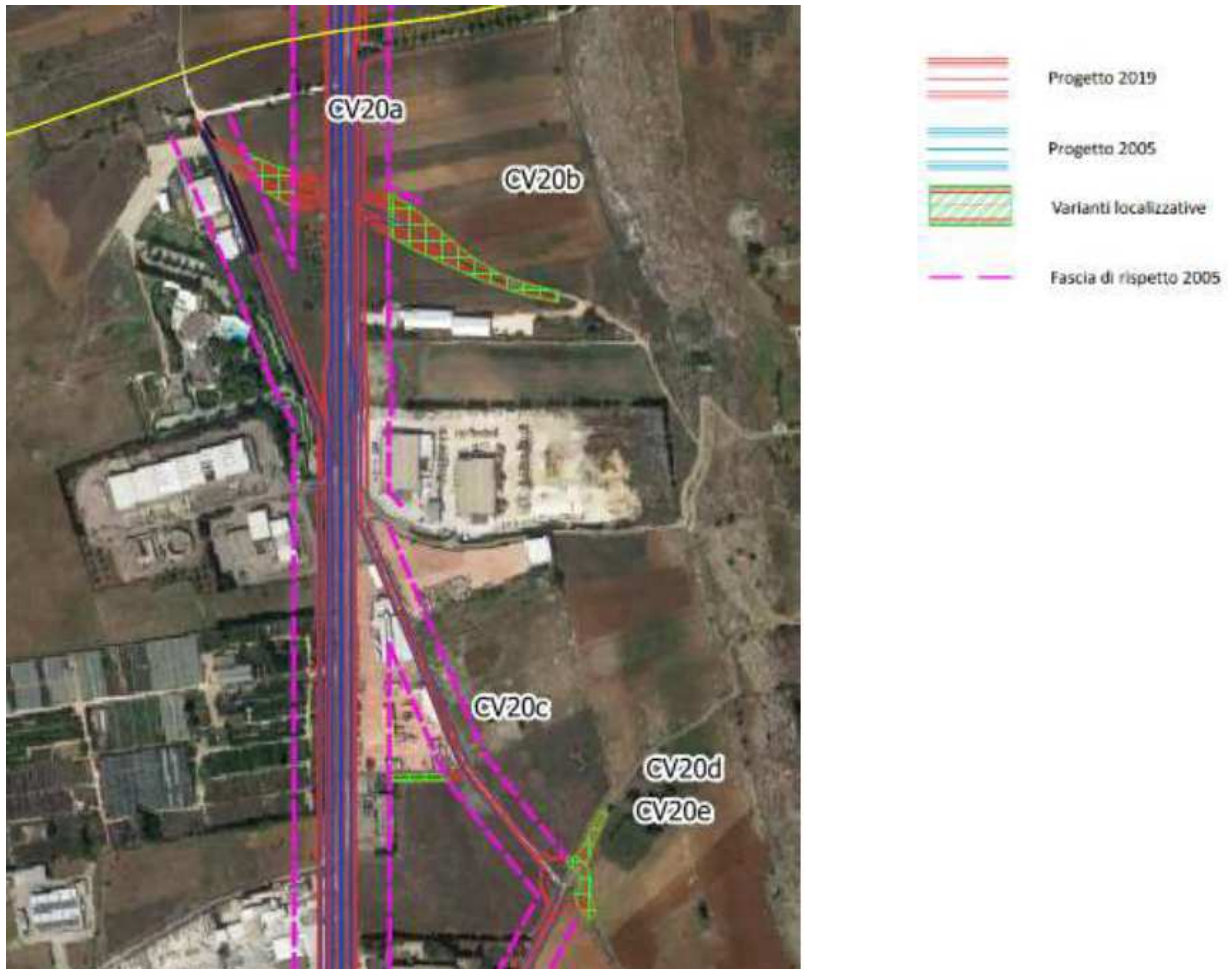


Figura 8-6. Scavalco 2 e complanare CV20 con indicazione delle varianti localizzative CV20a, CV20b, CV20c, CV20d e CV20e.

Le varianti sono state introdotte in ottemperanza alla Delibera CIPE di approvazione del precedente PD.

#### Motivazioni alla base delle soluzioni di progetto

Preservare il passaggio di pellegrinaggio storico in ottemperanza alla Delibera CIPE di approvazione del precedente PD.

#### Svincolo 12 Montesano – Andrano

Sull'asse principale del tracciato è presente una complanare limitrofa al Sito di importanza Comunitaria "Macchia di Ponente". Di seguito uno stralcio di foto aerea con indicazione del tracciato rispetto al sito individuato.





*Figura 8-7. Foto aerea con indicazione del tracciato rispetto all'area SIC – Macchia di Ponente*

Identificata come complanare di progetto 76, è stata oggetto della Prescrizione CIPE 92/2004 (Prescrizione PROG 6) che citava : “Si dovrà elaborare una variazione del tracciato della complanare posta tra il Km 20+700,60 e il Km 23+220,67 che passa a ridosso dell'area pSIC, scegliendo un percorso preferibilmente adiacente alla SS 275”.

Dall'analisi di dettaglio è emerso che il bosco risulta essere protetto da tutti i lati tramite un muro di altezza di circa 3 m.

Inoltre la strada di progetto renderebbe accessibile i fondi direttamente dalla parte verso la Strada statale permettendo una maggiore protezione del SIC stesso riducendo il passaggio sull'attuale stradina esistente.

#### Motivazioni alla base delle modifiche introdotte

Le motivazioni alla base della variante sono costituite dal Recepimento prescrizioni della Delibera\_CIPE n. 76/09.

## 9 IL PROGETTO DI MITIGAZIONE PAESAGGISTICA

L'analisi conoscitiva effettuata ha portato a individuare le peculiarità, nonché i problemi, del territorio specifico in cui si inserisce l'infrastruttura oggetto di ammodernamento.

La studio degli interventi dalla macro alla micro scala ha portato allo sviluppo della miglior proposta progettuale di inserimento paesaggistico della S.S.275 nel contesto attraversato.

Lo sviluppo progettuale dell'intero "tubo" infrastrutturale" (tipologia stradale della futura SS275 definita da PTCP) è stato improntato sull'idea che esso debba rafforzare il rapporto tra forma fisica del luogo e il suo contesto paesaggistico ambientale, nonché economico e sociale, in relazione alle esigenze di coloro che ne faranno uso e in coerenza degli interventi e delle strategie future che investiranno il territorio.

L'approccio progettuale è volto pertanto a considerare la nuova veste dell'infrastruttura non come semplice corridoio di connessione ma soprattutto come elemento di recupero del tessuto territoriale, nell'ottica di convertire in modo efficace il paesaggio stradale in un ecosistema condiviso che si integra con la natura per diventare un fattore potenziale sviluppo e di benefici per l'ecosistema e per l'economia a larga scala.

In quest'ottica, il progetto persegue ed integra le linee guida riportate negli indirizzi regionali (Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, PRT, PAI), provinciali (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Lecce) e comunali.

L'inserimento delle nuove opere nel paesaggio sono finalizzati a garantire la "continuità" percettiva e la "spaziosità", nella percezione del luogo nel contesto territoriale.

Gli interventi sono volti pertanto a minimizzare l'impatto sul paesaggio, sia riferito alle visuali dalla strada verso l'esterno (con interventi di ripristino della continuità percettiva) che alla visione della strada percepita dall'esterno (con interventi che mirano a ridurre l'intrusione della strada nei tratti di maggiore ingombro). In tal senso l'incremento di connessioni verdi e non all'interno del territorio e di una naturalità diffusa come estensione del territorio circostante sono state intese come condizioni fondamentali da garantire per la valorizzazione delle risorse paesaggistico ambientali. Nello scenario generale l'infrastruttura è stata concepita anche come sistema di attrazione e di conoscenza del contesto storico – naturale che connota il territorio.

### 9.1 PERCEZIONE DEL PAESAGGIO

L'inserimento di una nuova infrastruttura o anche le modiche e le opere necessarie per conseguire l'ammodernamento di una viabilità stradale esistente intervengono a determinare la nuova dimensione fisica che, calata nel contesto paesaggistico, può identificarsi nella modifica della percezione visiva .

Per valutare l'incidenza dell'intervento generale sulla componente paesaggio, in relazione ad eventuali alterazioni percettive, risulta opportuno valutare la morfologia del territorio attraversato.

Nel caso in oggetto si tratta di una morfologia pressoché omogenea e pianeggiante caratterizzata da ambiti differenti come descritti nell'apposito paragrafo di inquadramento paesaggistico.

Al fine di effettuare una valutazione mirata circa l'inserimento delle mitigazioni ambientali dal punto di vista paesaggistico si è proceduto a dettagliare attraverso delle simulazioni morfologiche l'inserimento dell'intervento.

La morfologia del paesaggio con l'analisi della percezione visiva è riportata nell'elaborato T00IAAMBFO01\_02\_ A "Morfologia del paesaggio e percezione visiva" in cui si riporta, tra l'altro, il raffronto tra lo stato attuale e quello post operam..

Nelle figure seguenti sono riportate le Simulazioni Morfologiche di inserimento dell'intervento in oggetto.





*Figura 9-1. Morfologia del paesaggio e percezione visiva - Vista1 direzione sud: tratto iniziale intervento*

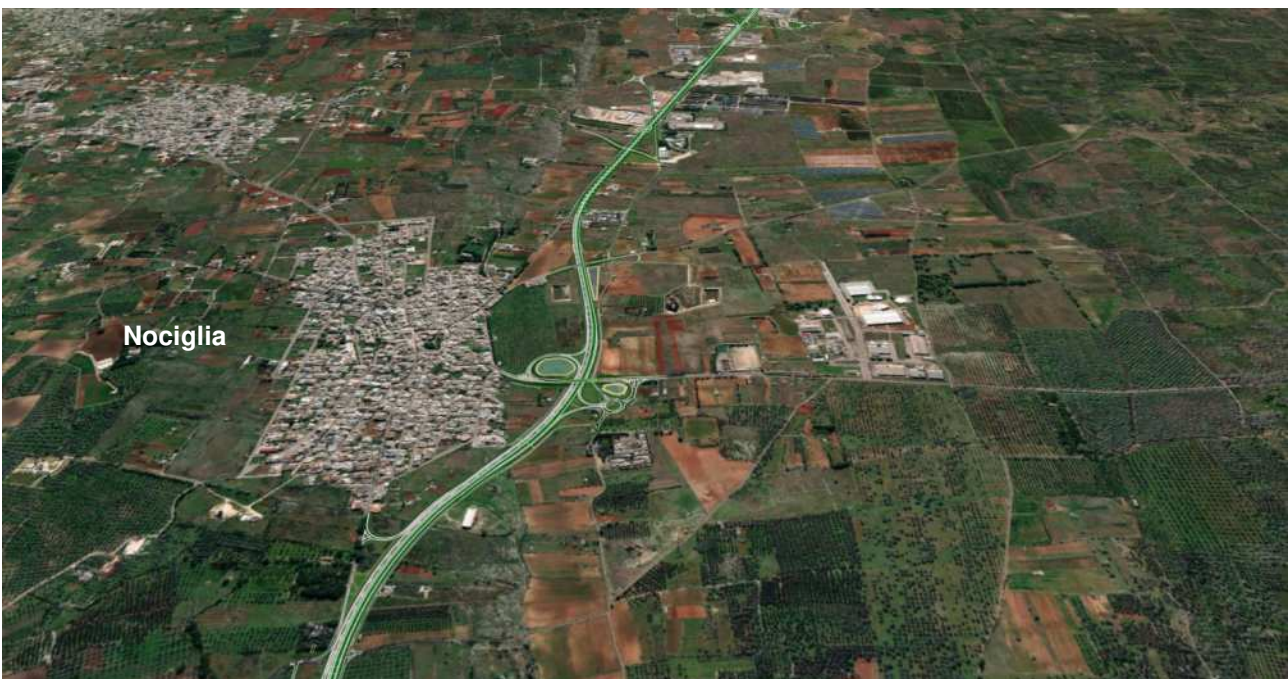


*Figura 9-2. Morfologia del paesaggio e percezione visiva - Vista 2 direzione sud*





*Figura 9-3. Morfologia del paesaggio e percezione visiva - Vista 3 direzione sud*

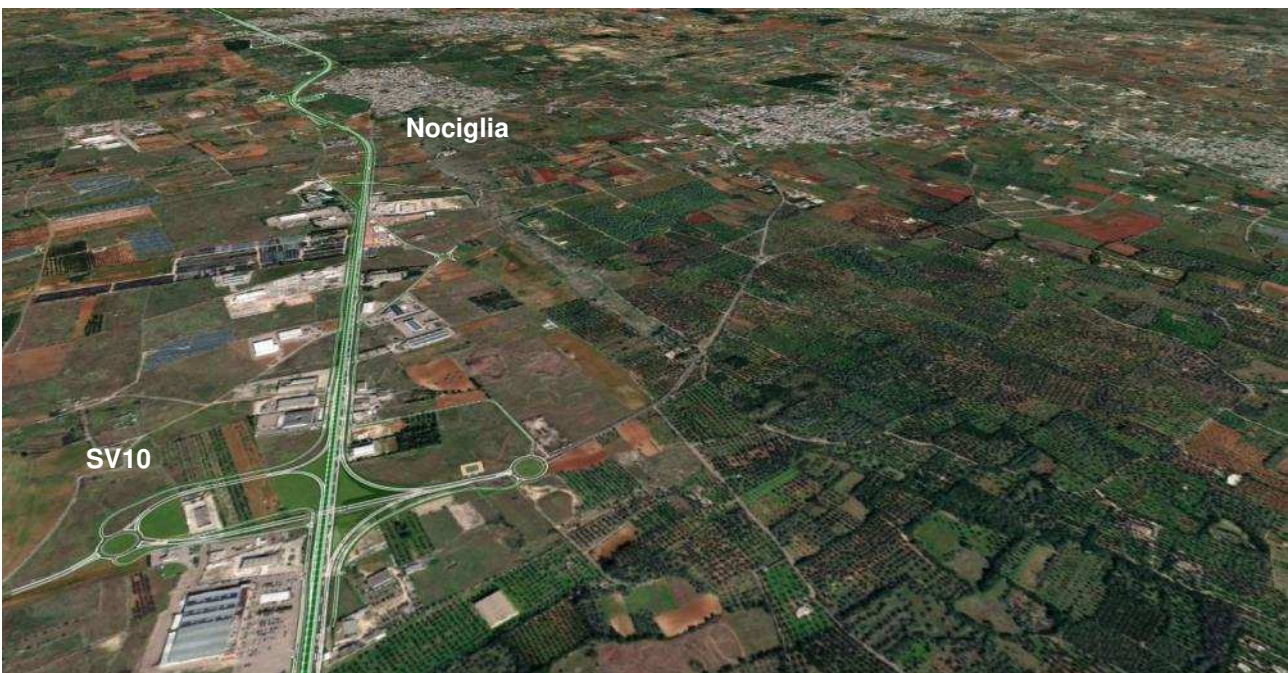


*Figura 9-4. Morfologia del paesaggio e percezione visiva - Vista 4 direzione sud*





*Figura 9-5. Morfologia del paesaggio e percezione visiva - Vista 5 direzione sud*



*Figura 9-6. Morfologia del paesaggio e percezione visiva - Vista 6 direzione Nord*





*Figura 9-7. Morfologia del paesaggio e percezione visiva - Vista 7 direzione Nord*



*Figura 9-8. Morfologia del paesaggio e percezione visiva - Vista 8 direzione Nord*





*Figura 9-9. Morfologia del paesaggio e percezione visiva - Vista 9 verso nord tratto finale intervento*

L'inserimento dell'infrastruttura all'interno della Morfologia del paesaggio sopra riportato e, ancor più, il raffronto tra lo stato attuale e lo stato che si verrà a determinare a seguito della nuova dimensione fisica dell'infrastruttura, dimostra che l'intervento non si inserisce come nuovo elemento dissonante all'interno del contesto paesaggistico di appartenenza e che la nuova piattaforma di progetto non determina una alterazione della percezione visiva del paesaggio.

Inoltre l'assetto del corpo stradale come determinato dalla nuova configurazione di progetto è stato minimizzato sia con riferimento alle soluzioni progettuali adottate che ai materiali compatibili con il contesto paesaggistico.

In particolare dal punto di vista paesaggistico un elemento di criticità è sicuramente determinato dall'ingombro dello scavalco SV 20 nel Comune di Nociglia per la presenza del Complesso architettonico costituito dalla Chiesa della Madonna di Leuca.

Al fine di pervenire alla soluzione ottimale ed evitare interferenze non solo con il bene ma anche con l'area di pertinenza e l'attuale sistemazione definita in ambito comunale, sulla base dei foto inserimenti è stata affinata la soluzione progettuale prescelta cercando di mitigare l'opera di scavalco all'interno del contesto paesaggistico e visivo anche attraverso i materiali di rivestimento delle spalle dei muri andatori e di quelli a vista oltre che dall'adozione di adeguate opere a verde.

La funzione di salvaguardia paesaggistica è stata pertanto assolta oltre che dalle misure di prevenzione inerenti le scelte progettuali riferite alle opere d'arte anche dall'impianto delle essenze prescelte.

Al fine di effettuare una valutazione mirata all'inserimento delle mitigazioni ambientali dal punto di vista paesaggistico si è proceduto attraverso l'analisi di alcuni punti di vista, per i quali sono state confrontate le visuali ante operam e le visuali post operam, rappresentate grazie alla realizzazione di foto inserimenti dalle quali sono evidenti gli interventi di progetto previsti.

Per quanto riportato si procederà all'analisi delle fotografie scattate dai punti di vista scelti per realizzare le foto simulazioni in modo da analizzare la potenziale alterazione della percezione del paesaggio a seguito della realizzazione dell'infrastruttura.



*Figura 9-10. Vista attuale verso sud della SS275 di progetto in corrispondenza della stradina di accesso al Complesso della Chiesa della Madonna di Leuca*



*Figura 9-11. Vista verso sud della SS275 di progetto in corrispondenza del Cavalcavia CV20 da cui si coglie la vista del Complesso della Chiesa della Madonna di Leuca*





*Figura 9-12. Vista stato attuale in corrispondenza del piazzale esistente della Chiesa della Madonna di Leuca*



*Figura 9-13. Vista post operam : Immissione strada complanare di progetto in corrispondenza del piazzale esistente della Chiesa di Madonna di Leuca*



*Figura 9-14. Vista post operam verso sud della SS275 in corrispondenza del Cavalcavia CV20 con evidenza del rivestimento in pietra locale dei muri andatori e delle pareti a vista e delle relative opere a verde come previste da progetto*

Le simulazione dimostrano come le scelte progettuali adottate consentono di contenere l'impatto sull'assetto paesaggistico e la percezione visiva dei luoghi a livelli bassi; tali scelte tendono inoltre a valorizzare il Complesso preservando la viabilità che costituiva il vecchio percorso dei pellegrini verso Leuca.

Un altro elemento di potenziale impatto visivo e paesaggistico risulta l'inserimento del tratto in variante alla attuale asse della S.S.275 in prossimità della Bosco Macchia di Ponente nel comune di Tricase (IT9150010).

Anche in questo caso sono state sviluppate alcune fotosimulazioni volte a verificare l'effettiva incidenza della nuova infrastruttura sul contesto ambientale e paesaggistico specifico.



*Figura 9-15. Vista sud est Bosco Macchia di Ponente- Ante Operam*





*Figura 9-16.- Figura 9-17. Vista sud est Bosco Macchia di Ponente- Post Operam*

Le foto simulazioni dimostrano che la nuova infrastruttura nel tratto specifico determina un assetto paesaggistico molto simile a quello del tracciato esistente con riferimento particolare alle zone in cui dalla attuale SS275 è possibile cogliere visivamente i lembi di bosco esistenti ricompresi in muri di cinta.

**In merito alla modificazione dell'assetto percettivo, scenico e panoramico, dell'assetto del contesto attraversato (agricolo e vegetazionale antropizzato), della morfologia dei luoghi e dell'alterazione dei sistemi paesaggistici che sono stati analizzati nelle fotosimulazioni, si può ritenere che la significatività degli stessi possa considerarsi di livello basso.**

L'affinamento del progetto definitivo è stato infatti sviluppato con l'obiettivo di inserire in maniera ottimale le opere stradali nel contesto paesaggistico e nel rispetto delle emergenze che lo caratterizzano.

E' da dire inoltre che tutto l'intervento ha avuto anche l'obiettivo di contenere il consumo di suolo. In tal senso, infatti, l'asse stradale in progetto è stato collocato su tratti di viabilità esistente, in modo da evitare dove possibile, anche il frazionamento di appezzamenti agricoli.

## 9.2 INTERVENTI DI MITIGAZIONE

### 9.2.1 Opere a verde

Il progetto delle opere a verde è stato impostato al fine di perseguire i seguenti obiettivi:

- la valorizzazione delle aree intercluse all'interno degli svincoli sotto il profilo paesaggistico e ambientale e percettivo;
- la sistemazione dei tratti stradali in dismissione con la restituzione alla naturalità di tali aree;
- la valorizzazione delle aree adiacenti agli assi stradali come elemento di raccordo con il contesto antropizzato, di diversa natura, circostante;
- la valorizzazione e l'implementazione della continuità ecologica nell'ottica di deframmentare il più possibile i residuali ambiti agricoli e quindi favorire l'integrazione dei corridoi ecologici;
- la garanzia delle funzioni antierosive e di tutela del suolo, limitando soprattutto la
- colonizzazione da parte delle specie alloctone invadenti mediante inerbimento di tutte le superfici a verde;
- l'utilizzo di specie preferibilmente autoctone con caratteristiche auto ecologiche compatibili con le condizioni stagionali.

Inoltre, ai fini della caratterizzazione degli interventi a vocazione più spiccatamente naturalistica, si è tenuto conto di quanto contenuto nel Piano Paesaggistico Territoriale Regionale con riferimento alle componenti botanico-vegetazionali e alla Rete Ecologica Regionale Biodiversità da cui si evince che l'area attraversata risulta caratterizzata da limitati elementi di naturalità, per cui l'appropriato inserimento di limitate macchie boscate e di filari o fasce, sia a portamento arbustivo che arboreo, può concorrere ad implementare la connessione ecologica con conseguente incremento della naturalità.

La sinergia di detti criteri contribuisce a determinare la compatibilità paesaggistica e ambientale della infrastruttura stradale nel suo complesso all'interno del contesto territoriale di appartenenza.

Rispetto alla scelta della specie e alla possibilità di reimpianto delle piante interferite fattore condizionante è stato il quadro fitosanitario venutosi a creare a causa della presenza del batterio da quarantena *Xylella fastidiosa* su piante di olivo, fruttiferi ed essenze varie spontanee. Infatti, in base alla documentazione agli atti già citata è sorta la necessità di abbattimento di tutte le piante di olivo presenti sul tracciato in quanto ampiamente interessate dalla presenza del patogeno e quindi compromesse fisiologicamente. L'abbattimento risulta del resto in linea con la normativa regionale vigente che vieta il trapianto di piante che presentino manifestazioni del patogeno stesso.

Il posizionamento delle nuove piantumazioni, è stato determinato dai seguenti condizionamenti:

- i limiti delle aree espropriate,
- il rispetto delle distanze dal confine stradale di cui all'art. 26 del "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495)".

Le specie utilizzate negli interventi a verde sono state scelte tra gli ecotipi locali rispettando quanto previsto dalla normativa nazionale (D. Lgs. 386/2003) e regionale sulla produzione e commercializzazione dei materiali forestali di moltiplicazione, in applicazione della Direttiva UE 105/1999.

### 9.2.2 Tipologici di intervento a verde

In relazione ai contesti di inserimento e alla disponibilità di aree, sono state definite diverse soluzioni progettuali che si rifanno alla vegetazione locale e potenziale interfacciandosi con le peculiarità del progetto in esame.

Tali soluzioni prevedono la realizzazione di macchie boscate con specie gravitanti nell'ambito della classe *Quercetea ilicis* (associazione potenziale di riferimento per l'area) e di sistemi lineari e fasce arborei e arbustivi di specie autoctone a valenza naturalistica, di filari abbinati al ripristino dei muretti a secco e



l'inserimento di specie a elevato valore paesaggistico quale supporto alla valorizzazione di contesti di pregio (*Cupressus sempervirens*, *Pinus halepensis*).

I tipologici di intervento, illustrati nel seguito, sono elencati nella tabella seguente.

<i>Codice tipologico</i>	<i>Denominazione</i>
Tipologico D	Sistemazione tratti stradali in dismissione
Tipologico M	Filare di Quercia spinosa dei muretti a secco
Tipologico MB	Macchia boscata a valenza naturalistica
Tipologico P1	Siepe arbustiva a ginestre
Tipologico P2	Barriera vegetale frangivista con arbusti a medio e grande sviluppo
Tipologico P4	Quinta arborata sempreverde
Tipologico RF	Reimpianto fruttiferi e altri alberi
Tipologico R1 e T1	Riporto di terreno vegetale (spessore minimo 30 cm) idoneo per inerbimento, lungo le scarpate in rilevato (R) e in trincea (T)
Tipologico R2 e T2	Fitocenosi arbustiva per il rivestimento delle scarpate in rilevato (R) e in trincea (T)
Tipologico S	Siepe lineare spartitraffico di lentisco

*Tabella 9-1.*

#### 9.2.2.1 *Tipologico D - Sistemazione tratti stradali in dismissione*

Nei casi in cui le modifiche introdotte per la realizzazione dell'infrastruttura comportano la dismissione di tratti stradali e questi non risultano necessari per accesso a specifici lotti, è prevista la sistemazione di tali aree con restituzione alla naturalità, evitando quindi la presenza di residui di aree asfaltate che possano diventare oggetto di degrado. La sistemazione consiste in:

- demolizione totale e asportazione di pavimentazione stradale,
- riporto di terreno vegetale (spessore 30 cm),
- inerbimento.

In generale i tratti di strada da dismettere si riferiscono prevalentemente all'ambito degli svincoli e dei nuovi cavalcavia.

#### 9.2.2.2 *Tipologico M - Filari di Quercia spinosa dei muretti a secco*

Negli interventi di ripristino dei muri a secco sono adottati alcuni accorgimenti tecnici finalizzati a non incidere sugli habitat di specie animali e vegetali tipici della zona e ricreare, a margine degli stessi, la medesima vegetazione presente precedentemente alla realizzazione delle opere di progetto. In ottemperanza alla prescrizione della Regione Puglia (01.06.2011), è quindi stato previsto l'impianto di filari di Quercia Spinosa (*Quercus coccifera*) sul versante a Nord e/o Ovest dei muretti di nuova realizzazione, al fine di ricreare un tipico contesto paesaggistico del Salento.

La Quercia Spinosa è piccolo albero di 4-6 m al massimo 10 m, o spesso un arbusto di 2 m di altezza, sempreverde, ed è una specie piuttosto longeva.

Lo schema di impianto è caratterizzato dalla messa a dimora su una unica fila di una pianta di Quercia Spinosa ogni 2 m.

Il modulo di impianto ha dimensione 12x2 m (24 mq) e contiene n. 6 piante di Quercia Spinosa come rappresentato nella immagine seguente.

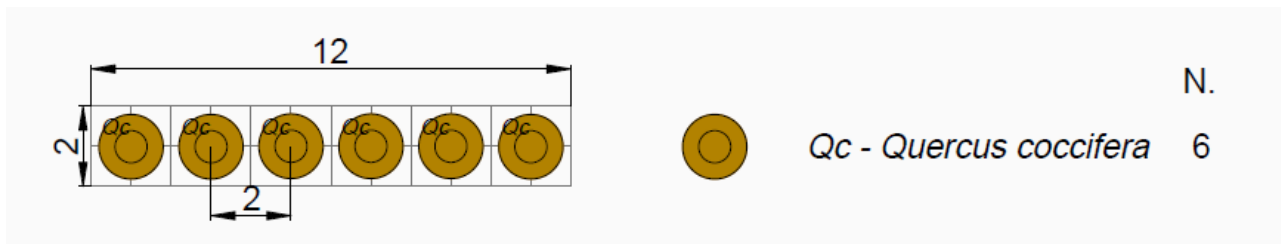


Figura 9-18. Schema sesto di impianto Tipologico M – Filare di quercia spinosa dei muretti a secco

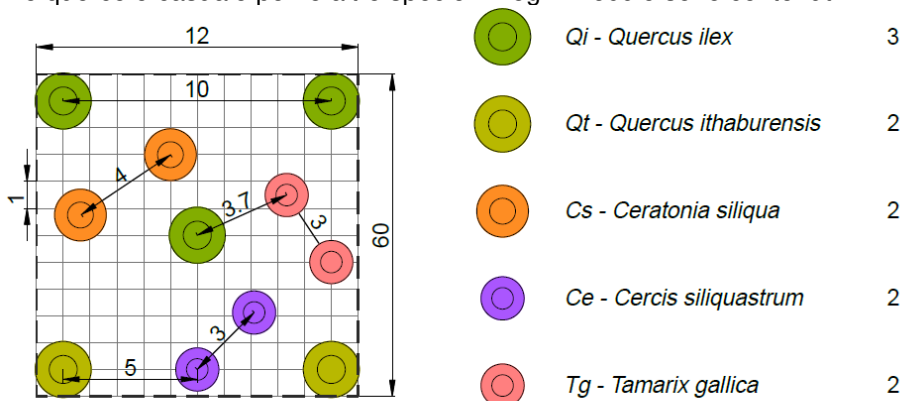
### 9.2.2.3 Tipologico MB - Macchia boscata a valenza naturalistica

Per la rinaturazione dei catini di svincolo e delle aree intercluse tra la viabilità principale e la viabilità complementare di nuova realizzazione in complanarità, aventi una estensione tale da permettere la piantumazione di tale tipologia di formazione vegetale, è prevista la realizzazione di macchie boscate con specie gravitanti nell'ambito della classe Quercetea ilicis. In particolare sono utilizzate per questo tipologico le seguenti specie:

Codice specie	Nome comune	Nome scientifico	N. per modulo	Caratteristiche all'impianto
Qi	Leccio	<i>Quercus ilex</i>	3	in zolla, circonferenza fusto cm 14-16
Qt	Quercia vallonea	<i>Quercus ithaburensis</i>	2	in zolla, circonferenza fusto cm 14-16
Cs	Carrubo	<i>Ceratonia siliqua</i>	2	in zolla, circonferenza fusto cm 14-16
Ce	Albero di giuda	<i>Cercis siliquastrum</i>	2	in zolla, circonferenza fusto cm 14-16
Tg	Tamerice	<i>Tamarix gallica</i>	2	in zolla, circonferenza fusto cm 14-16
<b>Tot. Alberi</b>			<b>11</b>	

Tabella 9-2. Elenco Specie Tipologico MB

Per tali aree è prevista la distribuzione delle specie con una trama irregolare, al fine di conferire una struttura naturaliforme prossima al bosco (si veda immagine seguente). Il modulo di impianto ha dimensione 12x12m (144mq) ed è caratterizzato da un sesto di impianto a quinquonce per le querce e casuale per le altre specie. In ogni modulo sono contenuti n. 11 alberi.



Dimensione modulo: 12 m x 12 m (144 mq)

N. alberi per modulo: 11

Sesto di impianto: quinquonce per le querce e casuale per le altre specie (per queste ultime distanza minima 3 m)

Scala  
1:200

Figura 9-19. Schema sesto di impianto tipologico MB: Macchia Boscata a Valenza Naturalistica



Le figure seguenti mostrano la tipologia di impianto M e Mb sopra descritte come previste in una nel tratto iniziale dell'intervento ovvero in corrispondenza dello svincolo SV1 Maglie Nord e in corrispondenza di un tratto finale corrispondente al Cavalcavia CV10 tra il Comune di Andrano e quello di Montesano Salentino.

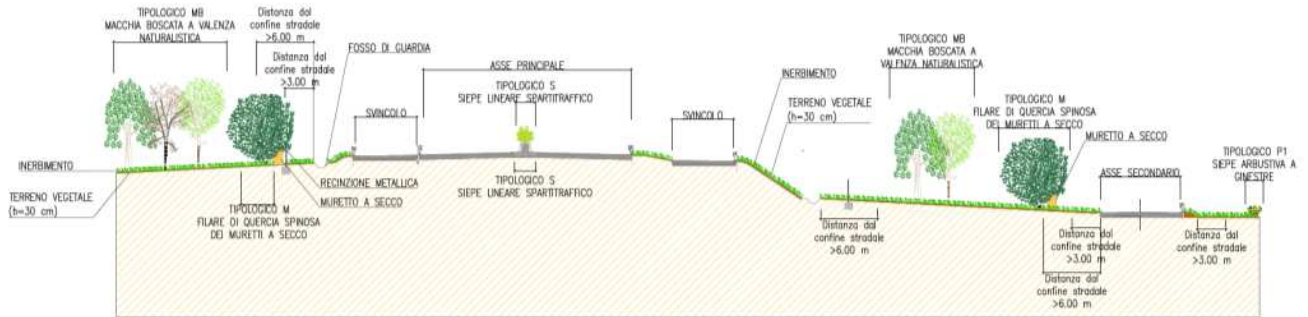


Figura 9-20. Sezione in corrispondenza dello svincolo SV1 con evidenza delle opere a verde con tipologia di impianto Mb e M.



Figura 9-21. Planimetria di dettaglio opere a verde in corrispondenza dello svincolo SV1 - Tipologia di impianto Mb e M.



Figura 9-22. Planimetria di dettaglio opere a verde in corrispondenza del Cavalcavia CV10 - Tipologia di impianto Mb e M.

Sezione 7 - CV10 Scavalco 3  
scala 1:250

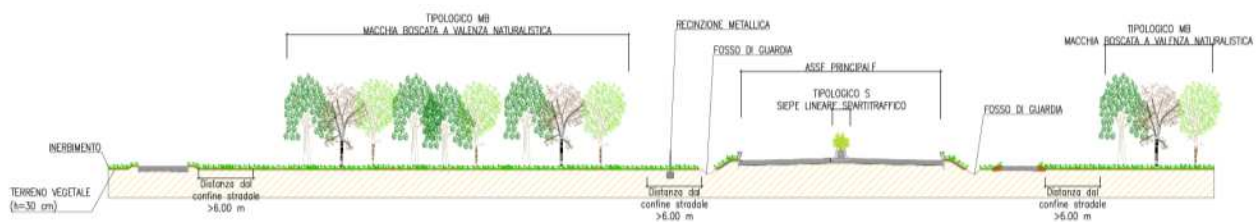


Figura 9-23. Sezione in corrispondenza del Cavalcavia con evidenza delle opere a verde con tipologia di impianto Mb

#### 9.2.2.4 Tipologico P1 - Siepe arbustiva a ginestre

In spazi ristretti ove è necessario un intervento a valenza ornamentale è previsto l'impianto di essenze arbustive a piccolo sviluppo, in filare.

In particolare è utilizzata per questo tipologico la seguente specie:



Codice specie	Nome comune	Nome scientifico	N. per modulo	Caratteristiche all'impianto
Cy	Ginestra dei carbonai	<i>Cytisus scoparius</i>	12	vaso Lit. 15 diametro cm 28
<b>Tot. Alberi</b>			<b>12</b>	

Tabella 9-3. Elenco Specie Tipologico P1

Lo schema di impianto è caratterizzato dalla messa a dimora su una unica fila di un arbusto di ginestra ogni 1 m.

Il modulo di impianto ha dimensione 12x3 m (36 mq) e contiene n. 12 arbusti di ginestra come rappresentato nella immagine seguente.

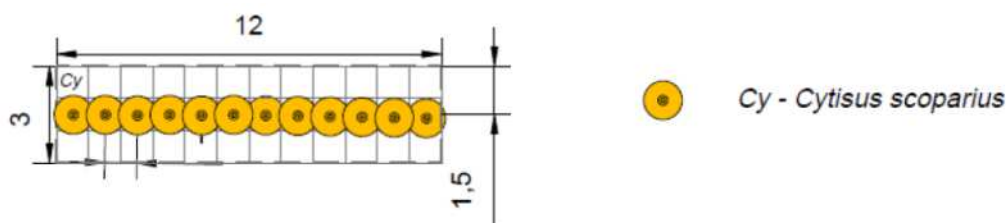


Figura 9-24. Schema sesto di impianto tipologico P1

#### 9.2.2.5 Tipologico P2 - Barriera vegetale frangivista con arbusti a medio e grande sviluppo

Il tipologico a barriera vegetale "frangivista" con arbusti a medio e grande sviluppo a filare è applicata quando si presenta la necessità di creare barriere frangivista a valenza ornamentale, anche per il mascheramento delle vasche di dispersione delle acque di piattaforma, per ridurre l'impatto visivo delle opere d'arte e in piccole aree intercluse.

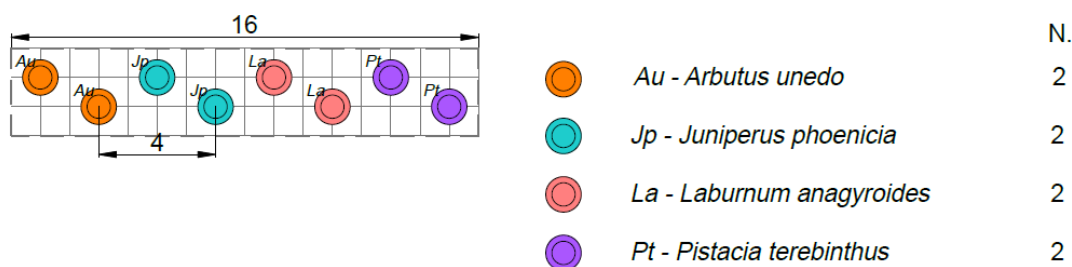
Per questo tipologico sono utilizzate le seguenti specie arbustive:

Codice specie	Nome comune	Nome scientifico	N. per modulo	Caratteristiche all'impianto
Au	Corbezzolo	<i>Arbutus unedo</i>	2	in zolla, h 1,00-1,20 m
Jp	Ginepro fenicio	<i>Juniperus phoenicia</i>	2	in zolla, h 3,00-3,50 m
La	Maggiociondolo	<i>Laburnum anagyroides</i>	2	in zolla, h 3,00-3,50 m
Pt	Terebinto	<i>Pistacia terebinthus</i>	2	in zolla, h 3,00-3,50 m
<b>Tot. Arbusti</b>			<b>8</b>	

Tabella 9-4. Elenco Specie Tipologico P2

Il modulo di impianto ha dimensione 16x3 m (48 mq) e contiene n. 8 arbusti come rappresentato nella immagine seguente.

Lo schema di impianto è caratterizzato dalla messa a dimora in filare binato (due file sfalsate distanziate di 1 m) di arbusti a portamento variabile (da cespuglio a piccolo albero) distanziati di 4 m lungo la fila, in modo da favorire il più possibile un aspetto naturaliforme.



Dimensione modulo: 16 m x 3 m (48 mq)

N. arbusti per modulo: 8

Sesto di impianto: filare binato a file parallele sfalsate (1 fila, 1 pianta/4m) e distanza tra le file di 1 m

Figura 9-25. Schema sesto di impianto tipologico P2: Barriera Vegetale frangivista con arbusti a medio e grande sviluppo

#### 9.2.2.6 Tipologico P4 – Quinta arborata sempreverde

Quinta sempreverde arborata polifunzionale a massima capacità di mitigazione ambientale applicata nelle aree intercluse degli svincoli e nelle aree di recupero a disposizione prossime ai vari assi stradali, sia con disposizione in filare (unifilare o plurifilare) sia come individui singoli a seconda degli spazi a disposizione.

Per questo tipologico sono utilizzate le seguenti specie arboree sempreverdi:

Codice specie	Nome comune	Nome scientifico	N. per modulo	Caratteristiche all'impianto
Ph	Pino d'Aleppo	<i>Pinus halepensis</i>	3	in zolla, h 3,00-3,50 m
Cu	Cipresso comune	<i>Cupressus sempervirens</i>	3	in zolla, h 3,00-3,50 m

Tabella 9-5. Elenco Specie Tipologico P4

Sono individuati due moduli di impianto a seconda dell'utilizzo del cipresso, che ha chioma più compatta e colonnare, e il Pino d'Aleppo che invece ha chioma espansa:

- modulo relativo al cipresso ha dimensione 12x4 m (48 mq) e contiene n. 3 alberi come rappresentato nella immagine seguente;

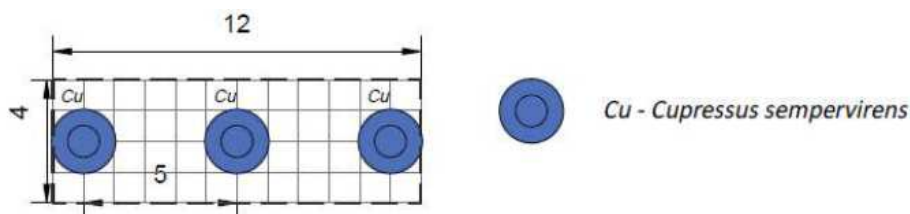


Figura 9-26. Schema sesto di impianto Tipologico P4 Cipresso

modulo relativo al cipresso ha dimensione 14x4 m (56 mq) e contiene n. 3 alberi come rappresentato nella immagine seguente



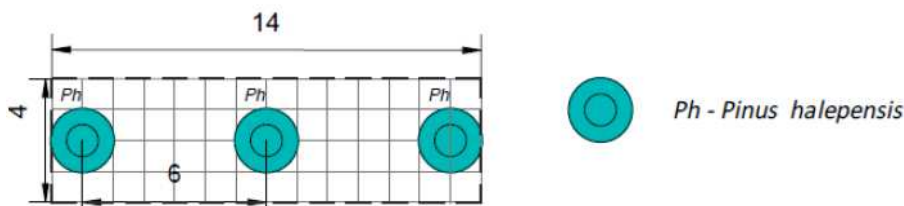


Figura 9-27. Schema sesto di impianto Tipologico P4 Pino d'Aleppo

Lo schema di impianto è caratterizzato dalla messa a dimora in filare di cipressi distanziati fra loro di 5 m e di Pini d'Aleppo distanziati di 6 m.

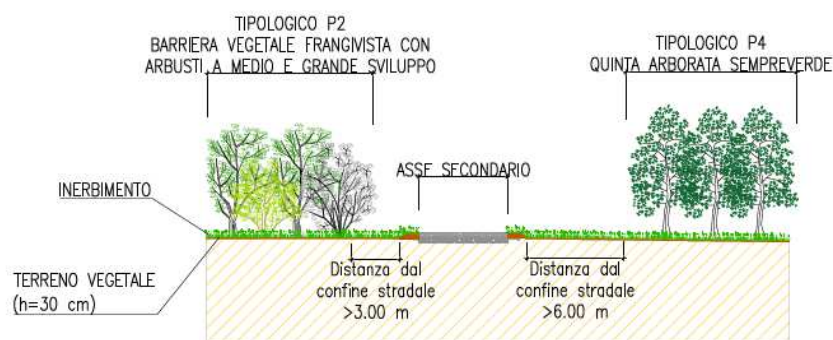


Figura 9-28. Sezione in corrispondenza dello Svincolo SV3 SS Maglie – Otranto con evidenza delle opere a verde con tipologia di impianto P2 e P4

#### 9.2.2.7 Tipologici R1 e T1 – Riporto di terreno vegetale e inerbimento delle scarpate

Per la sistemazione ambientale delle scarpate dei rilevati (R) e delle trincee (T) è previsto il riporto di terreno vegetale, spessore minimo 30 cm, ed inerbimento con un miscuglio di sementi bilanciato.

#### 9.2.2.8 Tipologici R2 e T2 - Fitocenosi arbustiva per il rivestimento delle scarpate

Per il consolidamento e il mascheramento delle scarpate dei rilevati (R) e delle trincee (T) che presentano una certa altezza, è prevista la realizzazione di macchie a piccoli arbusti.

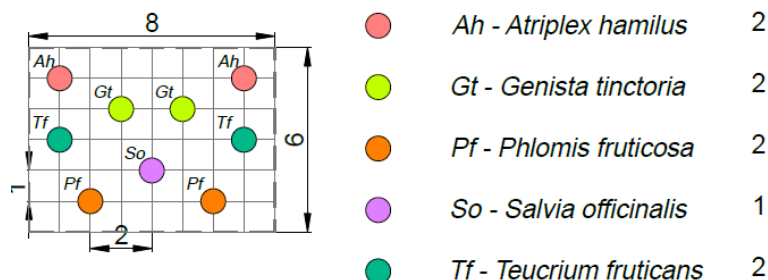
Per questo tipologico sono utilizzate le seguenti specie arbustive di piccola taglia, tipiche della macchia mediterranea:

Codice specie	Nome comune	Nome scientifico	N. per modulo	Caratteristiche all'impianto
Ah	Alimo	<i>Atriplex hamilus</i>	2	vaso Lit. 2 diametro cm 16
Gt	Ginestra minore	<i>Genista tinctoria</i>	2	vaso Lit. 3 diametro cm 18
Pf	Salvione giallo	<i>Phlomis fruticosa</i>	2	vaso Lit. 3 diametro cm 18
So	Salvia comune	<i>Salvia officinalis</i>	1	vaso Lit. 3 diametro cm 18
Tf	Camedrio fruticoso	<i>Teucrium fruticans</i>	2	vaso Lit. 3 diametro cm 18
<b>Tot. arbusti</b>			<b>9</b>	

Tabella 9-6. Elenco Specie Tipologico P2

Il modulo di impianto ha dimensione 8x6 m (48 mq) e contiene n. 9 arbusti (1 arbusto/5,4 mq) distribuiti in 5 file distanziate di 1 m. Gli arbusti, posti in numero irregolare nelle file, come rappresentato nella immagine seguente, hanno una distanza minima di 2 m.

Lo schema di impianto non determina una disposizione troppo ordinata degli arbusti e quindi favorisce l'aspetto naturaliforme dell'impianto stesso.



Dimensione modulo: 8 m x 6 m (48 mq)

N. arbusti per modulo: 9

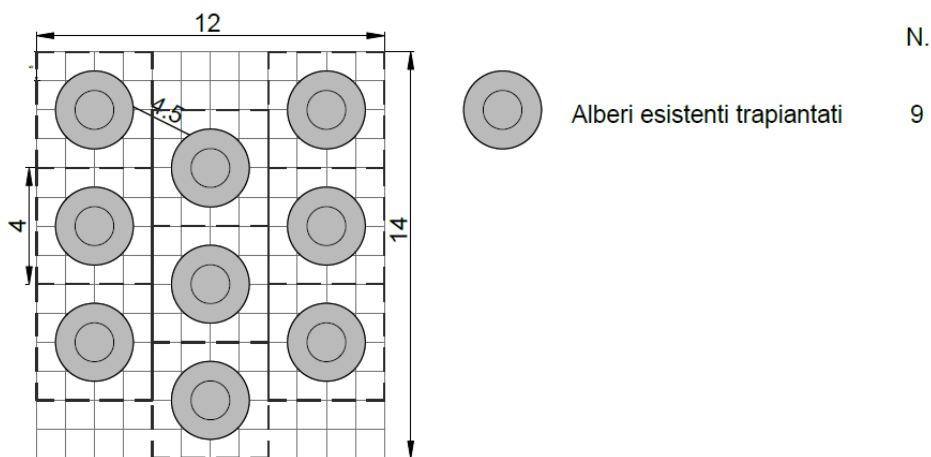
Sesto di impianto: 5 file distanziate di 1 m. Gli arbusti lungo la fila sono posti in numero irregolare ma in modo da garantire la distanza minima di 2 m (1 arbusto/5,4 mq)

Figura 9-29. Schema sesto di impianto Tipologico R2 e T2 : Fitocenosi arbustiva per il rivestimento delle scarpate in Rilevato e in Trincea

#### 9.2.2.9 Tipologico RF - Reimpianto essenze arboree interferite

Le scelte progettuali in merito alla possibilità di reimpianto degli ulivi e altri fruttiferi, come sottolineato precedentemente, sono state condizionate dallo stato fitosanitario venutosi a creare a causa della presenza del batterio da quarantena *Xylella fastidiosa*.

Il sesto di impianto per gli alberi da trapiantare prevede il loro accostamento in modo da attribuire ad ogni individuo una superficie di 4 m x 4 m (16 mq / cadauno), come rappresentato nella immagine seguente.



Dimensione modulo: 12 x14 m (168 mq)

N. trapianti per modulo: 9

Sesto di impianto per albero: 4 m x 4 m (16 mq)

Scala  
1:200

Figura 9-30. Schema sesto di impianto Tipologico RF: Reimpianto Fruttiferi e altri Alberi

Il modulo base di trapianto ha una superficie di 144 mq (12 mx 12 m) ed è costituito da tre file parallele sfalsate in cui gli esemplari arborei (in numero di 9) dovranno essere miscelati secondo le specie e le altezze



per ottenere moduli plurispecifici di aspetto naturaliforme. Tali moduli sono distribuiti lungo le superfici a disposizione, accostandoli in modo continuo e discontinuo, creando così delle macchie arboree variegate.

Le aree oggetto di reimpianto sono individuate nelle aree intercluse venutesi a creare con il nuovo tracciato stradale e nei catini di svincolo.



Figura 9-31. Planimetria della sistemazione delle opere a verde con schema di impianto RF dello svincolo CV4 per Santa Cesarea Terme ove risulta ubicata anche la vasca di accumulo

Sezione 3 - SV4 S.Cesarea Terme  
scala 1:250

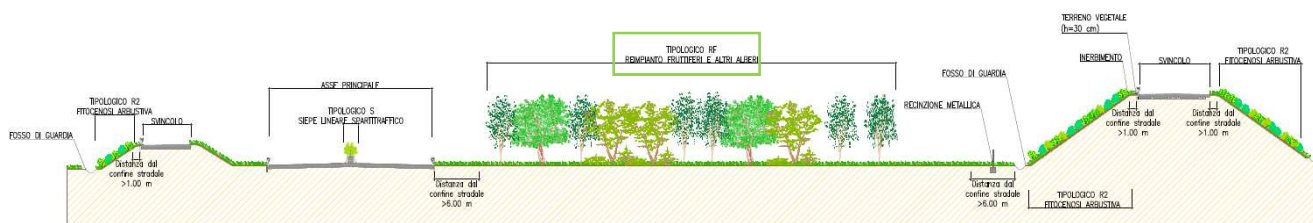


Figura 9-32. Sezione in corrispondenza dello svincolo SV4 per Santa Cesarea- sistemazione delle opere a verde con evidenza schema di impianto RF



Figura 9-33. Sezione in corrispondenza dello svincolo SV6 per Scorrano- sistemazione delle opere a verde con evidenza schema di impianto RF

Il trapianto delle specie arboree prevedrà le seguenti operazioni, da effettuarsi nel periodo da ottobre a marzo, evitando i periodi molto freddi:

- riduzione della chioma, con potatura dei rami fino ad una circonferenza circa pari a quella della futura zolla di trapianto, compreso il trattamento delle ferite di taglio con mastici cicatrizzanti e disinfettanti; va segnalato il lato nord della pianta, in maniera da poterla reimpiantare con lo stesso orientamento;
- escavazione della zolla di trapianto e mezzo escavatore e rifinitura del taglio a mano con motosega in modo da lasciare sulle radici dei tagli netti non sfilacciati; applicazione di una rete metallica di contenimento del pane di terra;
- apertura della nuova buca di impianto, con l'accortezza di frantumare eventuali stratificazioni rocciose;
- trasferimento ad altro sito: il trasferimento deve avvenire con mezzi idonei, evitando stress, danneggiamenti e disidratazione. In caso di sosta le piante devono essere protette dal vento e dall'irraggiamento diretto (fattori che aumentano la traspirazione, favorendo la disidratazione);
- il reimpianto deve avvenire nel più breve tempo possibile ed in buche di idonea larghezza già preparate, parzialmente riempite con terra e torba e terreno smosso ai lati e sul fondo.

La buca verrà colmata con materiale di coltivo costipato manualmente, in maniera da non lasciare spazi vuoti. Al termine verranno asportati e smaltiti a norma di legge tutte le legature, i legacci e le reti utilizzate.

#### 9.2.2.10 Tipologico S – Siepe lineare spartitraffico di lentisco

Nell'area dello spartitraffico, date le sue dimensioni di circa 2,50 m di larghezza, è prevista la realizzazione di un filare di *Pistacia lentiscus* (Lentisco). Si è scelto di impiegare questa specie poiché è vietato impiantare il *Nerium oleander* (Oleandro) in virtù delle norme anti-*Xylella*.

Il lentisco ha i seguenti pregi:

- è estremamente rustico e resistente alla siccità;
- è resistente agli incendi;
- ha chioma fitta con buona funzione di frangiluce antiabbagliamento;
- è pianta sempreverde, quindi mantiene la funzione frangiluce per tutto l'anno;
- accetta molto bene le potature ed i tagli anche a zero rivegetando velocemente;
- ha alta valenza ornamentale.

In questo tipo di siepe unifilare, le piantine sono messe a dimora con una distanza d'impianto di 2 m.

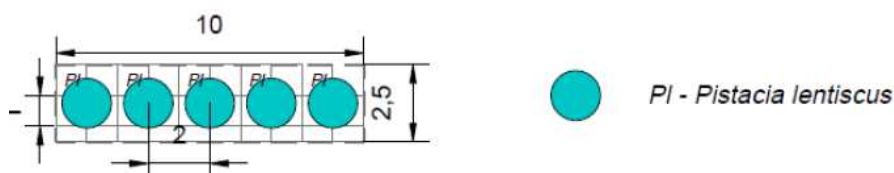


Figura 9-34. Schema di impianto tipologico S: Siepe lineare di spartitraffico di Lentisco



### 9.2.2.11 Inerbimento

La base di tutti gli interventi a verde è rappresentata dall'inerbimento, mediante la **tecnica dell'idrosemina**. L'inerbimento avverrà su terreno preparato, con un miscuglio di sementi di specie adatte alle condizioni stagionali dell'area, con purezza minima del 97% e germinabilità minima dell'85%.

L'inerbimento mediante la tecnica dell'idrosemina delle superfici interessate dall'opera verrà effettuato per fornire una prima copertura utile per la difesa del terreno dall'erosione e per attivare i processi pedogenetici del suolo. La riuscita dell'inerbimento determina, inoltre, una preliminare e notevole funzione di inserimento paesaggistico dell'opera.



Figura 9-35. Planimetria della sistemazione delle opere a verde dello Scavalco CV20 Comune di Surano in corrispondenza della complanare per la Chiesa della Madonna di Leuca (Madonna del Piano) - sistemazione delle opere a verde con evidenza verde di inerimento

Sezione 6 - CV20 Scavalco 2  
scala 1:250

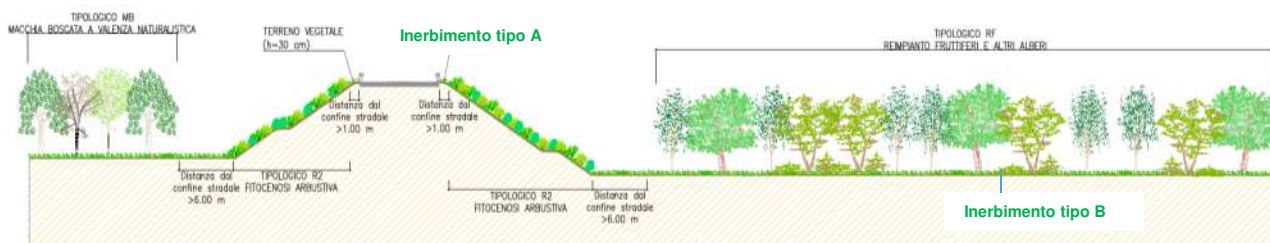


Figura 9-36. Sezione in corrispondenza dello Scavalco CV20 Comune di Surano in corrispondenza della complanare per la Chiesa della Madonna di Leuca - sistemazione delle opere a verde con evidenza opere di inerimento

Il miscuglio è improntato in primo luogo a realizzare un manto erboso duraturo, possibilmente permanente, in grado di proteggere il terreno dall'erosione e di garantire un buon processo di humificazione del terreno legato all'apporto di fitomassa; le specie da utilizzare sono state scelte, preferibilmente, tra quelle perenni o più longeve.

Il metodo dell'idrosemina, rispetto alla semina tradizionale, presenta il vantaggio di poter rinverdire con buoni esiti scarpate e pendii con suolo povero di sostanza organica.

Sono previste quindi due differenti tipologie di inerbimento mediante idrosemina:

- Inerbimento tipo A: da realizzarsi su tutte le superfici pianeggianti (rotatorie e superfici destinate alla messa a dimora di essenze arboree e arbustive).
- Inerbimento tipo B: da realizzarsi sulle scarpate dei rilevati e delle trincee in quanto maggiormente adatto a superfici pendenti.

### 9.3 RISISTEMAZIONE DELLE MURATURE IN PIETRA A SECCO

Come riportato nelle “*Linee Guida per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia*” del PPTR la “*costruzione in pietra a secco*” è una tecnologia fortemente integrata con l’ambiente e con la tradizione contadina, identificabile sulla base dei seguenti requisiti, da intendere anche come “tendenze comportamentali”:

- a. l’impiego di materiali lapidei calcarei e/o calcarenitici, di non grandi dimensioni, estratti *in situ*;
- b. la lavorazione minima dei materiali e la loro posa in opera senza leganti e connessioni;
- c. le forme di “autocostruzione”;
- d. l’integrazione di dette costruzioni in pietra a secco con le opere agrarie e di sistemazione del territorio;
- e. la necessità di continue manutenzioni e l’**accettazione a priori del carattere precario dei manufatti**, storicamente e culturalmente accertata.

Il fenomeno dei manufatti in pietra a secco è presente su tutto il territorio pugliese, manifestandosi in modo vario a seconda della natura geologica dei suoli e dei processi storici di trasformazione del territorio agrario. È possibile indicare quattro gradi di densità della presenza delle costruzioni in pietra a secco nel territorio regionale, a cui corrispondono quattro forme di paesaggio.

I territori interessati dal progetto, all’interno delle suddette Linee Guida sono così classificati con *grado 3 - alta densità*.

Nello specifico il Salento rientra nel *Comprensorio 3* che risulta, con riferimento alle aree interessate dall’intervento, suddiviso in due sub aree:

- Sub area 3.1. Andrano, Tricase (grado 3)
- Sub area 3.2. Maglie, Muro Leccese (grado 3).

Il paesaggio del territorio attraversato dalla S.S.275 oggetto di ammodernamento dell’intervento I Lotto, risulta connotato, come descritto, dalla forte presenza di Muretti a secco che delimitano gli appezzamenti, alcuni dei quali vengono ad interferire con le opere di progetto.

Si ritiene pertanto di rilevante importanza il recupero di tali manufatti per preservare non solo l’assetto paesaggistico ma anche il patrimonio culturale e identitario del territorio.

#### 9.3.1 Muretti a Secco

Il termine indica segni a sviluppo lineare sul territorio corrispondenti a mureture realizzate con conci lapidei generalmente irregolari giustapposti senza malta più o meno ordinatamente in modo da formare una struttura a due paramenti inclinati verso un nucleo centrale costituito da pietrame sfuso e informe di minore pezzatura. Nella loro forma completa, le pareti comprendono una specie di cordolo terminale, costituito da una serie di conci disposti di traverso e a volte aggettanti (detto “ghirlanda” o “coperta”).

Diffuse in tutto il territorio, dove ci sia disponibilità diretta e immediata dei materiali lapidei affioranti, queste mureture sono adoperate per la delimitazione delle proprietà, per la divisione degli spazi di coltura e di pascolo, per la creazione di luoghi di sosta degli animali da allevamento (jazzi), per la costruzione di terrazzamenti, ecc.

##### 9.3.1.1 Interventi di ripristino dei muretti a secco

I muretti a secco interferenti con il tracciato verranno smontati con recupero del materiale che verrà conservato per essere riutilizzato nella costruzione dei nuovi muretti a secco.



I nuovi muretti a secco saranno ricostruiti secondo le tecniche e i materiali della tradizione storica locale, rispettando le indicazioni tecniche per il ripristino di muretti a secco indicate nelle Linee guida (4.4.4) per la tutela, il restauro e gli interventi sulle strutture in pietra a secco della Puglia.

Per gli interventi sui muretti a secco si rimanda anche a quanto contenuto nella D.G.R. n.1554 del 05/07/2010, "Indicazioni tecniche per gli interventi di muretti a secco nelle aree naturali protette e nei Siti Natura 2000". Considerata l'importanza dei muretti a secco, dal punto di vista paesaggistico, idrogeologico, della conservazione della natura, nel mantenimento delle connessioni biotiche e nell'aumento della biodiversità, gli interventi su questi manufatti sono assimilabili a quelli necessari al mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti nel sito.

Pertanto, è necessario rispettare l'originale tipologia costruttiva dei manufatti senza apportare elementi estranei come reti, malta cementizia, ecc.

Il recupero dei muri secco, sarà impostato sui seguenti criteri:

- conservazione della stessa sezione, forma, acconciatura muraria, materiali, ecc. di quelli adiacenti;
- conservazione della stessa tipologia e delle stesse dimensioni originarie nonché capacità di drenaggio;
- utilizzo per i materiali di riempimento degli spazi centrali dei muretti a secco esclusivamente di pietrame di ridotte dimensioni;
- ripristino dei muretti a secco senza l'ausilio di mezzi meccanici ed esclusivamente con strumenti manuali.

I muretti a secco in pietra saranno pertanto ricostruiti nel rispetto della tradizione storica locale, rispettando le indicazioni tecniche per il ripristino di muretti a secco e con materiali in pietra locale e in analogia a quelli presenti e non oggetto di rimozione.

Ai fini di mantenere e riqualificare la zona, per la realizzazione dei nuovi muretti a secco non saranno utilizzate "specchie" o altri cumuli di pietre presenti in loco da notevole tempo e colonizzati da vegetazione. Inoltre, i confini con appezzamenti e coltivi, anche in quei tratti dove sono presenti recinzioni e muretti in tufo o blocchetti di cemento, saranno risistemati con la posa in opera di muratura a secco come prima descritto.

*In ottemperanza alle prescrizioni della Regione Puglia (01.06.2011), si prevede l'impianto di filari di Quercia Spinosa sul versante a Nord e/o Ovest dei muretti di nuova realizzazione, al fine di ricreare un tipico contesto paesaggistico del Salento.*

Saranno ricostruite non a secco, ma rispettando l'attuale assetto, eventuali murature o recinzioni relative a fabbricati abitativi, industriali o commerciali.

### 9.3.1.2 *Risoluzione interferenze con altri manufatti in pietra a secco*

L'affinamento dello sviluppo del progetto definitivo ha avuto come obiettivo anche quello di evitare interferenze con manufatti in pietra quali *pajare* e *furni* caratterizzanti il paesaggio rurale e utilizzati in origine come depositi e ricoveri di attrezzature agricole.

Un elemento di incertezza risulta comunque rilevato nelle *pajare*, la cui ubicazione viene riportata nelle figure seguenti, in cui allo stato di progetto risulta che il piede del rilevato lambirebbe la base di detti manufatti.

Dalle analisi preliminari effettuate risulta che tali costruzioni non sono oggetto di vincolo; in ogni caso essendo le stesse realizzate da oltre settanta anni sono da ritenersi tutelate.



Figura 9-37. Ubicazione Pajara n. 1 comune di Muro Leccese

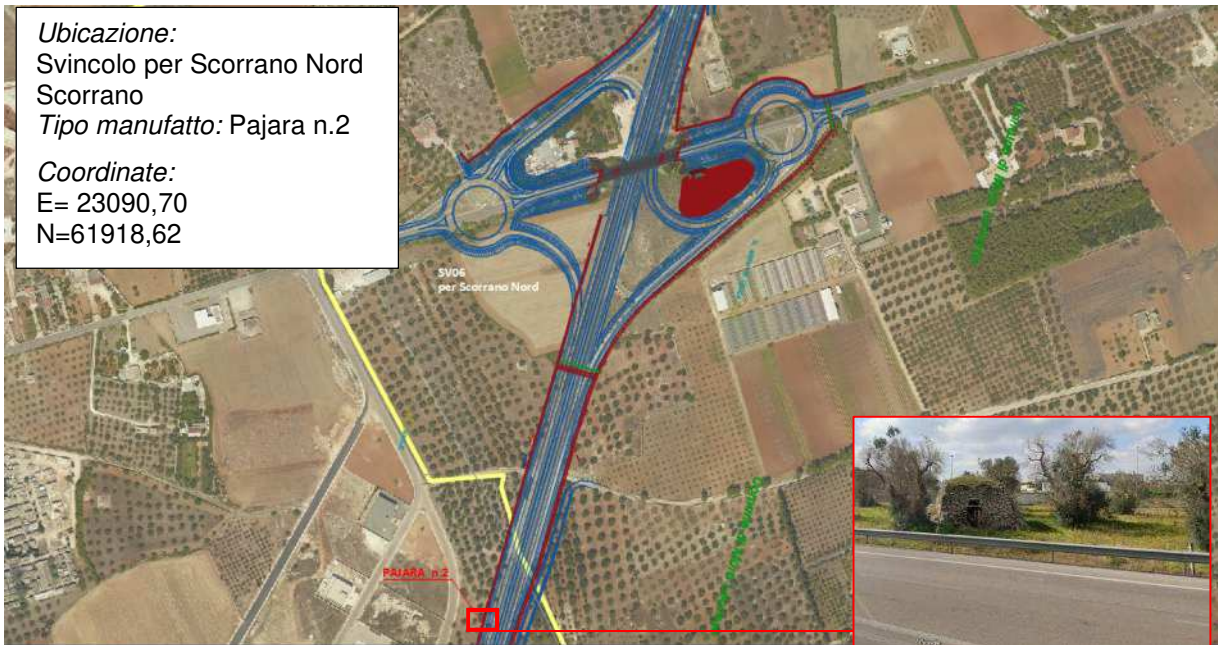


Figura 9-38. Ubicazione Pajara n. 1 comune di Scorrano

Si specifica comunque che, in caso di accertata interferenza con gli edifici indicati nell'ambito della procedura espropriativa, in fase di progettazione esecutiva verranno necessariamente adottate tutte le opportune soluzioni tecniche volte a scongiurare tali eventuali interferenze (es. opere di sostegno per allontanare il rilevato stradale).



### 9.3.2 Ulteriori interventi di Mitigazione impatto visivo

Dall'analisi della visibilità si è chiarito che le interferenze sulla qualità visiva del paesaggio è maggiore rispetto ai ricettori di media e bassa distanza dall'asse stradale. Quindi l'azione mitigativa tipica, di mascheramento, dell'infrastruttura è stata incentrata sulle opere emergenti e a esse connesse quali le opere di scavalco le quali determinano un impatto paesaggistico dal punto di vista dell'ingombro e del manufatto in relazione alla percezione visiva.

Gli elementi di mitigazione previsti riguardano:

- **Muri rivestiti con pietra locale.** Si è scelto il rivestimento dei muri andatori di cavalcavia o di ulteriori muri a vista con rivestimenti in pietra locale per permettere una migliore contestualizzazione. Il sistema di rivestimento in corrispondenza delle scarpate è accoppiato a fasce arbustive e arboreo arbustive, come prima descritte, ai fini di mascheramento e dell'azione captativa delle sostanze inquinanti.
- **Barriere arbustive frangivista e inerbimento delle scarpate come descritte nel precedente paragrafo inerente le opere verde.**

### 9.4 ATTRAVERSAMENTI FAUNISTICI

Lo sviluppo lineare dei manufatti stradali se non ben progettato può costituire una barriera invalicabile agli spostamenti di numerose specie animali a causa dell'impedimento fisico stesso del movimento o per effetto del rumore, della percezione fisica e dell'abbagliamento notturno dovuti ai veicoli in transito.

Questa barriera determina, oltre alla perdita per collisione con i veicoli degli individui che tentano comunque di attraversare la carreggiata, un'alterazione della vitalità delle popolazioni riconducibile a tre fenomeni:

- la diminuzione della superficie utilizzata per il completo espletamento delle funzioni vitali (riposo, alimentazione, rifugio, riproduzione...), interrompendone la continuità o rendendo difficile l'accesso ad aree dove si trovino risorse essenziali;
- l'impedimento dei movimenti dispersivi e delle migrazioni;
- l'induzione di locali estinzioni di popolazioni frammentate.

Le aree individuate per la realizzazione del progetto si presentano altamente antropizzate e, pertanto, di medio valore faunistico. Presentano maggiore presenza di migratori e minore di specie stazionarie. Le presenze aumentano in alcuni periodi dell'anno e raggiungono il culmine durante la migrazione. Non sono presenti, nelle aree di progetto habitat faunistici di particolare rilevanza.

Il progetto, prevede la collocazione di n.8 passaggi faunistici secondo lo schema che di seguito si riporta:

Nr.	Progressiva	Lunghezza tunnel (m)
1	3+340,00	43
2	4+060,00	55
3	5+580,00	48
4	8+460,00	37
5	rampa svincolo Scorrano Sud (9+220,00)	46
6	11+560,00	46
7	13+480,00	52
8	21+160,00	41

Tabella 9-7. Localizzazione attraversamenti faunistici di progetto

I passaggi per la fauna saranno realizzati con tubi in lamiera ondulata di acciaio, del diametro 1.000 mm.

I passaggi faunistici necessitano in generale di piccole aree circostanti ricche in vegetazione arborea e arbustiva che celino il passaggio allo sguardo umano e lo rendano di difficile raggiungimento, magari anche mediante arbusti spinosi, ma creino per la fauna selvatica una specie di “cono di invito”, ricco in specie.

La realizzazione dei passaggi faunistici sarà pertanto integrata con un sistema di opere a verde che consistono nella costruzione di:

- strutture vegetali a composizione arbustiva che indirizzino gli animali verso la direzione degli attraversamenti tubolari; le specie vegetali autoctone selezionate sono caratterizzate da abbondanti fioriture e conseguente produzione di bacche appetite da piccoli mammiferi e uccelli;
- recinzione a maglia fine per indirizzo animali;
- passerella in corrispondenza del fosso di guardia.

Si riporta di seguito lo schema tipo di attraversamento faunistico che sarà sviluppato in fase di progettazione esecutiva.

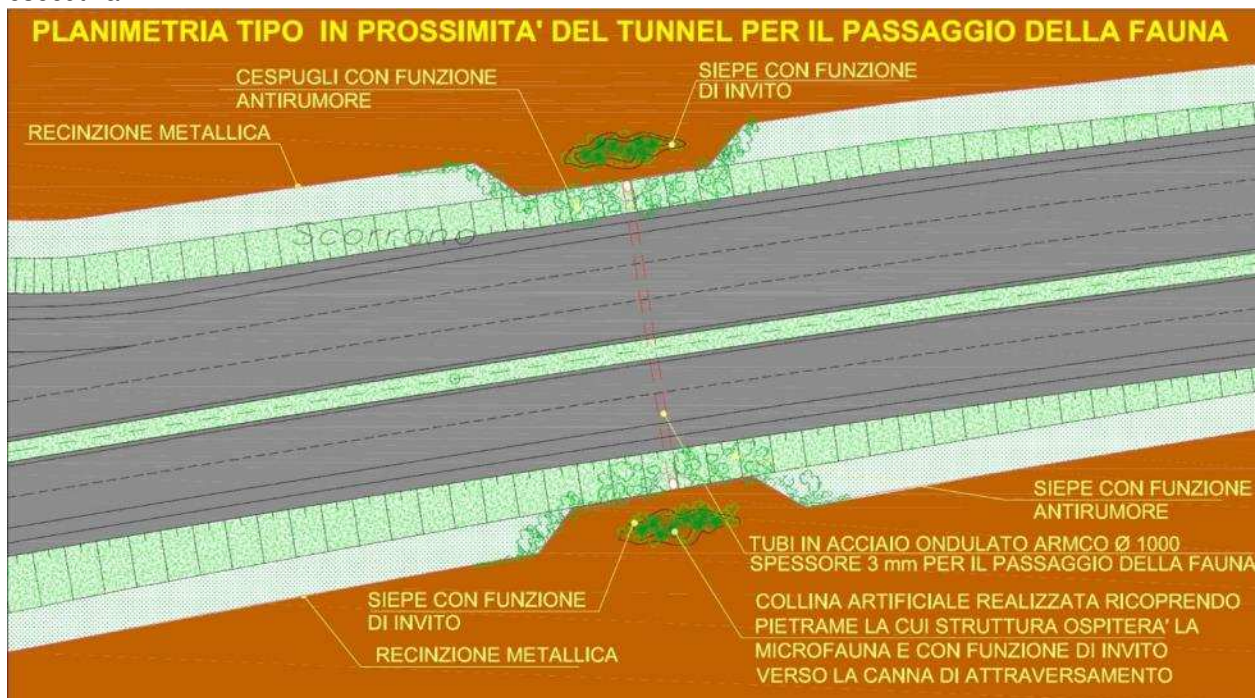


Figura 9-39. Planimetria tipo in prossimità del tunnel per il passaggio della fauna

## 9.5 PAVIMENTAZIONE VIABILITÀ DI SERVIZIO

Nell'ambito degli interventi di inserimento paesaggistico e in relazione alla nuova configurazione che l'infrastruttura assumerà a seguito dell'intervento di ammodernamento, si è ritenuto opportuno perseguire la scelta di non “asfaltare” parte delle strade di servizio (cosiddette “complanari”).

La riscoperta del paesaggio stesso come valore sociale ed economico ha riportato infatti l'attenzione verso la valorizzazione del sistema di strade poderali interpoderali, vicinali, ecc. del paesaggio agrario. Questa viabilità (spesso definite anche come strade bianche poiché presentano ancora il fondo sterrato) permette la conoscenza di luoghi a misura d'uomo ed è una forma di presidio dell'integrità del paesaggio nelle sue componenti ecologiche, storico-culturali, percettive e visive. Affinché l'opera di valorizzazione legata alla sovrapposizione del nuovo asse viario non vada nella direzione sbagliata, è utile sottolineare che, per le strade con fondo sterrato, è di norma vivamente sconsigliata l'asfaltatura (in particolare quella tradizionale con bitume) poiché può innescare processi di alterazione del paesaggio. Con la diversità della superficie si



modifica infatti il modo di fruire e percepire il paesaggio e quindi anche le modalità con cui approcciarsi e trasformarlo.

**Tuttavia occorre sottolineare che lasciare il fondo sterrato può determinare seri problemi di praticabilità della strada e di sicurezza degli utenti. Infatti il fondo sterrato precocemente manifesta ammaloramenti dovuti alle piogge e alle flessioni meccaniche causate al traffico, costringendo quindi a frequenti interventi di manutenzione.**

La soluzione prevista rappresenta la risposta concreta alla necessità di impiegare innovative tecnologie eco-compatibili a salvaguardia della natura, appositamente sviluppate per garantire una reale tutela sia dell'ambiente sia degli utenti della strada.



*Figura 9-40. Tipo pavimentazione in conglomerato ecologico*

Si è pertanto ritenuto opportuno l'impiego quale pavimentazione di dette strade con conglomerato ecologico, costituito da inerti a granulometria selezionata, leganti idraulici e speciali additivi che consente di realizzare pavimentazioni carrabili completamente esenti da idrocarburi e derivati del petrolio (catrame e di conseguenza asfalto), con un aspetto finale che conserva le caratteristiche di materiali e di colore tipici del luogo specifico, garantendo un risultato con un basso impatto ambientale.

Per gli aspetti di mitigazione acustica si rimanda agli elaborati specifici.

## 9.6 VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SULLA COMPONENTE PAESAGGIO E OPERE DI MITIGAZIONE IN FASE DI COSTRUZIONE

In considerazione degli interventi previsti in progetto e delle conseguenti lavorazioni necessarie per la realizzazione delle previste opere si riportano, di seguito, le indicazioni progettuali al fine di limitare gli impatti sulle componenti paesaggistiche e ambientali aria acqua suolo.

### Riutilizzo dei materiali di demolizione

Il primo impatto sul paesaggio dovuto alla realizzazione del corpo stradale è quello relativo al movimento delle materie (approvvigionamento da cave di prestito e trasporto in discarica).

Per minimizzare tali effetti è stato previsto l'intero recupero del materiale scavato. Di questo, la frazione ritenuta idonea sarà utilizzata per la formazione di nuovi rilevati, i riempimenti di cavi e precariche, i drenaggi e vespai, in modo da ridurre il più possibile l'approvvigionamento di altro materiale dalle cave di prestito.

Un'altra frazione sarà distribuita fra le varie aree intercluse, dislocate lungo il tracciato in progetto, provvedendo alla sistemazione e riconfigurazione morfologica di queste.

L'ultima frazione del citato materiale di scavo che non trova collocazione nelle suddette aree, non sarà portata in discarica, ma si è previsto di destinarla alla riconfigurazione morfologica di aree attigue al cantiere.

Del volume totale dei materiali necessari, quindi una consistente frazione sarà recuperato dal volume degli scavi; la restante parte sarà fornita dalle cave di prestito individuate.

### Trattamento delle acque di scarico

Per quanto concerne gli interventi che saranno previsti per il trattamento delle acque di scarico, questi saranno individuati in funzione della loro origine; in particolare, le acque prodotte durante le fasi di getto del calcestruzzo occorrente per la realizzazione di opere d'arte (pali, plinti, spalle, pile, scatolari e tombini), , verranno raccolte in apposite vasche e/o fosse rese impermeabili (anche con dei semplici teloni in materiale plastico), che saranno predisposte nelle immediate adiacenze delle opere da realizzare.

La realizzazione di tali vasche consentirà di evitare la dispersione di acqua mista a cemento che, mescolandosi alle acque superficiali, ovvero penetrando nel terreno ed incontrando le acque di falda, potrebbe provocarne l'inquinamento.

Per quello che riguarda le acque derivanti dal lavaggio dei mezzi di trasporto e delle macchine operatrici, il trattamento previsto consiste nella sedimentazione delle particelle grossolane in una vasca a calma idraulica e nella disoleatura per le particelle grasse e gli olii, che dovranno poi essere convogliati in un pozzetto di raccolta, per poi venire inviati a trattamento e recupero, ovvero ad idoneo smaltimento.

Relativamente agli scarichi civili, nei casi in cui non è presente la fognatura pubblica, questi verranno indirizzati in apposite fosse di raccolta di tipo Imhoff, che saranno svuotate periodicamente da mezzi di raccolta ed allontanate verso recapiti autorizzati al trattamento;

### Criteri ambientali per la gestione delle aree cantiere

Nel progetto sono state definiti alcuni spazi da adibire a cantiere stabile aree di cantiere mobile oltre a aree di stoccaggio temporaneo dei materiali risultanti dagli scavi o da impiegare per la realizzazione del progetto come dettagliati negli appositi elaborati cui si rinvia per ogni dettaglio.

I criteri localizzativi sono basati sulla vicinanza a viabilità esistenti, sulla scelta di aree a interesse ambientale ed antropico limitato, adiacenza ad opere da realizzare, lontananza a ricettori

Tutte le aree di cantiere sono inserite in un contesto agricolo residuale, privo di elementi vegetazionali di pregio, e tali, pertanto da non compromettere direttamente l'integrità dei caratteri distintivi del territorio agricolo e dell'ecosistema residuale.

- I disturbi indiretti derivanti dalle attività di cantiere, tra cui la possibilità che scavi e sversamenti accidentali possano potenzialmente generare degli impatti sulla componente "acque", il disturbo nei confronti della fauna, legato all'alterazione del clima acustico ed atmosferico per la movimentazione



dei mezzi e dei macchinari all'interno delle aree di cantiere e, per ultimo, ma non per minore importanza, il danneggiamento alla compagine vegetale. Saranno molto importanti le procedure operative e gestionali che devono essere messe in opera per la prevenzione dell'inquinamento sull'ambiente idrico superficiale. A ciò si aggiunge una considerazione legata alla tipologia di opere da realizzare che non prevede depositi per lo stoccaggio di sostanze pericolose di grandi dimensioni: questo impatto potenziale è quindi da considerarsi poco probabile.

- Per quanto riguarda le emissioni in atmosfera legate al traffico indotto dai mezzi di cantiere impiegati nelle lavorazioni; tale impatto sarà contenuto in conseguenza della temporaneità ed delle misure da adottare che riguarderanno essenzialmente le seguenti procedure:
  - una corretta gestione delle aree di cantiere e l'impiego di automezzi e macchine operatrici che rispondano agli standard richiesti dalla normativa vigente in merito alle emissioni dei gas di scarico e dotate di idonei sistemi di abbattimento delle emissioni (filtri antiparticolato);
  - attenta organizzazione di turni e attività per limitare la presenza dei mezzi ai momenti di effettiva necessità;
  - frequente bagnatura delle superfici non asfaltate di accesso all'area di intervento e delle piste di cantiere al fine di evitare o limitare quanto più possibile il sollevamento di polveri dovuto al transito degli automezzi; bagnatura dei cumuli di materiale polverulento;
  - predisposizione di impianti di lavaggio delle ruote degli automezzi;
  - adozione di processi di movimentazione con scarse altezze di getto e basse velocità;
  - copertura dei cassoni dei mezzi pesanti impiegati nel trasporto di materiali particolarmente polverosi mediante appositi teli;
  - spazzolatura programmata della viabilità asfaltata interessata dai traffici di cantiere;
  - Impiego di barriere acustiche e antipolvere.
- Riguardo ai disturbi sulla componente faunistica, si ricorda che la zona a forte componente antropica, presenta una fauna opportunista e generalista formata da specie animali sinantropiche; non si prevedono, pertanto rischi di disturbo persistente e irreversibile. Anche in questo caso si segnalano gli interventi di mitigazione per il contenimento dell'impatto acustico ed atmosferico generato dalle attività di cantiere, tali da ridurre il disturbo nei confronti della componente naturale.
- Relativamente alle interferenze sulla componente vegetazionale la soluzione progettuale dell'ampliamento stradale, riduce già di per sé l'occupazione di suolo.
- In relazione agli aspetti legati alla qualità visiva e percettiva del territorio interessato si possono segnalare i disturbi generati direttamente dalle fasi dei previsti lavori oltre che dai disservizi provocati alla circolazione stradale durante l'esecuzione gli stessi lavori.

I siti di lavorazione sono raggiungibili a mezzo delle attuali vie stradali di comunicazione.

Nei contesti attraversati in relazione alla presenza dell'attuale sede stradale il paesaggio, contraddistinto da ampie zone destinate ad attività produttive, appare, in grado di accogliere i cambiamenti, senza che ne vengano modificati e/o alterati in maniera significativa i caratteri connotativi. In relazione a ciò, va evidenziato, inoltre, il carattere assolutamente transitorio della presenza delle aree di cantiere, con conseguente piena capacità di recupero delle aree esterne rispetto alle perturbazioni legate alle fasi di costruzione.

#### Ripristino degli stati morfologici e vegetazionali originari delle Aree di cantiere

Durante la fase di cantiere non può evitarsi la sottrazione di suolo e di vegetazione per poter allestire le aree logistiche a servizio dei cantieri. Si tratta però di una condizione limitata nel tempo poiché a conclusione dei lavori si effettuerà la restituzione ed il ripristino delle condizioni originarie delle aree.

Il ripristino della situazione *ante operam* dell'area di cantiere avverrà mediante rimozione della pavimentazione di cantiere, decompattazione ed arieggiatura del terreno e riposizionamento dello strato fertile rimosso ed accantonato all'avvio dei lavori. Alla conclusione dei lavori di realizzazione dell'infrastruttura stradale di progetto, le aree in corrispondenza delle quali è prevista la localizzazione dei siti

di cantiere (e della relativa viabilità) verranno restituite alla destinazione d'uso originaria, prevalentemente agricola.

Vengono di seguito descritte le tecniche che saranno adottate allo scopo di ottenere una matrice che possa evolvere naturalmente, in un arco di tempo non troppo esteso, ad un suolo con destinazioni d'uso e caratteristiche paragonabili a quelle preesistenti, nonché a ripristinare l'originaria morfologia di superficie dei terreni interessati dalla localizzazione delle aree di cantiere e dal passaggio dei mezzi d'opera (nuove piste), nonché dei siti di deposito temporaneo.

A tale proposito, i terreni saranno preventivamente scoticati e trattati, allo scopo di evitarne il degrado (perdita di fertilità). In particolare, si provvederà allo scotico del terreno vegetale, con relativa rimozione e accatastamento, da effettuare o sui bordi delle aree di cantiere (allo scopo di creare una barriera visiva e/o antirumore) oppure, in alternativa, effettuare lo stoccaggio in siti idonei a ciò destinati (il terreno scotico dovrà essere conservato secondo modalità agronomiche specifiche); inoltre, dovrà essere effettuato l'espianto delle alberature esistenti.

Le attività che verranno svolte allo scopo di ripristinare i suoli interessati dalla localizzazione delle aree di cantiere e della relativa viabilità sono quelle di seguito indicate:

- estirpazione delle piante infestanti e ruderali che si sono insediate durante le fasi di lavorazione;
- ripristino del suolo, che consisterà nella rippatura o nell'eventuale aratura profonda da eseguire con scarificatore, fino a 60-80 cm di profondità, laddove si dovesse riscontrare uno strato superficiale fortemente compattato, al fine di frantumarlo per favorire la penetrazione delle radici e l'infiltrazione dell'acqua;
- apporto di terra di coltivo su tutti i terreni da sistemare, a costituire uno strato dello spessore di almeno 40 cm; a tal fine, verrà utilizzato il terreno di scotico accantonato prima dell'inizio dei lavori.

La piena ripresa delle capacità produttive di tali terreni avrà luogo grazie alla posa degli strati di suolo preesistenti in condizioni di tempera del terreno, secondo l'originaria successione, utilizzando attrezzature cingolate leggere o con ruote a sezione larga, avendo cura di frantumare le zolle per evitare la formazione di sacche di aria eccessive, oltre che non creare suole di lavorazione e differenti gradi di compattazione che, in seguito, potrebbero provocare avvallamenti localizzati.

Per la fertilizzazione dei terreni di scotico si utilizzeranno o concimi organo-minerali o letame maturo.



## 10 CONCLUSIONI

In relazione alla compatibilità dell'intervento con le prescrizioni e Misure di Salvaguardia e utilizzazione di cui alle NTA del PPTR e con riferimento ai Beni Paesaggistici e Ulteriori Contesti Paesaggistici individuati, l'intervento è soggetto ad Autorizzazione Paesaggistica in deroga ai sensi dell'art. 95 delle NTA del PPTR

Dallo studio effettuato emerge che, a seguito delle misure di mitigazione proposte nonché delle soluzioni progettuali prescelte, gli impatti sulla componente paesaggio possono ascrivere in generale a un livello mediamente "basso".

Le misure di mitigazione riferite alla dimensione fisica, come previste, sono derivate da accurati studi di analisi inerenti il contesto territoriale nella sua interezza.

Il Progetto di mitigazione è stato affrontato al fine di perseguire i seguenti obiettivi :

- mitigare l'impatto paesaggistico delle opere;
- favorire la definizione di un'immagine unitaria, integrata con il paesaggio circostante;
- far emergere le identità specifiche del territorio;
- migliorare la fruizione del territorio attraverso una migliore connessione con il contesto;:
- limitare il consumo di suolo.

Il vero elemento di coesione tra l'intervento e il territorio, sarà il verde, che non sarà semplicemente una mascheratura dell'opera infrastrutturale ma determinerà la relazione uomo-natura e la tutela della biodiversità.

Le aree verdi giocano un ruolo fondamentale nel mantenimento della biodiversità e le fasce verdi lungo le infrastrutture rappresentano corridoi ecologici significativi; è in queste fasce verdi continue che flora e fauna possono prendere parte ai processi ecologici di base, creando una sorta di micro-habitat di semi-naturalità.

In tale ottica anche l'obiettivo di preservare gli elementi caratterizzanti il territorio agricolo (muretti a secco, pajare) gioca un ruolo fondamentale nel mantenimento della valenza paesaggistica e della percezione visiva.

In merito alla dimensione di tipo fisico, la valutazione dell'intrusione delle nuove opere nel contesto, analizzata tramite i foto inserimenti effettuati nei punti significativi del tracciato di progetto non ha portato di fatto a segnalare forti criticità.

Gli stessi interventi di mitigazione previsti si qualificano come interventi puntuali ed organici di mitigazione degli effetti prodotti dall'infrastruttura sul paesaggio di prossimità, promuovendo il ripristino delle fitocenosi (passaggi faunistici), la tutela delle aree più sensibili, la mitigazione delle opere a maggior impatto visivo, il mantenimento della funzionalità dei fondi agrari. In particolare le opere a verde delineate all'interno della progettazione definitiva, distinte a seconda dei diversi ambiti interessati e della tipologia di opera hanno consentito di ridurre gli effetti sul contesto paesaggistici, sulle visuali e sugli aspetti percettivi.

Per quanto riguarda la dimensione costruttiva, si rileva che gli impatti si limitano alla sola fase di cantierizzazione; oltretutto, gli effetti di tali interazioni con l'ambiente non appaiono durature nel tempo ma limitate al solo periodo di effettiva durata delle attività lavorative. Pertanto gli impatti a seguito delle previste mitigazioni sono da ritenere, a ragion veduta, limitati temporalmente, circoscritti alle aree di cantiere e soprattutto reversibili in tempi brevi.