

**S.S. N° 16 "ADRIATICA" TRONCO MAGLIE - OTRANTO
LAVORI DI AMMODERNAMENTO DEL TRONCO MAGLIE - OTRANTO
(TRA IL KM 985+000 ED IL KM 999+000) CON ADEGUAMENTO
ALLA SEZ. III C.N.R. 78/80 - COMPLETAMENTO DELLA RAMPA DI USCITA PER
MINERVINO DI LECCE CON INNESTO SULLA S.P.59 MEDIANTE
INTERSEZIONE A ROTATORIA - LAVORI COMPLEMENTARI: INTERVENTO N.4**

PROGETTO DEFINITIVO

COD.

PROGETTAZIONE: AREA NUOVE OPERE

I PROGETTISTI Ing. Dalila DI CECIO	ATTIVITA' DI SUPPORTO
ESPROPRI Geom. Fiorentino AGRIMANO	
IL DEC DEI SERVIZI Ing. Simona MASCIULLO	
IL COORDINATORE DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE Ing. Vito RICCARDI	
IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Ing. Gianfranco PAGLIALUNGA	
RESPONSABILE AREA NUOVE OPERE Ing. Maria Francesca MARRANCHELLI	

RP- RELAZIONE PAESAGGISTICA PER ACCERTAMENTO DI COMPATIBILITA' AI SENSI DELL'ART.91 DELLE NTA DEL PPTR

RELAZIONE PAESAGGISTICA

CODICE PROGETTO		NOME FILE		REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG.	N. PROG.	TOORP00AMBRE01A		
L0508Z	D	1901	CODICE ELAB. TOORP00AMBRE01	A	Varie
A	REVISIONE PROGETTO DEFINITIVO		Novembre 2021	Ing. D.Di Cecio	-
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO



Direzione Progettazione e Realizzazione Lavori

S.S. N° 16 "ADRIATICA" TRONCO MAGLIE -OTRANTO
LAVORI DI AMMODERNAMENTO DEL TRONCO MAGLIE - OTRANTO
(TRA IL KM 985+000 ED IL KM 999+000) CON ADEGUAMENTO ALLA SEZ. III C.N.R. 78/80 -
COMPLETAMENTO DELLA RAMPA DI USCITA PER MINERVINO DI LECCE CON INNESTO SULLA
S.P.59 MEDIANTE INTERSEZIONE A ROTATORIA - LAVORI COMPLEMENTARI: INTERVENTO N.4
PROGETTO DEFINITIVO

**RELAZIONE PAESAGGISTICA PER
ACCERTAMENTO DI COMPATIBILITA' AI SENSI
DELL'ART.91 DELLE NTA DEL PPTR—**

1	PREMESSA.....	2
2	CARATTERISTICHE DEL PROGETTO.....	3
2.1	CORSIA DI DECELERAZIONE DALLA SS16.....	4
2.2	RAMPA DI USCITA	4
2.3	ROTATORIA SULLA SP59.....	4
2.4	STRADA PROVINCIALE SP59	4
2.5	SOVRASTRUTTURA STRADALE	6
2.6	BARRIERE DI SICUREZZA	8
2.7	SISTEMAZIONE IDRAULICA	9
2.8	AREE DI CANTIERE.....	10
2.9	CANTIERIZZAZIONE ATTIVITA' DI CANTIERE	13
2.10	GESTIONE MATERIE.....	13
3	TECNOLOGIE E LE MODALITÀ' REALIZZATIVE/SOLUZIONI PROGETTUALI FINALIZZATE A MINIMIZZARE GLI IMPATTI	16
3.1	FASE DI CANTIERE	16
3.2	FASE DI ESERCIZIO.....	19
4	DESCRIZIONE DEL SITO.....	20
4.1	AREA VASTA OGGETTO DI STUDIO.....	20
4.2	AREA OGGETTO DI STUDIO.....	24
5	RILIEVO FOTOGRAFICO STATO DEI LUOGHI	27
6	CONFORMITA' E COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA E CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	30
6.1	PIANIFICAZIONE DI LIVELLO REGIONALE	30
6.2	PIANIFICAZIONE DI LIVELLO COMUNALE	36
6.3	ANALISI VINCOLISTICA E AMBITI DI TUTELA.....	38
6.4	CONCLUSIONI.....	46
7	ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA	47
8	ALLEGATI	48

1 PREMESSA

La presente Relazione che correda l'istanza di Compatibilità Paesaggistica è redatta secondo le finalità, i criteri ed i contenuti previsti dall'art. 91 delle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR), avente per oggetto il Progetto definitivo "Lavori di ammodernamento del tronco maglie - Otranto (tra il km 985+000 ed il km 999+000) con adeguamento alla sez. III c.n.r. 78/80 - completamento della rampa di uscita per Minervino di Lecce con innesto sulla S.P.59 mediante intersezione a rotatoria - lavori complementari: intervento n.4\

L'intervento si colloca all'interno del territorio comunale di Palmariggi, in provincia di Lecce.

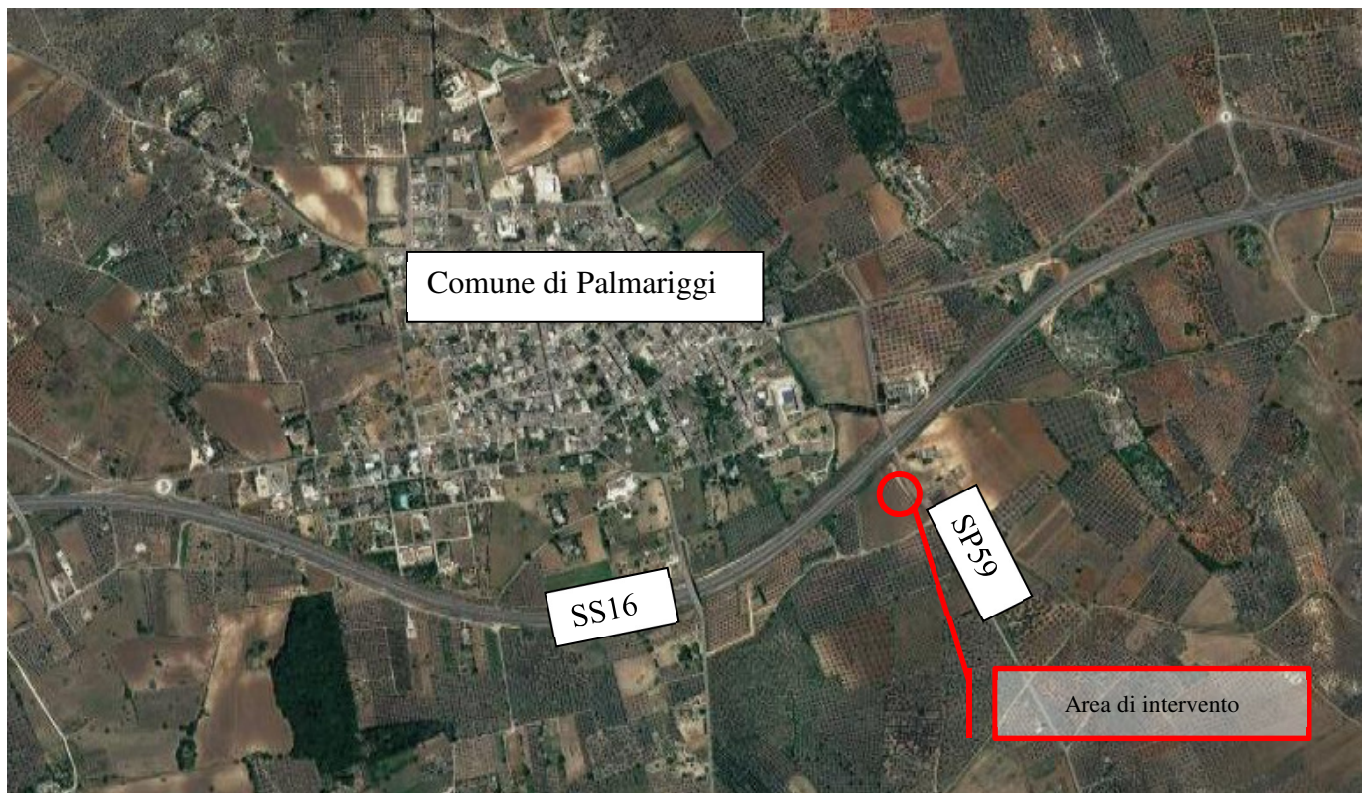


Figura 1: Localizzazione dell'intervento in progetto

L'art. 89 Strumenti per il controllo preventivo, al co.1 lett. b), delle NTA del PPTR, dispone che:

“Ai fini del controllo preventivo in ordine al rispetto delle presenti norme ed alla conformità degli interventi con gli obiettivi di tutela sopra descritti, sono disciplinati i seguenti strumenti:

b) L'accertamento di compatibilità paesaggistica, ossia quella procedura tesa ad acclarare la compatibilità con le norme e gli obiettivi del Piano degli interventi:

- b.1) che comportino modifica dello stato dei luoghi negli ulteriori contesti come individuati nell'art. 38 co.3.1;*
- b.2) che comportino rilevante trasformazione del paesaggio ovunque siano localizzate.”*

Nella presente relazione è stato considerato il seguente vincolo:

- UCP – Componenti dei valori percettivi – Strade a valenza paesaggistica: art. 143 co. 1 lett. e) D.Lgs 42/2004

2 CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

Il progetto prevede la realizzazione dello svincolo per Minervino mediante realizzazione della rampa di diversione dall'asse principale al km 991+400 della SS16 Dir. Otranto (progressiva Km 5+600 del progetto principale di cui il presente intervento è da intendersi quale completamento), e successivo incrocio a rotatoria sulla SP 59 con rami di raccordo con la viabilità esistente.

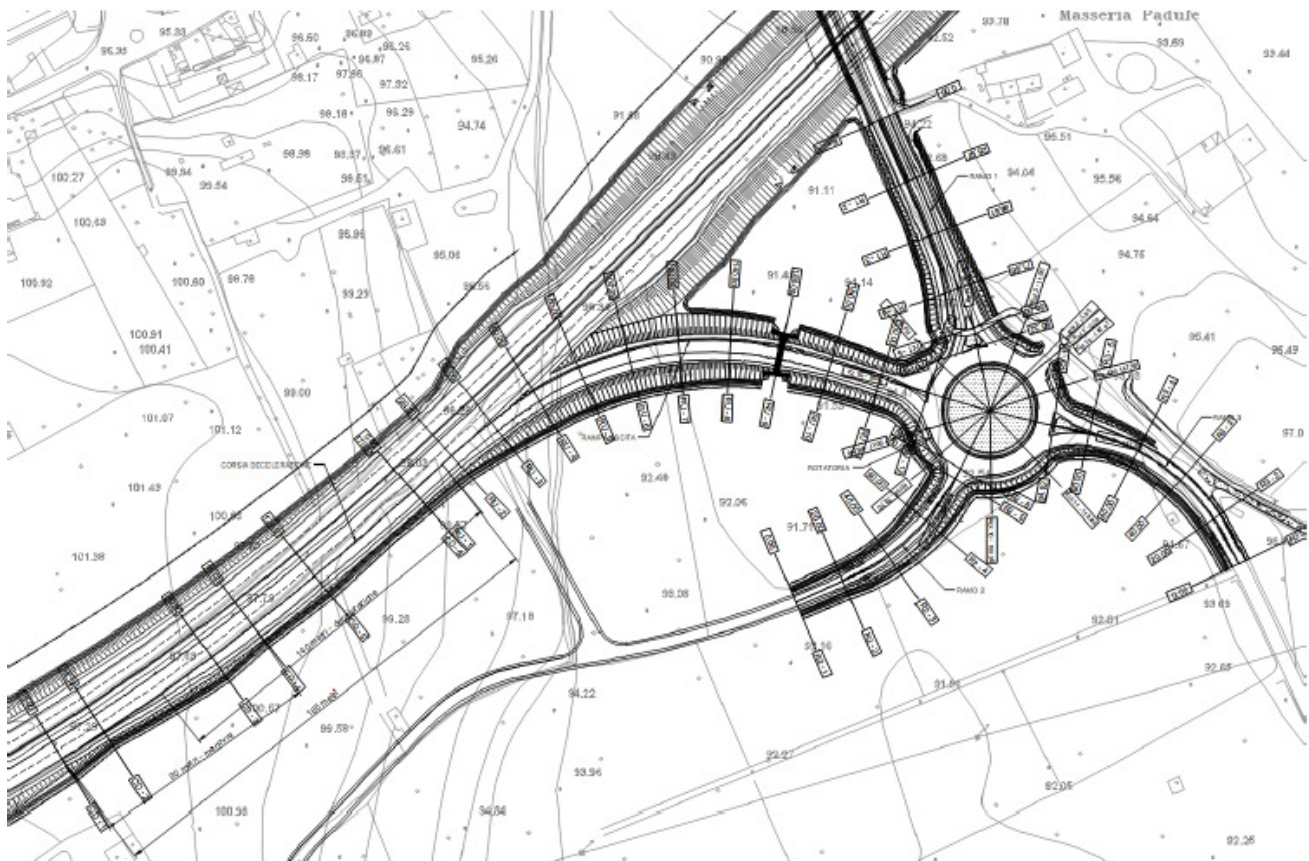


Figura 2: Stralcio planimetrico di progetto.

La soluzione progettuale ha previsto:

- la corsia di decelerazione dalla SS16
- una rampa di uscita
- una rotatoria ad intersezione con la SP59 avente diametro di 50 m;
- la sistemazione delle immissioni in rotatoria dei rami a monte e valle della rotatoria (Rami 1 e 3) della strada provinciale SP59;
- la connessione della rotatoria alla viabilità locale a sud della SS16 (lato Minervino di Lecce).

2.1 CORSIA DI DECELERAZIONE DALLA SS16

Le corsie di uscita devono consentire al veicolo che vuole effettuare la manovra di svolta di uscire dalla carreggiata della strada impegnata, disturbando il meno possibile il flusso che percorre la carreggiata medesima. Questa condizione è un fattore di sicurezza per la circolazione, in quanto l'eventuale decelerazione sulla carreggiata principale da parte di un veicolo che si predispone alla manovra di uscita e quindi, non predisposti al rallentamento.

La corsia dunque sarà costituita da un tratto di raccordo di lunghezza 90 m, (D.M.19/04/2006 per strade con $V_p = 120$ km/h), un tratto di lunghezza 140 m che garantisce il passaggio da 120 a 60 km/h con una decelerazione di 3.0 m/s². La sezione della corsia di decelerazione prevede una corsia da 3,75 m e una banchina in destra da 1,75 m.

2.2 RAMPA DI USCITA

Per il ramo di svincolo unidirezionale è stata considerata una velocità di progetto minima pari a 40 km/h, di conseguenza i valori che ne caratterizzano i parametri geometrici sono quelli indicati nel D.M. del 19 aprile 2006.

La sezione è sagomata a unica falda con una pendenza trasversale del 2.5% per agevolare lo smaltimento delle acque meteoriche. In curva la pendenza trasversale è ricavata tramite l'abaco che lega i raggi delle curve alle velocità di progetto ed alle stesse pendenze trasversali, mentre la variazione di pendenza si ha lungo le curve di transizione.,

La piattaforma stradale ha una larghezza complessiva di 6.50 m, costituita da una corsia da 4.00 m e da due banchine laterali rispettivamente di 1.00 (quella interna) e 1.50 m di larghezza (quella esterna).

Nei tratti in rilevato la piattaforma pavimentata è completata da arginelli aventi una larghezza 1.50 m. Il ciglio erboso è protetto dall'erosione delle acque meteoriche di piattaforma tramite apposito cordolo in cls.

2.3 ROTATORIA SULLA SP59

La rampa di uscita termina sulla SP59 con un incrocio sistemato con l'inserimento di una rotatoria. La rotatoria avrà raggio esterno pari a 26,00 m e corona giratoria di larghezza pari a 6 m, e banchine laterali di 1 metro in destra e sinistra.

Il progetto prevede, in conformità con la normativa vigente, che i conducenti che si apprestano alla rotatoria, possano vedere i veicoli che percorrono l'anello centrale al fine di cedere ad essi la precedenza o eventualmente arrestarsi.

2.4 STRADA PROVINCIALE SP59

La rampa di uscita termina sulla SP59 mediante inserimento di una rotatoria. Per garantire la corretta immissione della SP59 nella rotatoria, il tratto a valle (dir. Minervino di Lecce) è stato leggermente deviato rispetto all'attuale sedime della strada esistente e si è cercato di rispettare le verifiche di visibilità della strada (rampa 3), per chi viaggia in direzione Palmariggi.

Per quanto riguarda il tratto a nord della rotatoria (dir. Palmariggi), dovendo garantire l'attraversamento della pista ciclabile che corre parallelamente alla strada provinciale sul lato destro (dir. Minervino di Lecce), si è proceduto ad effettuare l'attraversamento della strada circa 10 metri prima di giungere in rotatoria, mediante apposizione di specifica segnaletica orizzontale e verticale.





Figura 3: Stato attuale dei luoghi.

2.5 SOVRASTRUTTURA STRADALE

Il progetto prevedeva la realizzazione di pavimentazioni flessibili per tutte le tipologie di strade. Si riportano di seguito le strutture delle pavimentazioni adottate nel progetto:

- **Corsia di decelerazione asse principale:** la pavimentazione prevista ha uno spessore complessivo di 46 cm ed è costituita, procedendo dalla superficie verso il piano di appoggio, dai seguenti materiali:
 - USURA in conglomerato bituminoso drenante fonoassorbente per uno spessore pari a 5 cm;
 - BINDER in conglomerato bituminoso modificato per uno spessore pari a 6 cm;
 - BASE in misto cementato ad alta duttilità per uno spessore pari a 20 cm;
 - FONDAZIONE in misto granulare non legato per uno spessore di 15 cm.

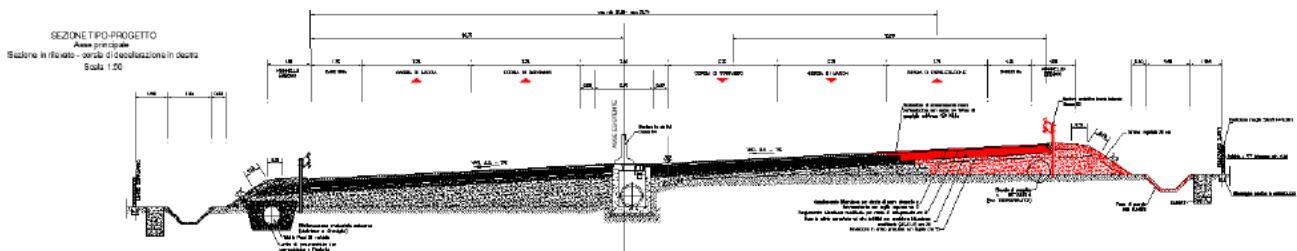


Figura 4: Sezione tipo con corsia di decelerazione.

● **Rampa di svincolo:**

- USURA in conglomerato bituminoso per uno spessore pari a 3 cm;
- BINDER in conglomerato bituminoso a 4 cm;
- BASE in conglomerato bituminoso per uno spessore pari a 10 cm;
- FONDAZIONE in misto granulare non legato per uno spessore di 15 cm.

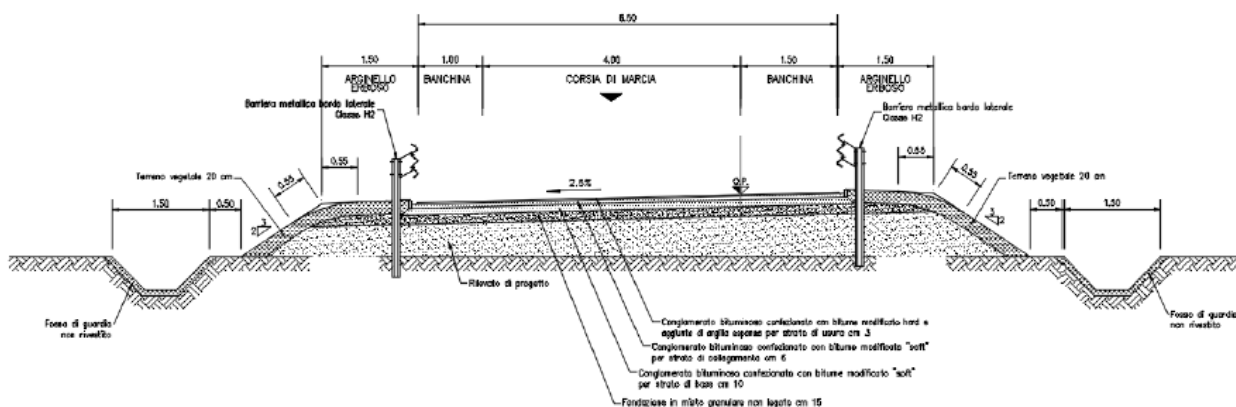


Figura 5: Sezione tipo di svincolo monodirezionale

● **Rotatoria**

- USURA in conglomerato bituminoso per uno spessore pari a 3 cm;
- BINDER in conglomerato bituminoso per uno spessore pari a 4 cm;
- BASE in conglomerato bituminoso per uno spessore pari a 10 cm;
- FONDAZIONE in misto granulare non legato per uno spessore di 15 cm.

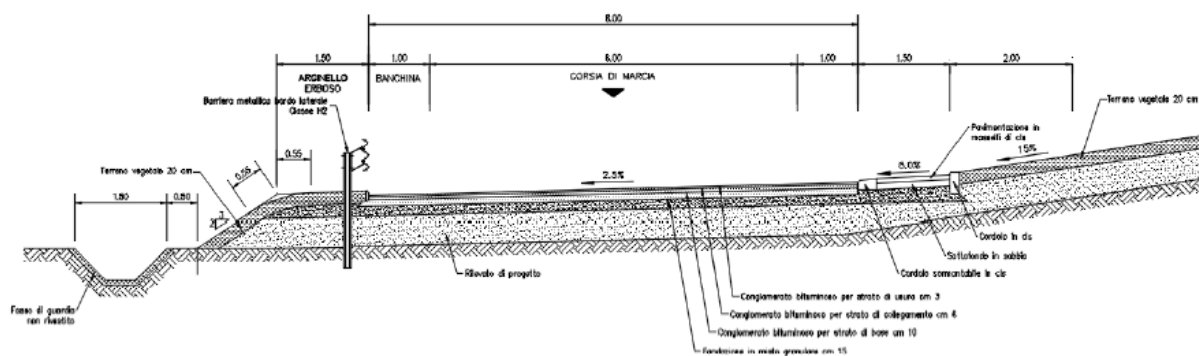


Figura 6: Sezione tipo rotatoria

● **Strada Provinciale 59 e Pista ciclabile**

- USURA in conglomerato bituminoso per uno spessore pari a 3 cm;

- BINDER in conglomerato bituminoso per uno spessore pari a 4 cm;
- BASE in conglomerato bituminoso per uno spessore pari a 10 cm;
- FONDAZIONE in misto granulare non legato per uno spessore di 15 cm.

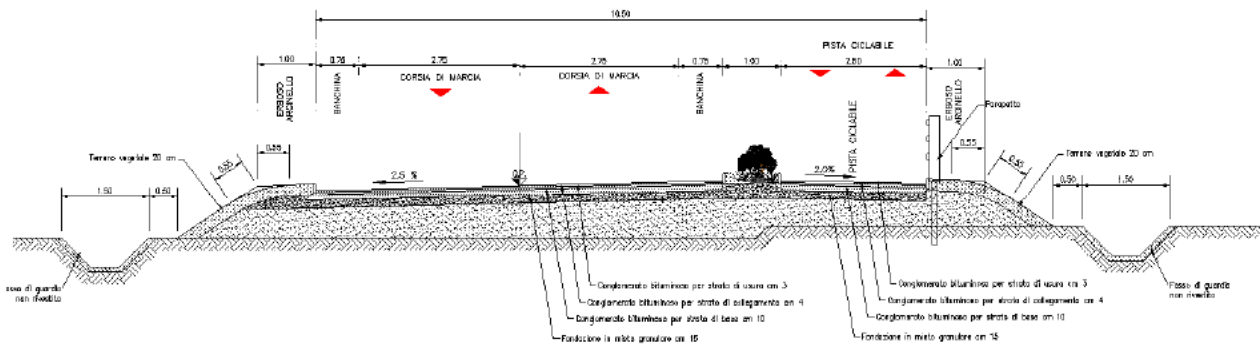


Figura 7: Sezione tipo SP59

- **Strada di collegamento**

- BINDER in conglomerato bituminoso con bitume soft per uno spessore pari a 4 cm;
- BASE in conglomerato bituminoso con bitume soft per uno spessore pari a 8 cm;
- FONDAZIONE in misto granulare non legato per uno spessore di 15 cm.

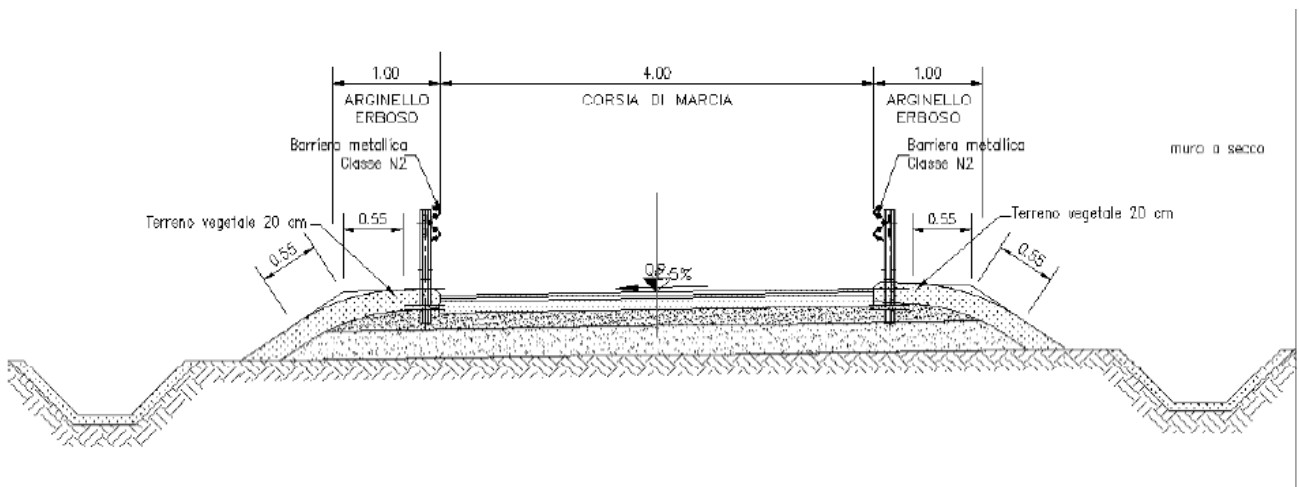


Figura 8: Sezione tipo strada di collegamento

2.6 BARRIERE DI SICUREZZA

Ai fini del posizionamento e della scelta della tipologia della barriera di sicurezza da prevedere lungo il tracciato, si è fatto riferimento a quanto dettato dalle vigenti norme. Il progetto del posizionamento degli elementi di ritenuta ha tenuto conto delle caratteristiche geometriche della sede stradale e della compatibilità dei dispositivi con gli spazi disponibili e gli altri vincoli esistenti

2.7 SISTEMAZIONE IDRAULICA

La realizzazione della nuova rampa di uscita per Palmariggi centro è tale da incrementare la superficie impermeabilizzata presso l'area in esame. Per tale ragione, al fine di mitigare gli effetti legati al ruscellamento superficiale, è stata condotta un'analisi idraulica che, aggiornando i dati pluviometrici locali, consentisse di dimensionare l'invaso nel quale stoccare le acque provenienti dalla rampa di svincolo.

Tra la sezione 119a e 120 dell'asse principale della SS16, è stato realizzato il prolungamento del tombino armco esistente (A14) per garantire la continuità idraulica a seguito della realizzazione della nuova sede della SS16.

Con il precedente progetto inoltre è stata realizzata una vasca di accumulo e smaltimento delle acque meteoriche captate dal sistema di drenaggio, che dopo il trattamento nell'apposito impianto, ubicato subito a ridosso della SP59, raccoglie tutte le acque provenienti dalla strada SP59 e relative pertinenze.

La realizzazione della nuova rampa di uscita creerà inevitabilmente uno sbarramento per le acque che da sud, seguendo l'altimetria della zona, attraverso il tombino A14 sottopassano l'asse principale. A tal proposito è stato previsto l'inserimento di un nuovo tombino A14.1 circolare DN2000 in lamiera ondulata zincata in corrispondenza della sezione n.9 della rampa di uscita, avente le medesime caratteristiche idrauliche del tombino A14.

Le acque di piattaforma della nuova rampa e della rotatoria sono captate da un sistema di embrici disposti con passo di 15m, e immesse nei sottostanti fossi di guardia in terra. Analogamente sul ramo 1 (SP 59), oltre agli embrici è presente un sistema di pozzetti/caditoie con sottostanti tubazioni in PEAD DN400, che captano le acque di piattaforma e le convogliano tramite i fossi di guardia al recapito finale.

A supporto del dimensionamento del progetto del bacino di compensazione sopra descritto è stato eseguito uno specifico studio idrologico, allegato al progetto definitivo, sviluppato per effettuare le opportune verifiche idrauliche inerenti all'inserimento del bacino nel contesto di riferimento.

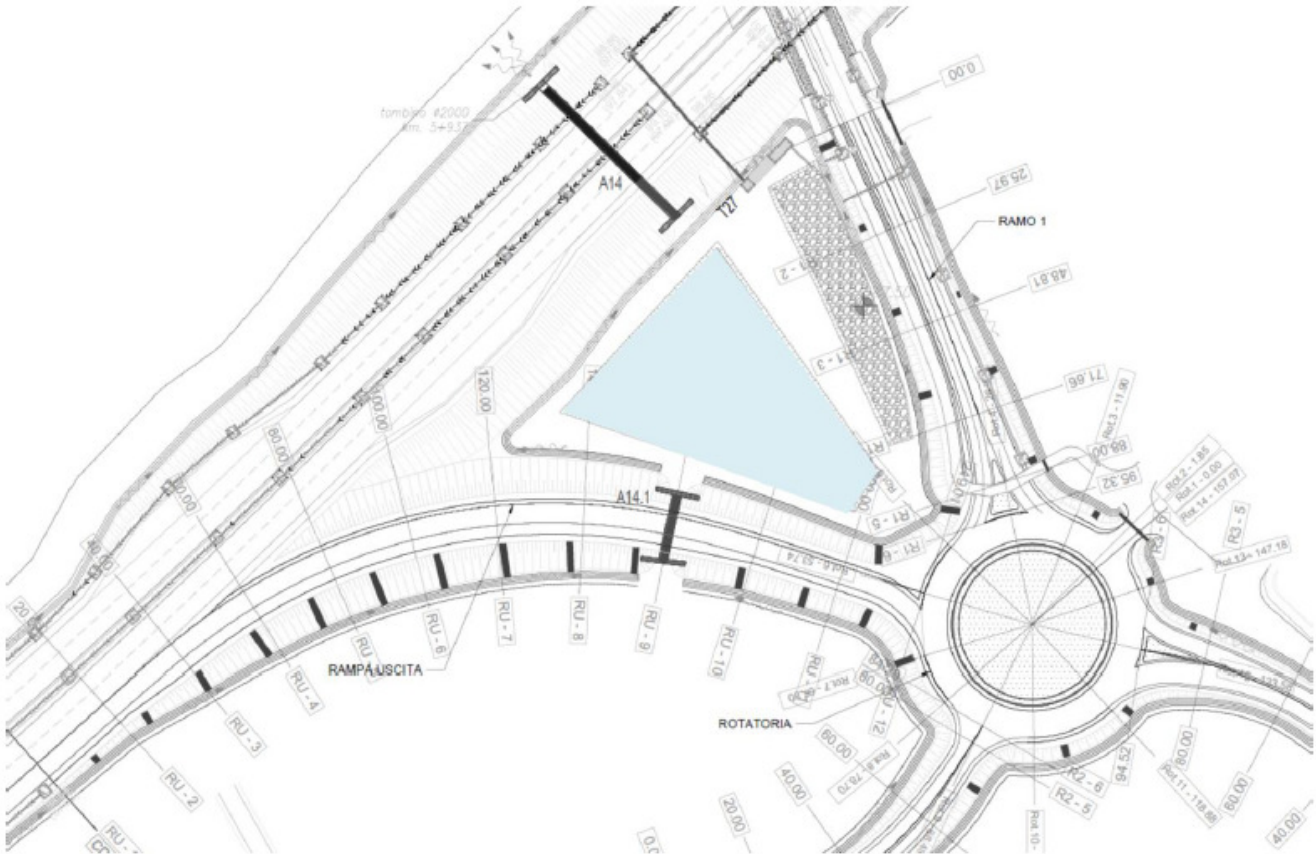


Figura 9: Planimetria di inserimento della vasca e delle sistemazioni idrauliche

2.8 AREE DI CANTIERE

L'organizzazione del cantiere mira alla riduzione dei costi e dei tempi di realizzazione, ma allo stesso tempo pone l'attenzione sull'ambiente, in modo che le scelte di gestione del cantiere effettuate siano rispondenti alla minimizzazione degli impatti ambientali.

Sempre nel rispetto e nella riduzione degli impatti sul territorio in cui ricadono gli interventi, si evidenzia che i cantieri sono stati dimensionati ed organizzati in funzione della tipologia delle principali lavorazioni che ad esso afferiscono in piena autonomia del cantiere stesso.

Il primo passo nell'organizzazione del sistema di cantierizzazione è caratterizzato dall'individuazione delle aree di cantiere, effettuata sulla base delle seguenti esigenze principali:

- sfruttare aree di scarso valore ambientale ed antropico che siano compatibili con le esigenze logistiche delle opere da realizzare;
- utilizzare aree sufficientemente vaste ed in prossimità di viabilità esistenti e principali per limitare al minimo gli spostamenti dei mezzi di cantiere per gli approvvigionamenti e smaltimenti del materiale;
- utilizzare aree con disponibilità di forniture di energia elettrica ed idrica.

- minimizzazione degli impatti causati dai movimenti di materiali lungo la viabilità stradale esistente;
- utilizzo di aree a basso/nullo pregio ambientale e comunque in grado di consentire l'espletamento delle attività previste;
- utilizzo, ove possibile, di siti già compromessi a fini cantieristici con successiva riambientalizzazione;
- rigorosa applicazione delle norme di sicurezza;
- prossimità a vie di comunicazione accessibili;

Inoltre, la scelta e le possibili localizzazioni delle aree di cantiere è stata tale da minimizzare l'impatto in relazione alla prossimità con aree abitate e dare conto della minimizzazione degli impatti provocati su ricettori esposti, con particolare riferimento alle emissioni atmosferiche ed acustiche.

In riferimento pertanto alla scelta dell'area da destinare al cantiere base, seppur la localizzazione di questa risulti fortemente influenzata dalla localizzazione delle aree di lavorazione, è stata individuata di terreno libero, ovvero privo di vegetazione arborea, fossi, canali ed altri elementi sensibili per evitare impatti, nonché di proprietà Anas



Figura 10: Planimetria con indicazione dell'area del cantiere base



Figura 11: Vista dell'area di cantiere dalla SP 59

Per la realizzazione dell'opera è stata individuata un'area adibita a cantiere base a ridosso della SP59. L'area, di proprietà dell'Anas, si presenta pianeggiante, è attualmente asfaltata e l'accesso è sempre garantito dalla SP59.

Il Cantiere Base costituisce il recapito ufficiale dell'affidatario dei lavori, ove è conservata tutta la documentazione prescritta, e resta in funzione per tutta la durata dei lavori, fino al definitivo smantellamento. Ospiterà i box e le attrezzature per il controllo e la direzione lavori, oltre a tutti i baraccamenti necessari per la presenza degli operai (uffici, servizi igienici, spogliatoi, infermeria primo soccorso, servizi logistici necessari, etc.), oltre al locale magazzino ed un'area dedicata allo stoccaggio dei materiali.

Al suo interno è prevista un'area stoccaggio in cui verranno depositati in via transitoria i materiali di risulta dalle lavorazioni previste per la realizzazione dell'opera, inoltre si prevede il deposito di mezzi e materiali utili all'esercizio del cantiere, al fine di poter ottimizzare gli spostamenti e le fasi di approvvigionamento dei materiali.

Il cantiere operativo invece è la sede vera e propria delle lavorazioni, con annessa area destinata alla realizzazione degli interventi di sistemazione idraulica.

Tale cantiere dovrà essere approntato in avanzamento concordemente alle fasi di lavoro.

Le installazioni previste per l'area di lavoro dovranno comprendere:

- Servizi igienici chimici.
- Aree di accesso e movimentazione mezzi.
- Aree di stoccaggio di materiali e semilavorati per le lavorazioni giornaliere.
- Segnaletica temporanea di avviso e indirizzo secondo schemi previsti dalla norma.

2.9 CANTIERIZZAZIONE ATTIVITA' DI CANTIERE

Le principali azioni relative all'attività di cantiere sono le seguenti:

- Approntamento aree e piste di cantiere
- Scavi e sbancamenti
- Posa in opera di elementi prefabbricati
- Realizzazione elementi gettati in opera
- Opere di regimentazione idraulica di piattaforma
- Realizzazione vasca di accumulo
- Realizzazione della pavimentazione stradale
- Installazione Impianti di illuminazione
- Installazione di barriere di sicurezza
- Smantellamento aree di cantiere

2.10 GESTIONE MATERIE

Le tipologie di matrici ambientali che si prevede di produrre in fase di cantiere, collegate alle operazioni di demolizione, costruzione e scavo, sono di seguito sintetizzate dalle categorie CER:

- Codice CER 17 01 01 cemento;
- Codice CER 17 03 02 miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01;
- CER 17 05 04 terre e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 17 05 03;
- Codice CER 17 09 04 rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione, diversi da quelli di cui alle voci 17 09 01, 17 09 02 e 17 09 03.

Di seguito si riportano i quantitativi di produzione dei singoli materiali suddivisi in funzione delle lavorazioni previste. Pertanto, i quantitativi sono stati distinti rispetto alla produzione di terre provenienti dalla bonifica, dallo scotico e dallo sterro per la realizzazione, degli svincoli, nonché di tutte le opere idrauliche (vasche di accumulo, fossi di guardia, ecc.)

Materiale	u.d.m	Quantità
Sterro	mc	1766,05
Scotico	mc	1969,204

Materiale	u.d.m	Quantità
Terreno vegetale	mc	6539,97
Rilevato	mc	15893,38
fondazione	mc	949,97
Base	mc	623,76
Binder	mc	267,01

Usura	mc	160,93
Cls	mc	194,06

La realizzazione delle opere previste determina la produzione di materiale proveniente da scavi e demolizioni. Come si evince dai dati riportati nelle tabelle di cui sopra, si stima una **produzione limitata di materiale**, provenienti dalle attività necessarie alla realizzazione della rotatoria e della vasca di laminazione.

In coerenza con quanto indicato negli strumenti normativi comunitari e nazionali, in cui si promuove l'ottimizzazione dell'uso delle risorse, si evidenzia l'opportunità di conferire i materiali in esubero presso impianti terzi di recupero dei materiali piuttosto che in discarica, laddove possibile, in relazione alla qualità del materiale.

Le principali cave attive individuate, presenti nelle aree più vicine al tracciato, sono le seguenti:

	CODICE CAVA	MATERIALE	COMUNE	PROVINCIA	LOCALITA'	DITTA
1	C_LE_205	Calcareniti da taglio	Corigliano d'Otranto	LE	Murichella	Donno Giovanni & co
2	C_LE_276	Calcareniti da taglio e inerti	Melpignano	LE	S. Lasi	Nuzzo Luigi
3	C_LE_403	Calcareniti per inerti	Calcareniti da taglio	LE	Rodevole	Salento Manufatto srl

Tabella 1 – Elenco cave nel raggio di 20 km

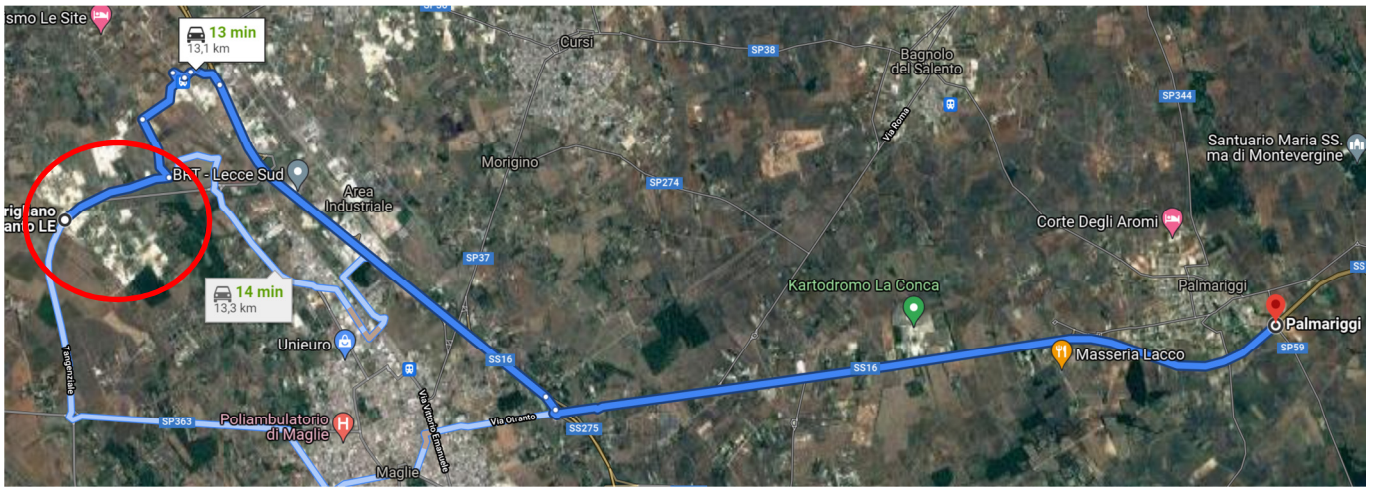


Tabella 2 – Elenco discariche

	COMUNE	PROVINCIA	LOCALITA'	DITTA
1	Galatina	LE	Masseria Colabaldi	Ecologia de Pascalis srl
2	Galatone	LE	Vignali Castellino	R.E.I. srl

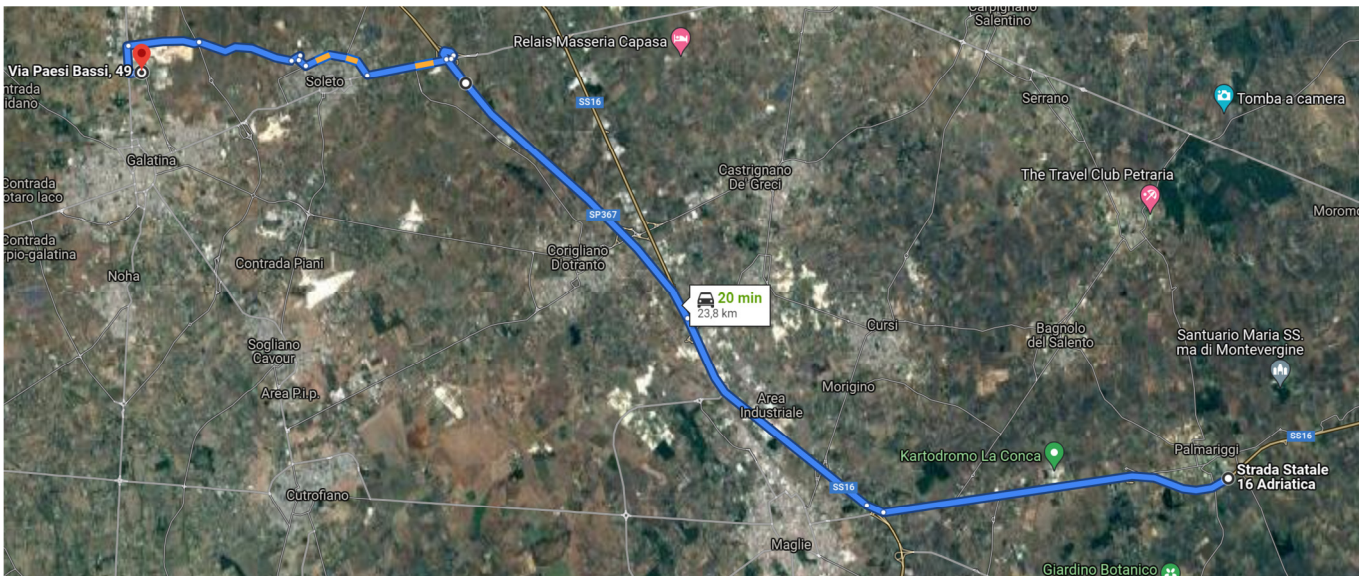


Figura 12: Discariche Ecologia de Pascalis srl

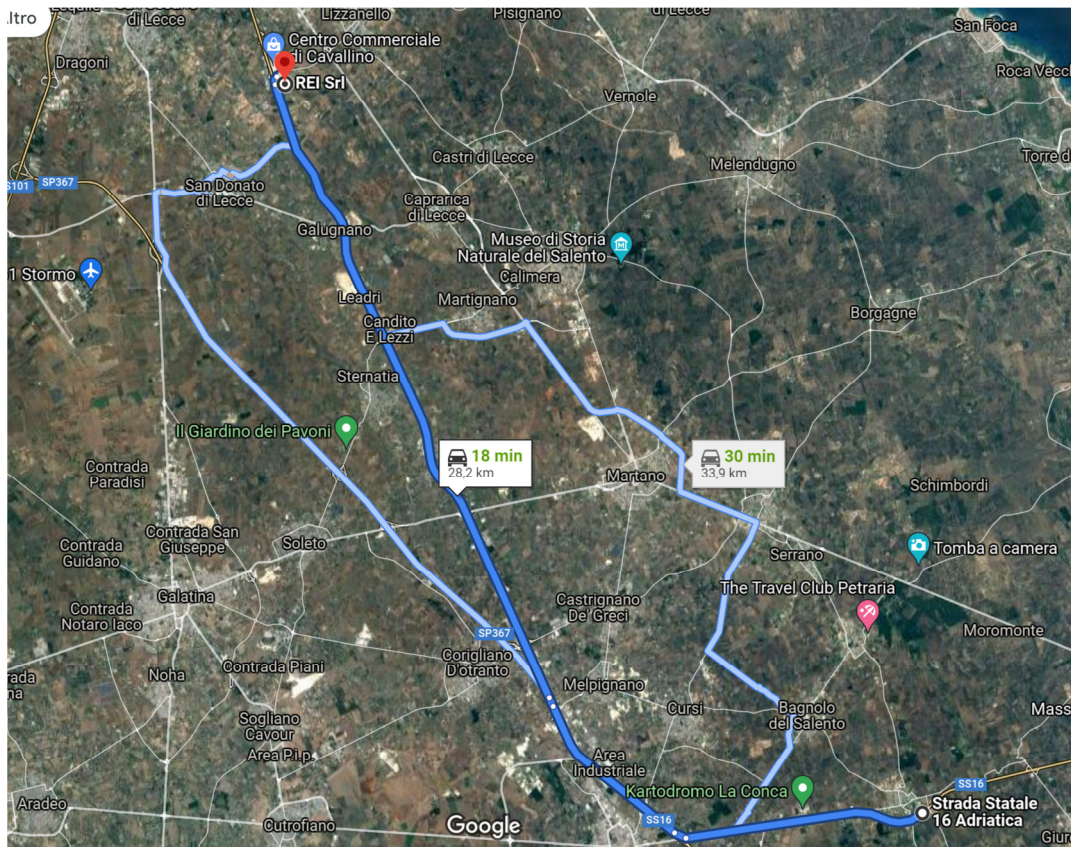


Figura 13: Discariche REI srl

Traffici mezzi di cantiere

In merito alla stima dei traffici di cantiere circolanti sulle viabilità interessate sopra indicate, facendo riferimento al bilancio dei materiali e al cronoprogramma dei lavori, si può affermare la trascuratezza del traffico indotto dai mezzi di cantiere.

3 TECNOLOGIE E LE MODALITÀ' REALIZZATIVE/SOLUZIONI PROGETTUALI FINALIZZATE A MINIMIZZARE GLI IMPATTI

3.1 FASE DI CANTIERE

Gli impatti in fase di costruzione, determinati dalla realizzazione delle opere e dal traffico veicolare direttamente correlato ad esse (veicoli trasporto materiali di scavo, veicoli pesanti per l'approvvigionamento dei materiali al cantiere ecc.), in considerazione delle tipologie di opere e lavorazioni e delle caratteristiche del contesto sono da considerarsi bassi e/o non significativi.

In merito alla produzione di polvere e rumore, va tenuto presente che le opere in progetto si collocano in un'area agricola, sufficientemente distante dagli edifici.

Per quanto attiene all'impatto con i corsi d'acqua principali si evidenzia che in corrispondenza delle opere in progetto, questi non sono presenti, pertanto eventuali impatti sono da considerarsi nulli.

Per eventuali fossi secondari interferiti dal tratto stradale si prevedono interventi di ricostruzione di tombini idraulici.

Le azioni di progetto produrranno una contenuta perdita di suolo. Dove il posizionamento delle opere di progetto rimarrà in maniera permanente il suolo non potrà essere ricostituito, mentre nell'area di cantiere, il ripristino dei luoghi permetterà il ritorno alle condizioni di ante operam. Va considerato comunque che l'occupazione di nuovo suolo riguarda superfici non particolarmente estese, in relazione all'estensione degli interventi in oggetto. Durante la fase iniziale delle operazioni di cantierizzazione di tutte le aree interessate, verrà opportunamente effettuato lo scotico del suolo che verrà accantonato in cumuli. Questi saranno adeguatamente inerbiti al fine di essere protetti da fenomeni di dilavamento. Il suolo così preservato sarà impiegato per le successive operazioni di mitigazione e ripristino ambientale. Per quanto attiene il sottosuolo non si stimano modifiche morfologiche significative in funzione alle azioni di progetto. Infatti le operazioni di scavo previste non interagiscono con la dinamica morfo-evolutiva del territorio, in maniera tale da accentuare fenomeni geomorfici eventualmente già in essere o potenziali (soprattutto franosi).

L'impatto sulla vegetazione, flora e fauna è da considerarsi limitati in quanto gli interventi, di dimensioni contenute, si collocheranno in aree a seminativo semplice in aree non irrigue

L'occupazione dell'area libera, in cui non si riscontra la presenza di vegetazione di tipo naturale o di elementi di qualità ambientale tale da far supporre impatti indotti dalla realizzazione degli interventi sulle componenti vegetazione, flora e fauna.

Rispetto agli impatti sul paesaggio in fase di costruzione, vista la reversibilità delle opere legate alla cantierizzazione e soprattutto la localizzazione dell'area di cantiere, gli impatti sono da considerarsi bassi.

Allo stato attuale non si rilevano, quindi, particolari situazioni di criticità ambientali per l'esecuzione delle attività nelle aree oggetto di intervento. Quindi, in conclusione, ci si può riferire ad aspetti che coinvolgono possibili impatti delle singole lavorazioni piuttosto che un complesso articolato di lavorazioni capaci di generare impatti irreversibili sull'ambiente circostante

Produzione di inquinamento acustico – vibrazioni

Oltre alle misure tecniche ed organizzative previste per ridurre al minimo le emissioni sonore durante le attività lavorative è necessario attenersi alle seguenti misure ed istruzioni:

- nell'uso di mezzi a motore a combustione interna, è inutile mandare su di giri il motore; di regola la massima potenza erogata dal mezzo si ottiene ad un regime di rotazione del propulsore più basse di quello massimo previsto;

- quando il mezzo sosta in folle per tempi apprezzabili è opportuno spegnere il motore;
- i carter, ripari o elementi di lamiera della carrozzeria devono essere tenuti chiusi e saldamente bloccati;
- non manomettere i dispositivi silenziatori dei motori;
- i rumori generati dall'attrezzo lavoratore possono sensibilmente essere ridotti evitandone l'azionamento a vuoto.

Le attrezzature dovranno essere correttamente mantenute e utilizzate, in conformità alle indicazioni del fabbricante, al fine di limitarne la rumorosità.

Durante il funzionamento gli schermi e, in generale, le protezioni delle attrezzature dovranno essere mantenute chiuse e dovranno essere evitati i rumori inutili.

Produzione di polveri

In caso di prevedibile produzione di polveri (lavorazioni, trasporti ecc.) si adotteranno misure per ridurre il particolato in sospensione. Tali misure dovranno consistere, ad esempio, nell'uso di depolverizzatori, nella bagnatura periodica, teli antipolvere da apporre sulle recinzioni di cantiere, etc.

In relazione alle specifiche attività svolte saranno previsti ed adottati tutti i provvedimenti necessari ad evitare o ridurre al minimo l'emissione di inquinanti fisici e chimici (polveri, gas o vapori e/o altro).

Nei casi in cui si debbano adottare sistemi di contenimento, quali teli antipolvere, essi dovranno essere posizionati il più possibile vicino alla fonte. Durante le operazioni di scavo e durante la movimentazione di terra sarà comunque necessario bagnare costantemente le aree oggetto di movimentazione.

Per la corretta gestione dell'attività di cantiere, sono previsti degli accorgimenti di best practices volti al contenimento delle emissioni, quali ad esempio interventi di inaffiatura e di bagnatura, lavaggio delle polveri e alla pulizia con acqua dei pneumatici tramite impianti dislocati in aree specificatamente predisposte, cc.

Sversamenti accidentali

Durante le fasi lavorative, che prevedono l'uso di cemento e sostanze che possono essere ritenute inquinanti (additivi del cemento, vernici, diluenti etc.) ovvero in caso di eventi accidentali (sversamenti) si potranno produrre effetti di alterazione chimica del suolo, tanto da poterlo danneggiare irreversibilmente.

Le aree potenzialmente soggette a questo tipo di impatto sono costituite dai siti direttamente interessati dall'uso di tali sostanze e dalle zone limitrofe, vulnerabili in base ai meccanismi di diffusione dell'inquinante stesso. In tali casi sarà opportuno attuare le dovute precauzioni durante l'utilizzo di queste

sostanze, ed in caso esse, per qualsiasi motivo, vengano a contatto con il suolo, questo andrà asportato e gestito come un rifiuto e le aree interessate dovranno essere bonificate.

Nelle aree dove sono previsti gli stoccaggi di materiali e/o depositi tecnologici (oli, carburanti, etc.) e/o lavorazioni industriali (officina, disoleatore, deposito o presenza di trasformatori, etc.) i terreni saranno opportunamente impermeabilizzati. Al fine di prevenire l'alterazione del suolo, le acque ed i fanghi di lavorazione andranno opportunamente raccolti e depositati separatamente da altri materiali, quindi caratterizzati ed eventualmente mandati a discarica ovvero opportunamente trattati ai fini di un loro eventuale riutilizzo

Produzione di rifiuti

I rifiuti non pericolosi ed i rifiuti pericolosi, in attesa del loro conferimento in impianti di recupero/discarica, verranno temporaneamente depositati in modo ordinato in appositi spazi, adeguatamente delimitati e identificati all'interno del cantiere. Dovrà pertanto essere presente una zona per il deposito temporaneo dei rifiuti.

3.2 FASE DI ESERCIZIO

Gli impatti attesi nella fase di esercizio delle opere di progetto per le componenti ambientali "Atmosfera" e "Rumore" sono essenzialmente legati alle emissioni indotte dal traffico autoveicolare. A tale proposito, si evidenzia come l'entrata in esercizio non determinerà degli impatti significativi in quanto l'intervento stesso non apporta variazioni allo stato di Ante Operam, anche relativamente ai volumi di traffico.

Non si rilevano situazioni di criticità idraulica in adiacenza all'area interessata dai lavori, perché l'intervento non modifica lo stato attuale, ma consiste in una rettifica di un breve tratto della viabilità esistente.

La distribuzione del drenaggio di versante e di piattaforma, ripristinata e migliorata con gli interventi di ricostruzione del sistema idraulico, non altera né aggrava il carico idraulico relativo alle opere esistenti.

La perdita di suolo sarà limitata ad un breve tratto, ma di contro l'attuale sede stradale ormai dismessa verrà restituita al territorio.

Considerando le caratteristiche del contesto e le condizioni di intervisibilità, la tipologia delle opere e la loro ubicazione, gli impatti sul paesaggio in fase di esercizio sono da considerarsi molto bassi, in quanto si esclude la sussistenza di modifiche dell'assetto percettivo del luogo, sia nei riguardi della visibilità dal contesto alla strada che dalla strada al contesto.

Per quanto attiene, inoltre, gli impatti in fase di esercizio sulle componenti Vegetazione, Flora e Fauna si segnala che gli impatti generati dalle opere consistono generalmente nella sottrazione aree agricole, che in parte vengono restituite nei tratti della viabilità dismessa. Per quanto attiene gli aspetti faunistici si segnala che gli interventi, non modificando significativamente l'attuale configurazione planoaltimetrica

pertanto non sono previsti potenziali incrementi degli impatti sulle componenti faunistiche ed ecosistemiche rispetto allo stato attuale.

In conclusione l'entrata in esercizio del nuovo tratto di strada non determinerà degli impatti aggiuntivi rilevanti rispetto a quelli determinati dalla strada esistente in quanto gli interventi non apporteranno significative variazioni allo stato di Ante Operam. Lo stesso per il progetto delle sistemazioni idraulica il quale si inserisce, di fatto, all'interno del contesto fisico/territoriale e paesaggistico senza comprometterne la conservazione e la salvaguardia dello stesso data il ridotto impatto paesaggistico:

Significative sono, invece, le ricadute positive riconducibili ai seguenti aspetti:

- maggior sicurezza con riduzione dell'incidentalità per effetto dell'adeguamento della piattaforma stradale e quindi della riduzione di punti di conflitto dovuto alla realizzazione della rotatoria, della disposizione di nuove barriere di sicurezza,
- razionalizzazione del sistema di raccolta acque di piattaforma e di versante/scarpate, con conseguente eliminazione dei fenomeni di erosione superficiale dei suoli che determinano tra l'altro costanti accumuli di detriti lungo la piattaforma stradale;
- migliore inserimento paesaggistico grazie agli interventi di ripristino delle scarpate trattate con idrosemina, e nella nuova rotatoria, anch'essa inerbita.

4 DESCRIZIONE DEL SITO

4.1 AREA VASTA OGGETTO DI STUDIO

STRUTTURA IDRO-GEO-MORFOLOGICA

L'ambito vasto 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 diversi 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.

L'ambito Tarantino-Leccese è rappresentato da un esteso bassopiano piano-collinare, a forma di arco, che si sviluppa a cavallo della Provincia Tarantina orientale e la Provincia Leccese settentrionale.

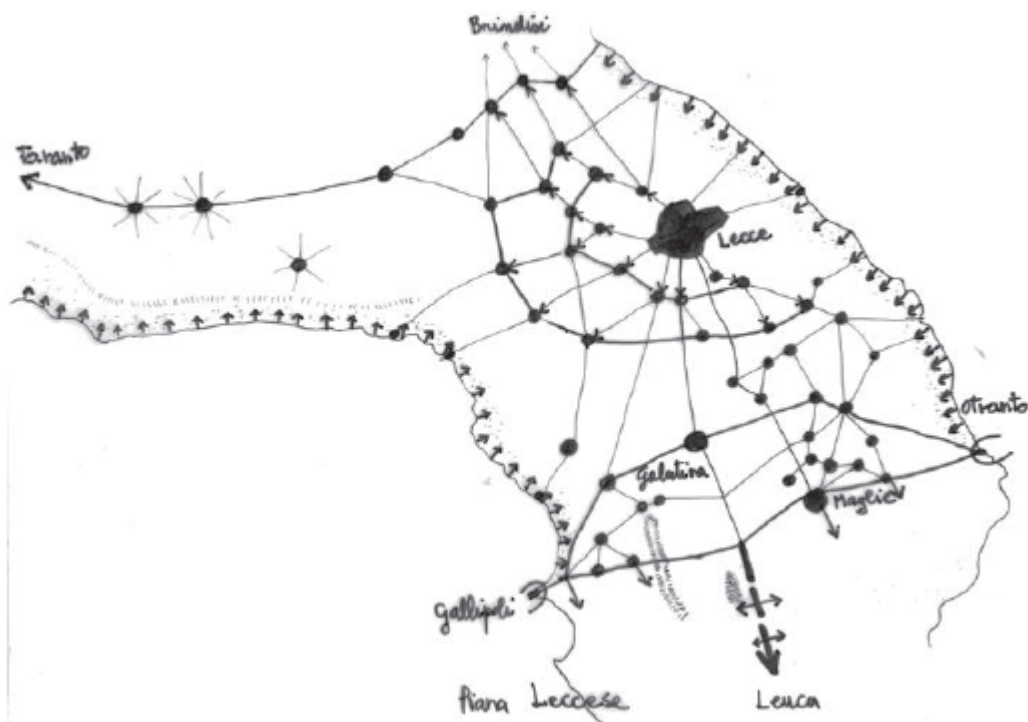


Figura 14: Schematizzazione Ambito Tarantino-Leccese

Si caratterizza oltre che per la scarsa diffusione di pendenze significative e di forme morfologiche degne di significatività, per i poderosi accumuli di terra rossa, per l'intensa antropizzazione agricola del territorio

e per la presenza di zone umide costiere

La morfologia di questo ambito è il risultato della continua azione di modellamento operata dagli agenti esogeni in relazione sia alle ripetute oscillazioni del livello marino verificatesi a partire dal Pleistocene mediosuperiore, sia dell'azione erosiva dei corsi d'acqua comunque allo stato attuale scarsamente alimentati.

Caratteri tipici di questa porzione dell'altopiano sono quelli di un tavolato lievemente digradante verso il mare, interrotto da terrazzi più o meno rilevati. Dal punto di vista litologico, questo ambito è costituito prevalentemente da depositi marini pliocenici-quadernari poggiati in trasgressione sulla successione calcarea mesozoica. Le aree prettamente costiere sono invece ricche di cordoni dunari,

Dal punto di vista dell'idrografia superficiale, merita enfatizzare in questo ambito la presenza dell'areale dei cosiddetti bacini endoreici della piana salentina, che occupano una porzione molto estesa della Puglia meridionale, che comprende gran parte della provincia di Lecce ma porzioni anche consistenti di quelle di Brindisi e di Taranto. Questo ambito, comprende una serie numerosa di singoli bacini endoreici, ognuno caratterizzato da un recapito finale interno allo stesso bacino.

Molto più diffuse, rispetto ai bacini endoreici presenti nel settore murgiano, sono gli apparati carsici caratterizzati da evidenti aperture verso il sottosuolo, comunemente denominate "voragini" o "vore",

ubiccate quasi sempre nei punti più depressi dei bacini endoreici, a luoghi anche a costituire gruppi o sistemi di voragini, in molti casi interessati da lavori di sistemazione idraulica e bonifica.

Ove i reticoli possiedono evidenze morfologiche dell'alveo di una certa significatività, gli stessi risultano quasi sempre oggetto di interventi di sistemazione idraulica e di correzione di tracciato.

Le peculiarità del paesaggio de Tavoliere Salentino, dal punto di vista idrogeomorfologico sono principalmente legate ai caratteri idrografici del territorio e in misura minore, ai caratteri orografici dei rilievi ed alla diffusione dei processi e forme legate al carsismo.

Le specifiche tipologie idrogeomorfologiche che caratterizzano l'ambito sono pertanto quelle originate dai processi di modellamento fluviale, di versante e quelle carsiche.

Tra gli elementi di criticità del paesaggio caratteristico dell'ambito del Tavoliere Salentino sono da considerare le diverse tipologie di occupazione antropica delle forme legate all'idrografia superficiale, di quelle di versante e di quelle carsiche. Tali occupazioni (abitazioni, infrastrutture stradali, impianti, aree a servizi, aree a destinazione turistica, ecc), contribuiscono a frammentare la naturale continuità morfologica delle forme, e ad incrementare le condizioni sia di rischio idraulico, ove le stesse forme rivestono un ruolo primario nella regolazione dell'idrografia superficiale (corsi d'acqua, doline), sia di impatto morfologico nel complesso sistema del paesaggio.

STRUTTURA ECOSISTEMICO-AMBIENTALE

L'Ambito, esteso 220.790 ha, è caratterizzato da bassa altitudine media che ha comportato una intensa messa a coltura, la principale matrice è, infatti, rappresentata dalle coltivazioni che lo interessano quasi senza soluzione di continuità, tranne che per un sistema discretamente parcellizzato di pascoli rocciosi sparsi. Solo lungo la fascia costiera si ritrova una discreta continuità di aree naturali rappresentate sia da zone umide sia formazioni a bosco macchia. Questo sistema è interrotto da numerosi insediamenti di urbanizzazione a carattere sia compatto che diffuso.

Pur in presenza di un Ambito dove la naturalità è abbastanza limitata in termini di estensione, circa il 9% della superficie, si rilevano numerosi elementi di rilevante importanza naturalistica soprattutto nella fascia costiera sia sulla costa adriatica che ionica. Si tratta di un insieme di aree numerose e diversificate ad elevata biodiversità soprattutto per la presenza di numerosi habitat d'interesse comunitario e come zone umide essenziali per lo svernamento e la migrazione delle specie di uccelli. Queste aree risultano abbastanza frammentate in quanto interrotte da numerose aree urbanizzate, tale situazione ha comportato l'istituzione di numerose aree di piccola o limitata estensione finalizzate alla conservazione della biodiversità, ubicate lungo la fascia costiera.

In un ambito a forte vocazione turistica per la presenza di significative porzioni di fascia costiera la pressione residenziale turistico/ricettiva appare una delle maggiori criticità, sia per la trasformazione delle

aree naturali sia per la pressione sugli ecosistemi in generale e sulla conservazione dei valori paesaggistici. Soggetti a forte pressione e trasformazione è anche il sistema dei pascoli interno soprattutto lungo la direttrice da Lecce verso la sua marina ed in generale per la trasformazione in aree agricole. La piana coltivata interna è interessata dalla realizzazione di impianti di fonte energetica rinnovabile, eolico e fotovoltaico.

PAESAGGI RURALI

Il paesaggio rurale del Tavoliere Salentino si caratterizza per l'intensa antropizzazione agricola del territorio e per la presenza di vaste aree umide costiere soprattutto nella costa adriatica. Il territorio, fortemente pianeggiante si caratterizza per un variegato mosaico di vigneti, oliveti, seminativi, colture orticole e pascolo. Le trame larghe del paesaggio del seminativo salentino. Le graduali variazioni della coltura prevalente, unitamente all'infittirsi delle trame agrarie e al densificarsi dei segni antropici storici rendono i paesaggi diversificati e riconoscibili.

Il paesaggio rurale è fortemente relazionato alla presenza dell'insediamento ed alla strutturazione urbana stessa: testimonianza di questa relazione è la composizione dei mosaici agricoli che si attestano intorno a Lecce ed ai centri urbani della prima corona. La forte presenza di mosaici agricoli interessa anche la fascia costiera urbanizzata, mentre la costa adriatica è caratterizzata da un paesaggio duplice a costa è fortemente urbanizzata e dà luogo a un paesaggio rurale identificabile come un mosaico periurbano.

Da questo tratto di entroterra costiero fin verso la prima corona dei centri urbani gravitanti intorno a Lecce, si trova una grande prevalenza di oliveti, talvolta sotto forma di monocultura, sia a trama larga che trama fitta, associati a tipologie di colture seminate. Il paesaggio rurale in questione è ulteriormente arricchito da un fitto corredo di muretti a secco e da numerosi ripari in pietra (pagghiare, furnieddi, chipuri e calivaci) che si susseguono punteggiando il paesaggio.

L'ambito copre una superficie di 228000 ettari, in cui sono presenti aree naturali a pascolo, praterie ed incolti di macchie e garighe, oltre ad aree connotate da boschi di conifere. Si rinvengono anche ampie superfici paludose sia interne che salmastre, laghi e stagni costieri.

Gli usi agricoli predominanti comprendono le colture permanenti (oliveti, vigneti e frutteti) ed i seminativi in asciutto.

La matrice agricola ha pochi e limitati elementi residui ed aree rifugio (siepi, muretti e filari). Nessuna contiguità a biotopi e scarsi gli ecotoni. In genere si rileva una forte pressione sull'agroecosistema che si presenta scarsamente complesso e diversificato.

VALORI PATRIMONIALI

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. I luoghi privilegiati di fruizione del paesaggio sono costituiti dai Punti Panoramici che rappresentano i siti accessibili al pubblico, posti in posizione orografica strategica, dai quali si gode di visuali panoramiche sui paesaggi, i luoghi o gli elementi di pregio dell'ambito, quali:

- il sistema delle torri costiere e dei fari che rappresentano dei belvedere da cui è possibile godere di panorami o scorci caratteristici della costa. In particolare, il sistema costituito dalle relazioni tra le torri di difesa costiera e i castelli o masserie fortificate dell'entroterra,
- Rete ferroviaria di valenza paesaggistica costituita dalle Ferrovie del Sud Est, linea Novoli-Gagliano del Capo, linea Maglie-Otranto, linea Lecce-Gallipoli che attraversa e lambisce contesti di alto valore paesaggistico come ad esempio il paesaggio della maglia fitta,
- Le strade d'interesse paesaggistico costituite dalle strade che attraversano paesaggi naturali o antropici di alta rilevanza paesaggistica da cui è possibile cogliere la diversità, peculiarità e complessità dei paesaggi dell'ambito o è possibile percepire panorami e scorci ravvicinati. Sono quelle che costituiscono le morfotipologie territoriali della "La maglia policentrica del Salento centrale", de "La maglia fitta del Salento orientale", di "Lecce con la prima e seconda corona", e "Il sistema a pettine della Murgia tarantina",
- Strade panoramiche, quale la strada litoranea adriatica, la strada litoranea ionica, la strada subcostiera SP 359, la SP 122 e la SP 361 Maglie Collepasso.

4.2 AREA OGGETTO DI STUDIO

Il Comune di Palmariggi è un piccolo comune che sorge nella zona più a sud-est dell'ambito del Tavoliere Salentino. Il luogo è caratterizzato da una rete viaria fitta che si dirama nel territorio per raggiungere e collegare gli altri centri, tra loro prossimi.



Figura 15: Individuazione su ortofoto dell'area oggetto di studio

Le principali viabilità presenti nell'immediato contesto progettuale sono la SS16 Adriatica, strada a scorrimento veloce che collega Padova ed Otranto e la SP59, che collega Palmariggi e Minervino, direttamente interessata dall'intervento. Nelle vicinanze dell'ambito territoriale di progetto è presente la SP235, che collega Palmariggi e Giuggianello.

Nonostante la densità di centri abitati anche importanti, tutti con una ricca e consolidata dotazione urbana, il territorio conserva una spiccata ruralità che si manifesta attraverso un variegato mosaico di vigneti, oliveti, seminativi, colture orticole e pascolo. Queste colture si dispongono in un paesaggio dai forti segni di urbanizzazione, tuttavia mitigati dalla presenza di vaste aree coltivate con cura.

Palmariggi ancora oggi è un paese prevalentemente agricolo con piccole aziende a conduzione familiare, gli uliveti e la macchia mediterranea ne danno il tipico aspetto del villaggio immerso nel paesaggio salentino.

L'area pertanto è connotata da una carenza di fitocenosi naturali; a causa di un territorio notevolmente antropizzato. La flora spontanea, alquanto povera di specie e limitata nel numero degli individui, sopravvive esclusivamente lungo i bordi delle strade e tra le pietre dei vecchi muri di cinta. I vegetali censiti appartengono a specie autoctone che formavano la copertura vegetale. La rilevata penuria di fitocenosi spontanea ha come conseguenza la ridotta presenza di specie animali.

Il processo di rarefazione della flora e della fauna, iniziato probabilmente con lo sviluppo della specie umana, ha avuto un punto di rottura con la nascita dell'agricoltura moderna e dei primi insediamenti urbani ed ha subito un'accelerazione di tipo esponenziale negli ultimi tre secoli, anche se con differenti configurazioni.

L'area oggetto di intervento, contraddistinta da un territorio prettamente pianeggiante, è modellata in depositi sabbioso calcarenitici pliocenici trasgressivi su un potente basamento calcareo preneogenico, con i caratteri stratigrafici e strutturali

Il terreno calcareo, sovente affiorante, si caratterizza per la 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.

Il sistema idraulico-rurale-insediativo delle bonifiche caratterizzato dalla fitta rete di canali, dalla maglia agraria regolare, dalle schiere ordinate dei poderi della riforma e dai manufatti idraulici.

Dalla lettura della carta dell'uso attuale del suolo, di cui di seguito si riportano due stralci, la zona di interesse ricade all'interno di un contesto agricolo semi-urbanizzato, limitrofo al centro urbano dell'abitato di Palmariggi ed in corrispondenza di arterie viarie. Il lotto ricade all'interno della classe "Seminativo semplice in area non irrigua" dell'Uso del Suolo del SIT Puglia, come si evince dalle figure di seguito riportate.

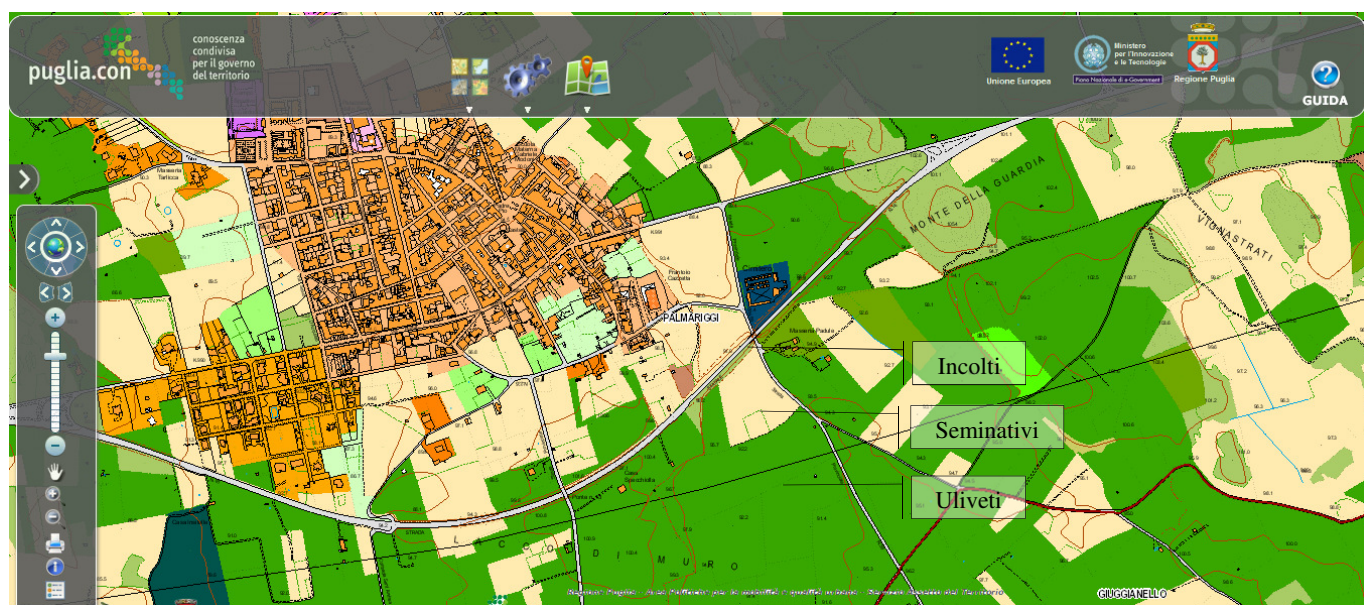


Figura 16: Uso del suolo. Fonte Sit Puglia.

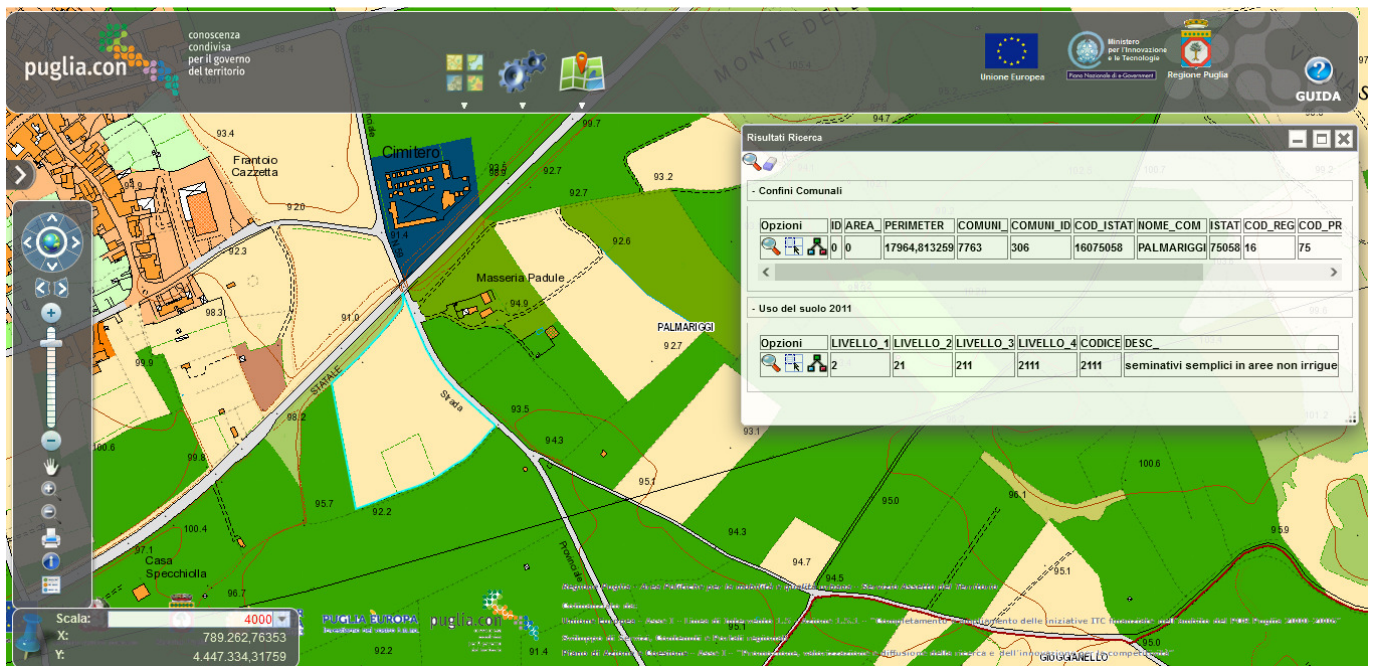


Figura 17: Uso del suolo. L'area oggetto di intervento è classificata come "Seminativo semplice in aree non irrigue". Fonte Sit Puglia.

Per quanto attiene al "valore estetico percettivo", ovvero la configurazione con la quale il paesaggio ed i suoi elementi naturali ed artificiali si manifestano all'osservatore, siano in presenza di valori di medio bassa entità soprattutto a causa dell'assetto geomorfologico dei luoghi, che in quanto prevalentemente pianeggianti, non presentano luoghi da dove si hanno condizioni visuali e percettive a vasta scala, tali da produrre evidenti effetti scenici e/o cromatici.

Dalla S.P. 59, connotata dal PPTR come strada a valenza paesaggistica, le diversità, le peculiarità e la complessità dei paesaggi, nel tratto interessato dal progetto, possono essere colti unicamente da scorci ravvicinati.

5 RILIEVO FOTOGRAFICO STATO DEI LUOGHI

Nel presente capitolo si forniscono alcune riprese fotografiche atte a identificare lo stato dei luoghi interessati dal progetto in esame.

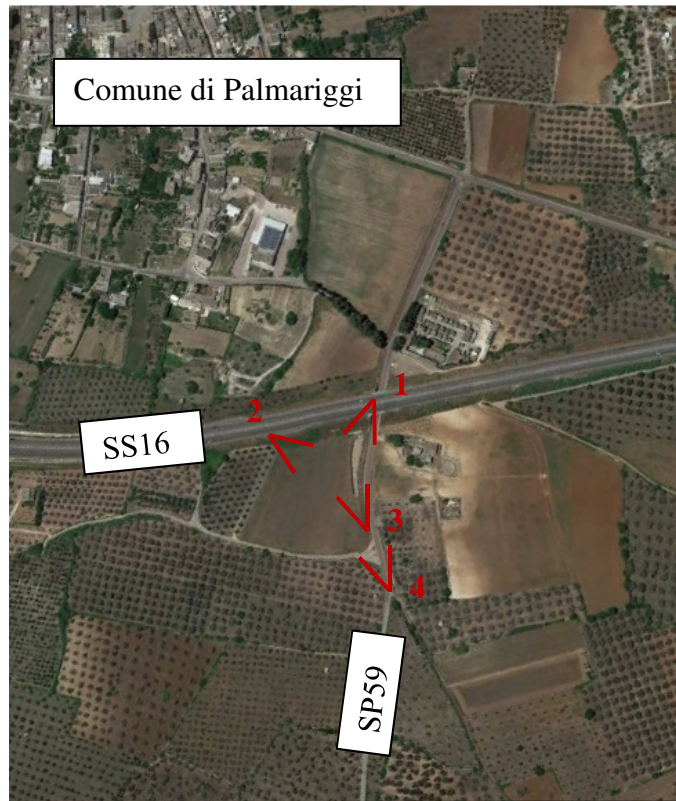


Figura 18: keyplan



Figura 19: Ripresa fotografica n.1 dalla SS16



Figura 20: Ripresa fotografica n.2 dalla SS16



Figura 21: Ripresa fotografica n.3 dalla SP59



Figura 22: Ripresa fotografica n.4 dalla SP59

6 CONFORMITA' E COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA E CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE

L'analisi degli strumenti di pianificazione e programmazione che interessano l'area vasta consente di verificare la compatibilità dagli interventi progettuali con gli obiettivi e le prescrizioni degli strumenti attualmente vigenti.

Sono stati analizzati, a livello regionale e comunale, gli strumenti di pianificazione che coinvolgono ambiti interessati direttamente o indirettamente del progetto.

6.1 PIANIFICAZIONE DI LIVELLO REGIONALE

PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)

Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 176 del 16 Febbraio 2015, si propone come piano territoriale della Regione Puglia ai sensi dell'art. 1 della L.R. 7 Ottobre 2009 n. 20 "Norme per la pianificazione paesaggistica".

Nel corso degli anni varie sono state le delibere che si sono susseguite, fino alla G.G.R. n. n. 1632 del 08-10-2020 di "Aggiornamento e rettifica degli elaborati del PPTR ai sensi dell'art. 104 delle NTA del PPTR e dell'art. 3 dell'Accordo del 16.01.2015 fra Regione Puglia e Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo".

Il Piano persegue le finalità di tutela e valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi della Puglia. Persegue inoltre la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socioeconomico auto sostenibile e durevole, e di un uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione ed il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari dell'identità sociale, culturale ed ambientale, la tutela della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati, coerenti e rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità.

I principali elaborati che costituiscono il PPTR sono:

- L'Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico: costituisce la struttura organizzativa del quadro conoscitivo, articolando il territorio in 11 ambiti paesaggistici;
- Lo Scenario Strategico: assume i valori patrimoniali del paesaggio pugliese e li traduce in obiettivi di trasformazione, al fine di uno sviluppo locale socioeconomico sostenibile;
- Gli Ambiti Paesaggistici: articolazione del territorio regionale, in cui sono individuate le caratteristiche paesaggistiche, gli obiettivi di qualità e le specifiche normative d'uso;
- Il Sistema della Tutela: individuazione delle aree sottoposte a tutela paesaggistica.

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

- Garantire l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici;
- Migliorare la qualità ambientale del territorio;
- Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata;

- Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici;
- Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo;
- Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee;
- Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia;
- Favorire la fruizione lenta dei paesaggi;
- Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri della Puglia;
- Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili;
- Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture;
- Garantire la qualità edilizia, urbana e territoriale negli insediamenti residenziali urbani e rurali.

Il piano quindi si pone tra gli obiettivi quelli di:

- Salvaguardare, riqualificare e valorizzare le relazioni funzionali, visive ed ecologiche fra l'infrastruttura e il contesto attraversato sia promuovendo l'integrazione del progetto con le previsioni degli strumenti di pianificazione locale, sia riducendo e mitigando gli impatti visivi ed ecologici dell'infrastruttura sul contesto attraversato (frammentazione dei sistemi naturali, effetto margine, barriera, corridoio);
- Valorizzare le potenzialità fruibili e connettive dell'infrastruttura rispetto al contesto insediativo, agricolo, paesaggistico e ambientale attraversato sia garantendo la riconoscibilità dei beni naturali e storico-architettonici attraversati sia riqualificando e integrando la rete viaria secondaria di accesso ad essi sia salvaguardando i manufatti viari storici e i loro contesti.

Gli obiettivi generali e le loro declinazioni specifiche costituiscono quindi il riferimento per l'elaborazione di progetti territoriali per il paesaggio regionale, di progetti integrati sperimentali, di linee guida e di obiettivi di qualità paesaggistica e territoriali degli ambiti.

Cinque sono i Progetti di Piano che disegnano nel loro insieme una visione strategica dell'organizzazione territoriale volta ad elevare la qualità e la fruibilità sociale dei paesaggi; i progetti sono così denominati:

- a. Rete Ecologica regionale;
- b. Patto città-campagna;
- c. Sistema infrastrutturale per la mobilità dolce;
- d. Valorizzazione integrata dei paesaggi costieri;
- e. Sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici.

In particolare il ***Sistema infrastrutturale per la mobilità dolce (c)***, individua una rete multimodale della mobilità lenta, interconnessa al sistema infrastrutturale regionale (così come delineato dal Piano dei Trasporti), al fine di rendere percorribile e fruibile il territorio regionale, lungo i tracciati carrabili, ferroviari, ciclabili o marittimi, che connettono, con tratte panoramiche e suggestive, i paesaggi pugliesi. Nasce dall'esigenza di connettere e

mettere a sistema le risorse paesistico-ambientali e storico-culturali attraverso il ridisegno e la valorizzazione di una nuova “geografia fruitivo-percettiva” dei paesaggi pugliesi, strutturata su modalità alternative di godimento e accesso ad ambiti e figure territoriali.

Il progetto complessivo di rete multimodale risponde all’obiettivo generale di valorizzazione della fruizione lenta dei paesaggi (elaborato 4.1 “Gli obiettivi generali e specifici dello scenario strategico”, cfr. obiettivo 8) e si attua, in conformità con gli obiettivi specifici, attraverso una serie di progetti e azioni tesi alla valorizzazione, al potenziamento e all’integrazione di ogni singola modalità di spostamento.

Lo scenario della mobilità dolce individua, inoltre, dei circuiti multimodali che collegano i paesaggi costieri più conosciuti e pubblicizzati a quelli interni, meno conosciuti ma comunque di grande valore paesaggistico e storico culturale, al fine di: valorizzare sinergicamente il patrimonio costiero e quello dell’entroterra, integrare il turismo balneare con gli altri segmenti del turismo storico-culturale, naturalistico, rurale ed enogastronomico, destagionalizzare i flussi turistici e decomprimere il sistema ambientale costiero.

L’intervento in progetto si colloca all’interno del circuito n.4 del Salento costituito dal circuito ferroviario Lecce-Maglie-Otranto-Santa Maria di Leuca-Gallipoli-Lecce, con possibilità di accesso alla costa e al metrò mare nei nodi di interconnessione stazione/ approdo situati nelle stazioni dei centri sub-costieri tramite collegamenti multimodali navetta/bici (Spongano-Castro, Tricase- Tricase Porto, Gagliano-Santa Maria di Leuca, Morciano – Torre Vado, Ugento-Torre San Giovanni, Nardò-Santa Caterina). I nodi di interconnessione e accesso principali sono situati rispettivamente nelle stazioni di Lecce, Otranto, Santa Maria di Leuca e Gallipoli. Lungo il circuito sono situati una serie di nodi secondari di interconnessione e accesso agli assi multimodali interno-costa situati nelle stazioni minori e negli approdi.

Dalla lettura dell’elaborato di Piano denominato “Progetto Integrato della mobilità dolce”, di cui si riporta a seguire lo stralcio della zona di interesse, si evince che l’intervento in progetto si colloca all’interno dell’area dei siti naturalistici.



Figura 23: Sistema infrastrutturale per la mobilità dolce

Per quanto riguarda lo scenario del **Patto Città-Campagna (b)**, il Piano si pone l'obiettivo di restituire qualità ambientale e paesaggistica di entrambi i territori:

- quello urbano definendone con chiarezza i margini, le funzioni e gli spazi pubblici che caratterizzano storicamente la città, elevandone la qualità edilizia e urbanistica;
- quello rurale restituendogli specificità e proprietà di funzioni.

Assumono particolare importanza per lo sviluppo di azioni sugli spazi aperti periurbani i cambiamenti delle politiche agricole comunitarie e dalle esperienze di riqualificazione delle principali regioni metropolitane europee in cui muta profondamente il ruolo dell'agricoltura nella pianificazione del territorio e dell'ambiente a partire dal concetto di *multifunzionalità*.

L'agricoltura viene pertanto chiamata ad assolvere a compiti non solo di produzione di qualità alimentare, ma anche:

- Di produzione di salvaguardia idrogeologica;
- Di miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica;
- Di produzione energetica;
- Di attivazione di sistemi economici a base locale ("ettaro zero", reti corte produzione e consumo);
- Di produzione dell'impronta ecologica attraverso la localizzazione e chiusura dei cicli dell'alimentazione, dei rifiuti, dell'energia).

In questo contesto, particolare ruolo viene ad assumere l'agricoltura periurbana nella riqualificazione delle periferie, nel miglioramento della qualità della vita nelle aree metropolitane e nell'urbanizzazione diffusa, con lo sviluppo dei *Parchi agricoli multifunzionali*, mentre per *Campagna profonda* il Piano individua la campagna dei grandi spazi rurali lontano delle città, coltivati a seminativo o piantati ad uliveti.

L'intervento previsto in progetto, così come si evince dallo stralcio cartografico denominato Patto Città-Campagna, riportato a seguire, si colloca nel contesto delle campagne profonde.



Figura 24 – Il Patto Città-Campagna

Per quanto concerne gli **Ambiti Paesaggistici** la regione Puglia è articolata in 11 ambiti di paesaggio individuati attraverso la valutazione integrata di una pluralità di fattori:

- La conformazione storica delle regioni geografiche;
- I caratteri dell'assetto idrogeomorfologico;
- I caratteri ambientali ed ecosistemici;
- Le tipologie insediative: città, reti di città infrastrutture, strutture agrarie;
- L'insieme delle figure territoriali costitutive dei caratteri morfotipologici dei paesaggi;
- L'articolazione delle identità percettive dei paesaggi.



Figura 25 – Ambiti Paesaggistici

Il progetto previsto nel Comune di Palmariggi ricade all'interno dell'Ambito n. 10/ Tavoliere Salentino, Sub Ambito 10.4 La campagna a mosaico del Salento centrale.

Il PPTR, d'intesa con il Ministero, nel **Sistema delle Tutele** individua e delimita le aree sottoposte a tutela, ne detta rispettivamente le specifiche prescrizioni d'uso e le misure di salvaguardia e utilizzazione e le suddivide in:

- Beni Paesaggistici, ai sensi dell'art.134 del Codice;
- Ulteriori Contesti Paesaggistici (UCP) 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:

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

L'elaborato cartografico "Carta dei Vincoli e delle Tutele", parte integrante degli elaborati di progetto, riporta la mappatura delle suddette aree.

6.2 PIANIFICAZIONE DI LIVELLO COMUNALE

COMUNE DI PALMARIGGI

Il comune di Palmariggi ha approvato il programma di fabbricazione e regolamento edilizio con D.C.C. di approvazione n.1 del 30/06/1971, n. 17 del 20/07/1971 e n.21 del 13/05/1977, originariamente approvato con D.P.G.R. n. 1821 del 12/11/1973.

Con D.C.C. n. 13 del 11/02/1977 è stata approvata la variante del P.F. e Studio particolareggiato per le zone omogenee di Tipo B, approvati con Deliberazione della G.R. n.3805 del 12/05/1981.

Infine con D.G.R. n. 952 del 19/06/2007 viene approvata la variante al P.F. per la realizzazione di un piano insediamenti produttivi PIP., presentata dal Comune di Palmariggi.



Figura 26 – Stralcio della Planimetria Generale – Programma di Fabbricazione

Con Decreto n.1821 del 12 novembre 1973 del Presidente della Giunta Regionale venivano approvati il Regolamento Edilizio e l'annesso Programma di Fabbricazione del Comune.

Il progetto di variante è stato redatto tenendo presenti sia le modificazioni di aggiornamento sullo stato di fatto inerente l'edificazione preesistente sia in riferimento alla viabilità interna ed alla presenza delle opere di urbanizzazione primaria. Viene pertanto redatta la nuova planimetria di zonizzazione "Tav. 4" lievemente variata da quella originaria.

La viabilità è stata migliorata sia con la nuova arteria viaria nord-est sia con la previsione della Strada Statale n.16 (tratto Moglie-Otranto), che elimina l'attuale pericoloso attraversamento dell'abitato di Palmariggi per vie interne e tortuose, con annessa fascia di rispetto.

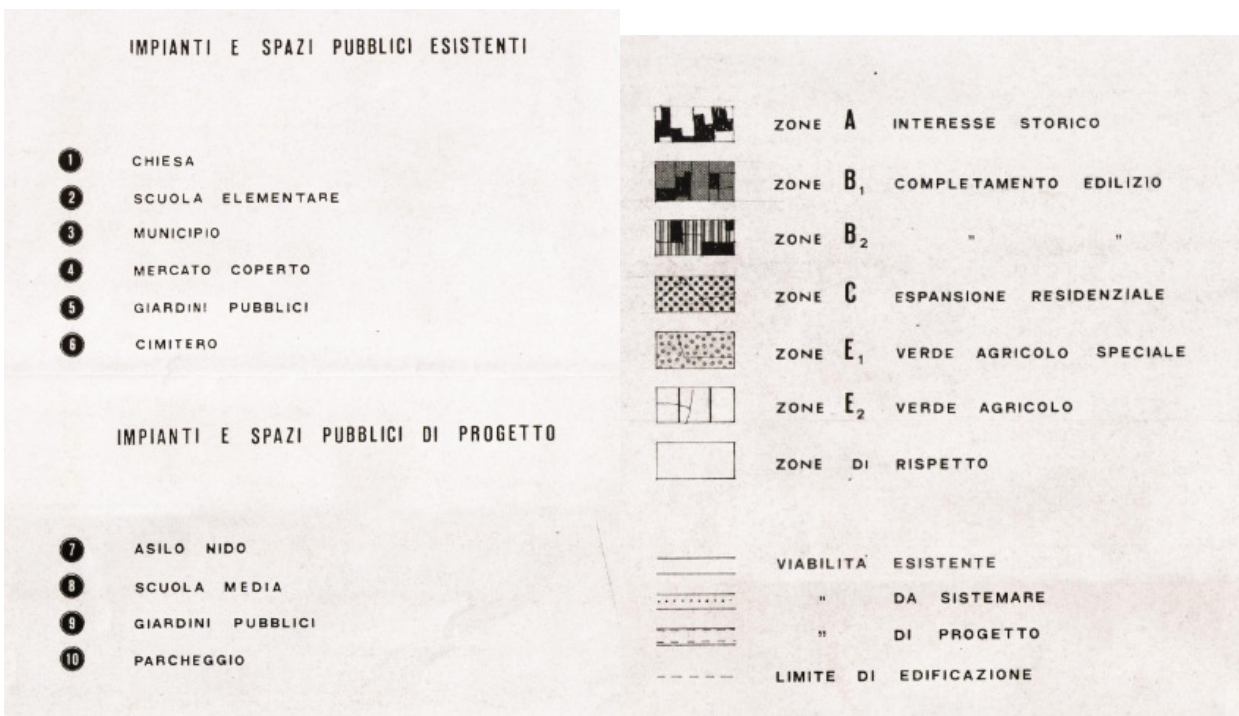
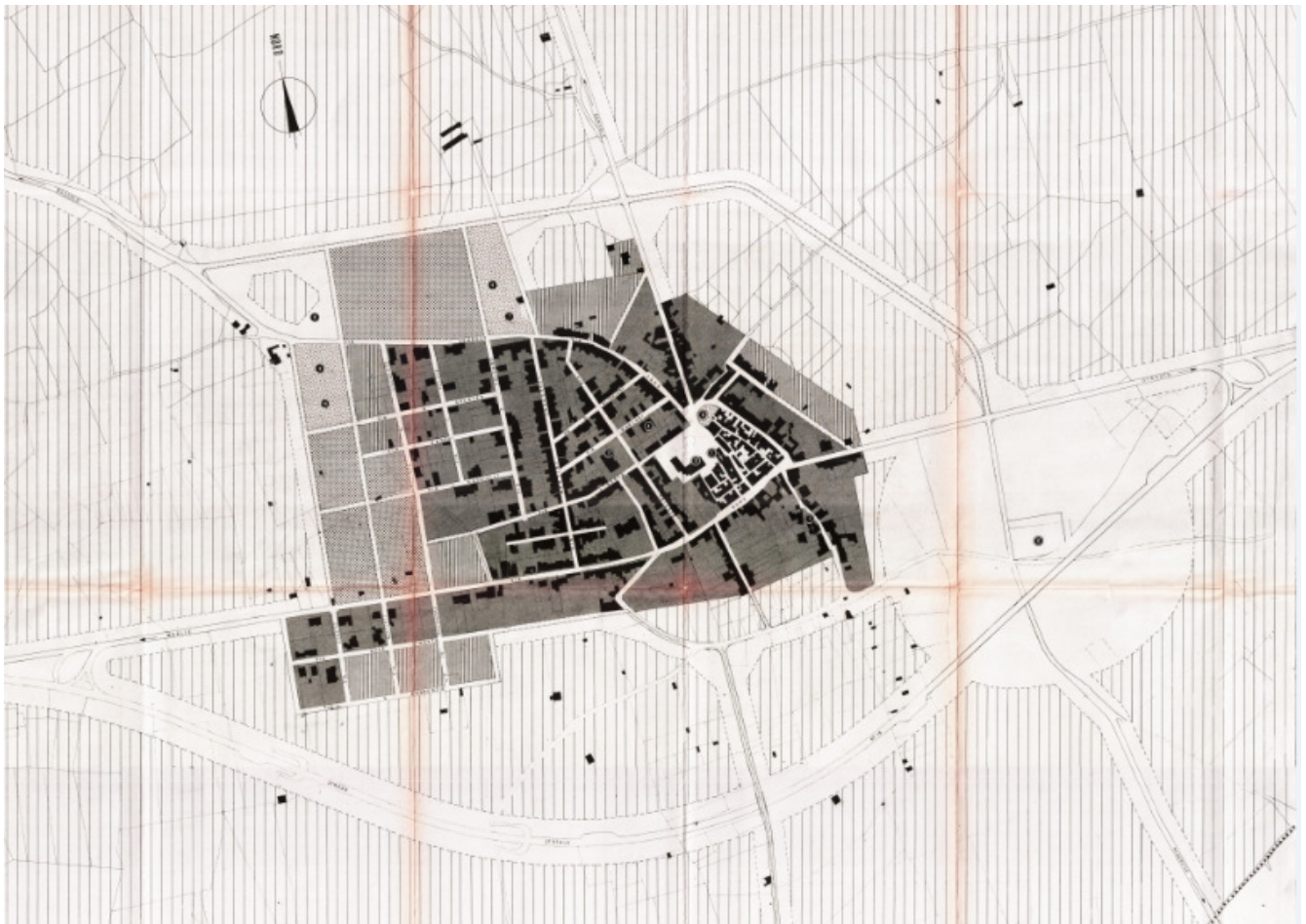


Figura 27 – Stralcio Tav. 4 Zonizzazione – Programma di Fabbricazione (Variante)

Le norme tecniche del P.F. (variante) all'art.12 Zone di Rispetto sanciscono quanto segue:

“Le zone di rispetto nel territorio comunale sono costituite dalle aree situate intorno al cimitero e dalla fascia a protezione del nastro stradale fuori del perimetro dei centri abitati e degli insediamenti previsti dal Programma di Fabbricazione. In tali zone è fatto divieto assoluto di eseguire costruzioni sia stabili che provvisorie. Le zone di rispetto cimiteriale, delimitate ed indicate nelle planimetrie; per esse si richiamano le delimitazioni stabilite dall'art. 338 del T.U. delle leggi sanitarie 27 luglio 1934 n. 1265 e Legge 27 Ottobre 1957 n. 983. Sono ammessi soltanto manufatti connessi con l'attività cimiteriale. Le fasce di rispetto a protezione della viabilità sono invece individuate e delimitate dalle norme contenute negli artt. del D.M n. 1404/1968 (G.U. n. 96 del 13 aprile del 1968), in funzione del tipo di viabilità da salvaguardare.”

Quanto premesso viene confermato anche dalla variante al Pdf finalizzata alla redazione del PIP.

6.3 ANALISI VINCOLISTICA E AMBITI DI TUTELA

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

- D.Lgs. 42/2004 “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio”
- Vincolo Idrogeologico
- Elenco siti di importanza comunitaria (S.I.C.) e delle zone di protezione speciale (Z.P.S.), individuati ai sensi delle direttive n. 92/43/CEE e n. 79/409/CEE.

L'analisi vincolistica è stata svolta dal confronto del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia (PPTR approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 176 del 16 Febbraio 2015), dalla pianificazione comunale della città di Foggia e dal SITAP (Sistema Informativo Territoriale Ambientale e Paesaggistico del ex Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare oggi MiTE. Ulteriore fonte è stata quella relativa al Ministero dell'Ambiente per la mappatura dei siti Rete Natura 2000, vale a dire aree destinate alla conservazione della biodiversità ed in particolare alla tutela di una serie di habitat e di specie animali e vegetali di interesse comunitario (individuate dalla Direttiva 79/409/CEE “Uccelli” e dalla Direttiva 92/43/CEE “Habitat”).

L'elaborato grafico “Carta dei Vincoli e delle Tutele”, redatta in scala 1:10.000, è stato redatto considerando tutti i vincoli e le tutele che rientrano nel D.Lgs. 42 del 2004 “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, che rientrano ai sensi dell'articolo 10 della Legge 6 Luglio 2002, n. 137” e per quelle aree naturali protette iscritte in “Rete Natura 2000”.

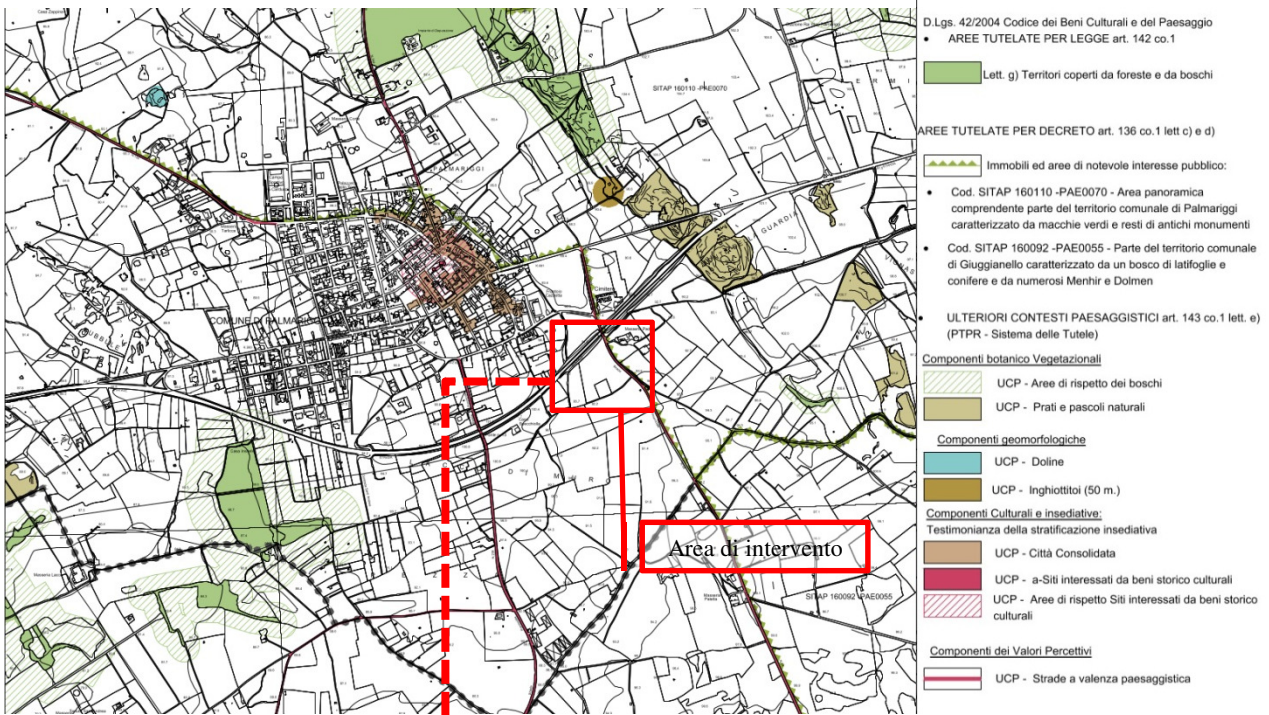


Figura 28 –Carta dei Vincoli e delle Tutele

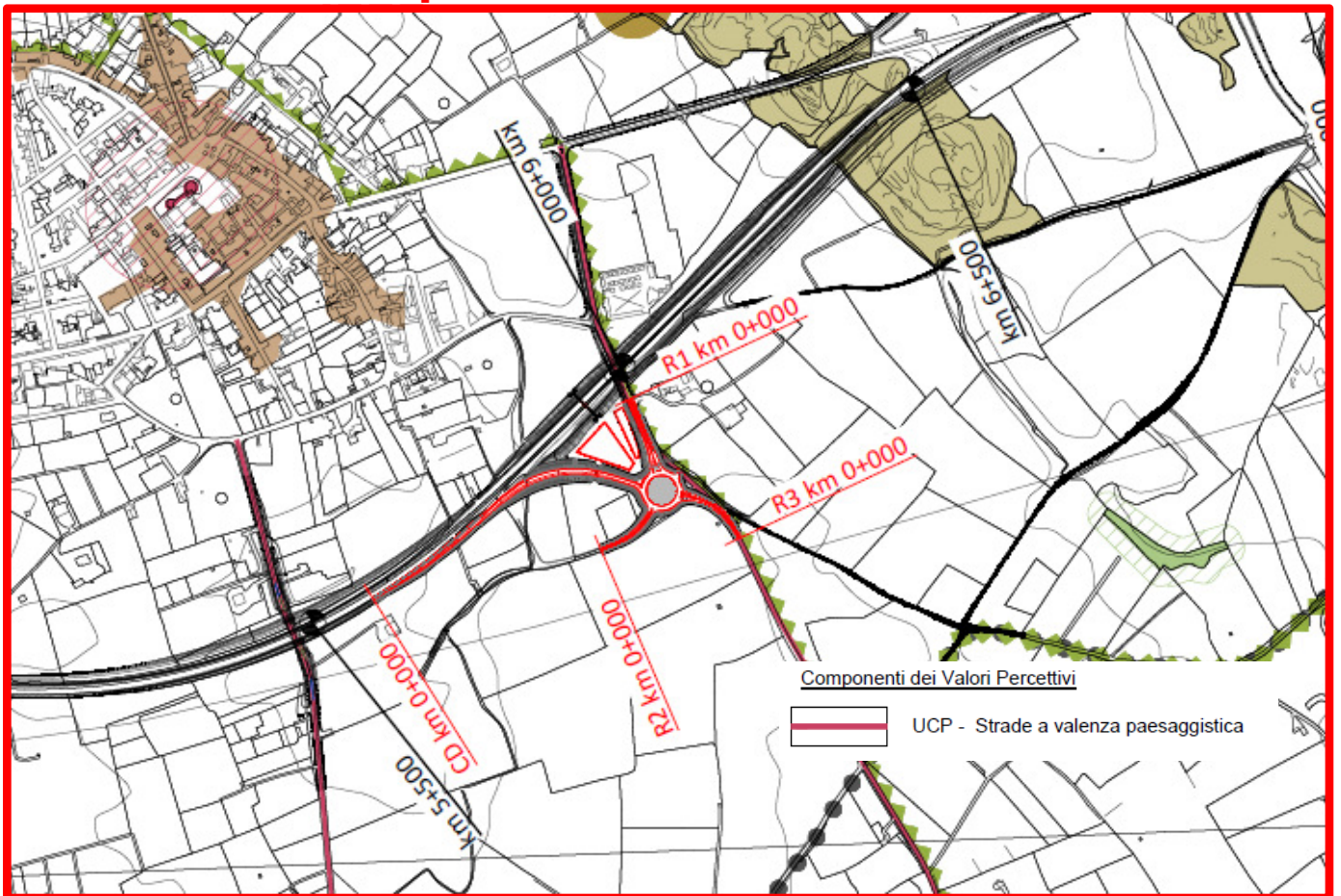


Figura 29 –Stralcio della Carta dei Vincoli e delle Tutele con ubicazione dell'intervento

2.1. D.LGS. 42/2004 CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO ART. 142 AREE TUTELATE PER LEGGE

Il territorio si connota per la presenza di aree sottoposte a tutela ricadente nella Lett. g) Territori coperti da foreste e da boschi.

L'intervento in progetto non intercetta o compromette le aree oggetto di tutela.

2.2. D.LGS. 42/2004 CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO ART. 143 PIANO PAESAGGISTICO

Nel contesto di riferimento si segnala la presenza di "Ulteriori contesti paesaggistici", secondo l'art. 143 comma 1 lett. e del D.Lgs 42/2004 indicati dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale. Per tali aree le norme tecniche di attuazione del PPTR definiscono gli indirizzi, le direttive e misure di salvaguardia.

Nell'ambito di intervento sono presenti i seguenti:

Componenti botanico Vegetazionali:

- UCP – Aree di rispetto dei boschi,
- UCP – Prati e pascoli naturali,

Componenti geomorfologiche:

- UCP – Doline
- UCP – Inghiottitoi (50 m.)

Componenti Culturali e Insediative: Testimonianza della stratificazione insediativa:

- UCP – Città Consolidata,
- UCP – a-Siti Interessati da beni storico culturali,
- UCP – Aree di rispetto Siti Interessati da beni storico culturali.

Componenti dei Valori Percettivi

- UCP – Strade a valenza paesaggistica

Come si evince dallo stralcio cartografico riportato nel par. precedente, l'intervento in progetto interessa, per un breve tratto, la S.P. 59, connotata dal P.P.T.R. come strada a valenza paesaggistica (UCP), facente parte delle Componenti dei Valori Percettivi.

Coinvolgendo pertanto gli (UCP) **Ulteriori contesti paesaggistici**, normati dall'art.143 del D.Lgs 42/2004 e ai sensi dell'art.91 si rende necessaria la verifica della compatibilità paesaggistica, tesa ad acclarare la compatibilità con le norme e gli obiettivi del Piano.

L'art. 85 "Definizione degli ulteriori contesti di cui alle componenti dei valori percettivi" delle N.T.A. del P.P.T.R. stabilisce che le 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.

Gli interventi che interessano la componente dei valori percettivi, come riportato *dall'art. 86 Indirizzi per le componenti dei valori percettivi (NTA del PPTR)*, devono tendere a:

- a) salvaguardare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia, attraverso il mantenimento degli orizzonti visuali percepibili da quegli elementi lineari, puntuali e areali, quali strade a valenza paesaggistica, strade panoramiche, luoghi panoramici e coni visuali, impedendo l'occlusione di tutti quegli elementi che possono fungere da riferimento visuale di riconosciuto valore identitario;
- b) salvaguardare e valorizzare strade, ferrovie e percorsi panoramici, e fondare una nuova geografia percettiva legata ad una fruizione lenta (carrabile, rotabile, ciclo-pedonale e natabile) dei paesaggi;
- c) riqualificare e valorizzare i viali di accesso alle città.

Le *Direttive per le componenti dei valori percettivi ai sensi dell'art. 87* ammettono tutti gli interventi riguardanti le strade panoramiche a meno che questi non compromettano i valori percettivi, né riducano o alterino la loro relazione con i contesti antropici, naturali e territoriali cui si riferiscono.

Nell'art. 88 delle NTA sono trattate le misure di salvaguardia e di utilizzazione per le *Componenti dei valori percettivi, in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica (art. 91 NTA)*, vengono considerati non ammissibili tutti quegli interventi 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. C

2.3. D.LGS. 42/2004 CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO ART. 10 BENI CULTURALI

Per l'identificazione dei "beni culturali" (art. 10 del D.Lgs. 42/2004), nello specifico beni archeologici e quelli architettonici, si riporta nella figura seguente, la localizzazione dei tali beni presenti nelle vicinanze dell'area di

intervento. Tali informazioni sono state ricavate dalla consultazione del sistema informativo territoriale della Carta del Rischio, contenente tutti i decreti di vincolo su beni immobili (ex leges 364/1909, 1089/1939, 490/1999), del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (Mibac).

VINCOLI *in* rete

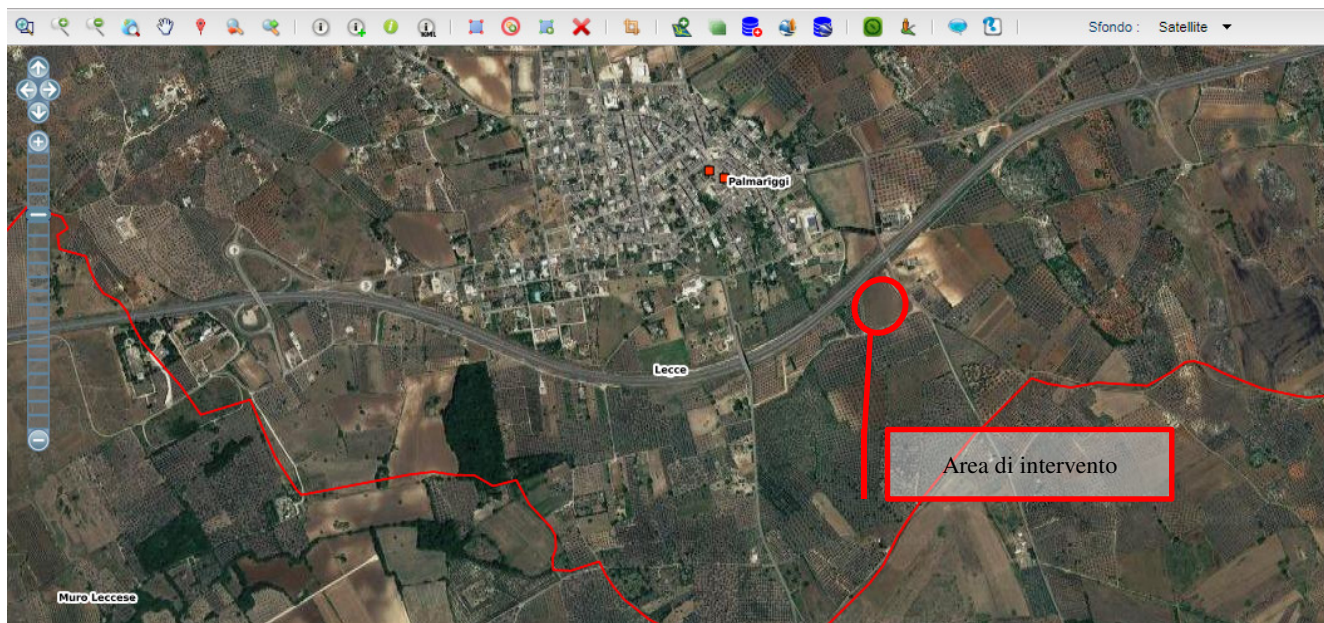


Figura 30 – Stralcio carta del rischio

Come si evince dallo stralcio cartografico nell'area oggetto di intervento non sono presenti beni archeologici ed architettonici che possono essere intercettati o compromessi.

2.4. D.LGS. 42/2004 CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO ART. 136 IMMOBILI ED AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO

Il territorio nel Comune di Palmariggi è interessato dalla presenza delle seguenti aree tutelate ai sensi dell'Art. 136 - "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" del D.Lgs 42/2004.

- SITAP 160110 Area panoramica comprendente parte del territorio comunale di Palmariggi caratterizzato da macchie verdi e resti di antichi monumenti,

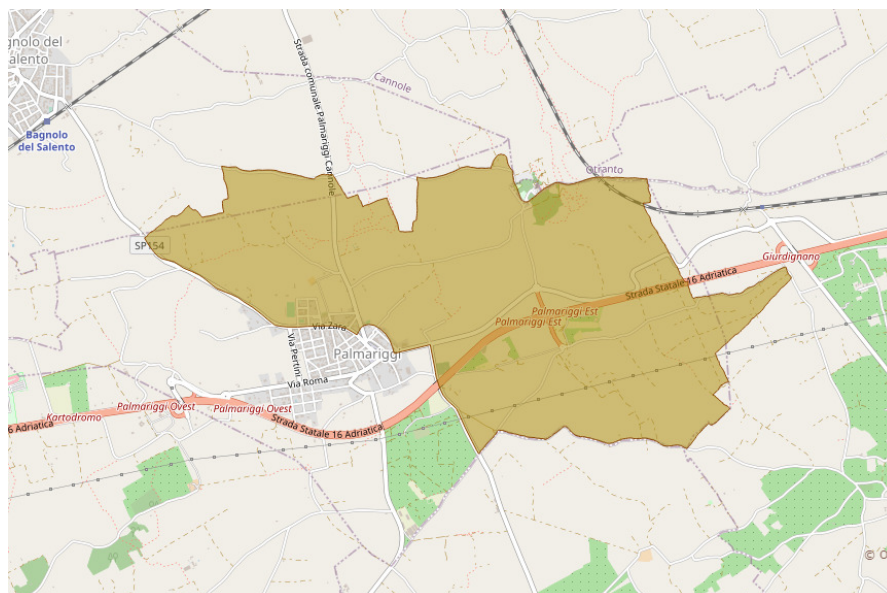


Figura 31 – Geometria del vincolo SITAP 160110

La zona ha notevole interesse pubblico poichè, per la sua originaria bellezza e composizione naturale, caratterizzata da macchie verdi ed essenze locali, costituisce un quadro panoramico di grande rilievo nonchè, per i resti di antichi monumenti, un insieme di cose immobili avente valore estetico e tradizionale.

- SITAP 160092 – Parte del territorio comunale di Giuggianello caratterizzato da un bosco di latifoglie e conifere e da numerosi Menhir e Dolmen

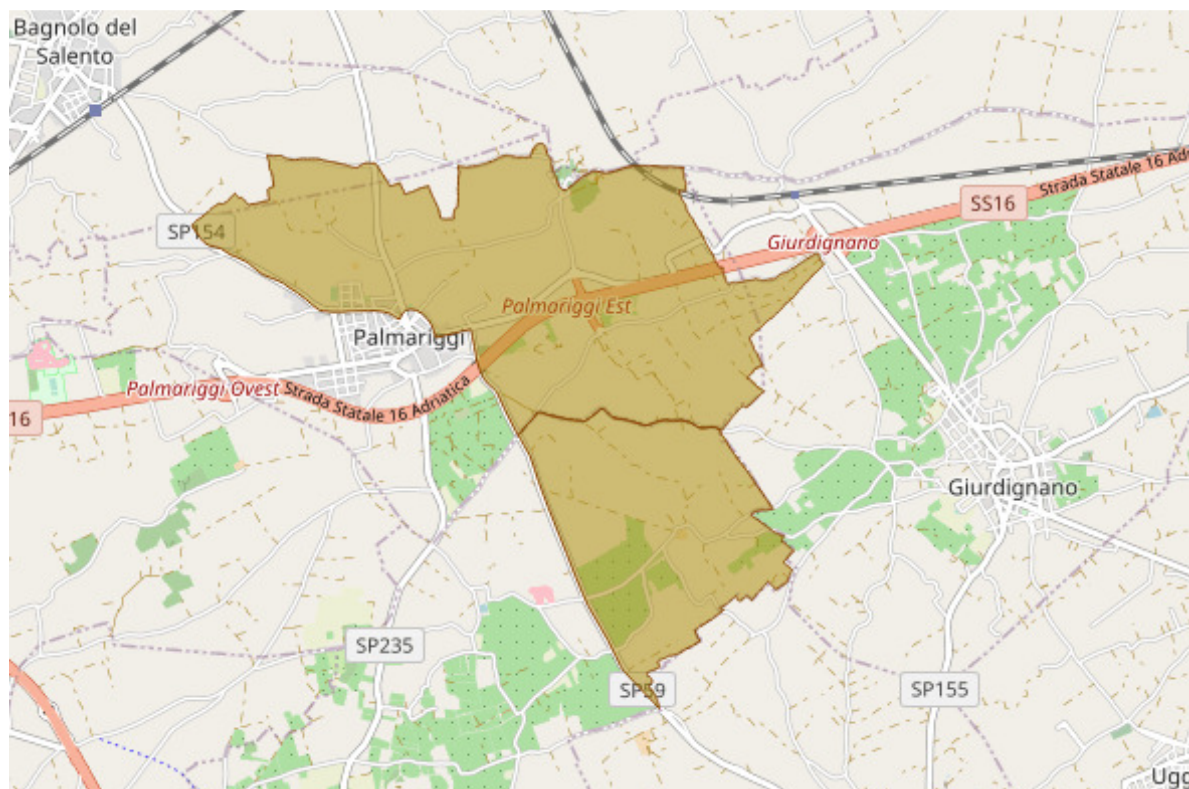


Figura 32 – Geometria del vincolo SITAP 160092

L'intervento in progetto, non intercetta e/o compromette le zone di notevole interesse pubblico.

2.5. RETE NATURA 2000

La Rete Natura 2000 costituisce lo strumento a livello europeo attraverso il quale garantire la tutela di habitat e specie di flora e fauna minacciata o in pericolo di estinzione.

Con tale termine si intende - ai sensi di quanto previsto dalla Direttiva 92/43/CEE "Habitat" - l'insieme dei territori protetti costituito dalle Zone Speciali di Conservazione (ZSC) ovvero dai Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli", abrogata e sostituita dalla Direttiva 2009/147/CE.

Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e Zone Speciali di Conservazione (ZSC)

I SIC sono siti che contribuiscono in modo significativo a mantenere o a ripristinare un tipo di habitat naturale o una specie, in uno stato di conservazione soddisfacente. Le Zone Speciali di Conservazione (ZSC) sono di fatto dei Sic a cui sono applicate le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino, in uno stato soddisfacente degli habitat naturali e/o delle popolazioni delle specie per cui il sito è stato designato.

Zone Protezione Speciale (ZPS)

Le Zps, come anticipato precedentemente, sono previste e regolamentate dalla direttiva comunitaria 79/409 "Uccelli". Obiettivo della direttiva è la "conservazione di tutte le specie di uccelli viventi naturalmente allo stato selvatico", che viene raggiunta non soltanto attraverso la tutela delle popolazioni ma anche proteggendo i loro habitat naturali, con la designazione delle Zone di protezione speciale (Zps).

La Regione Puglia è costituita attualmente da 7 zone ZPS, 75 SIC-ZSC e 5 del tipo C (SIC-ZSC coincidenti con ZPS). La designazione delle ZSC è un passaggio fondamentale per la piena attuazione della Rete Natura 2000, poiché garantisce l'entrata a pieno regime di misure di conservazione del sito specifiche e offrendo una maggiore sicurezza per la gestione della rete ed il suo ruolo strategico finalizzato al raggiungimento dell'obiettivo di arrestare la perdita di Biodiversità in Europa entro il 2020.

La designazione avviene secondo quanto previsto dall'articolo 4 della Direttiva Habitat e dall'art 3 comma 2 del D.P.R. 357/97 e s.m.i. e dall'art. 2 del DM 17 ottobre 2007. Nella Regione Puglia attualmente vengono designate 3 aree ZSC.

Sul territorio comunale di Palmariggi non sono presente aree iscritte nella Rete Natura 2000.

2.6. VINCOLO IDROGEOLOGICO

Il Regio Decreto Legge n. 3267/1923 "Riordinamento e riforma in materia di boschi e terreni montani", tuttora in vigore, sottopone a "vincolo per scopi idrogeologici i terreni di qualsiasi natura e destinazione che possono, con danno pubblico, subire denudazioni, perdere la stabilità o turbare il regime delle acque". Lo scopo principale del vincolo idrogeologico è quello di preservare l'ambiente fisico e quindi di garantire che tutti gli interventi che vanno ad interagire con il territorio non compromettano la stabilità dello stesso, né inneschino fenomeni erosivi, ecc., con possibilità di danno pubblico, specialmente nelle aree collinari e montane.

Il vincolo idrogeologico in generale non preclude la possibilità di intervenire sul territorio, ma subordina gli interventi in queste aree all'ottenimento di una specifica autorizzazione (articolo 7 del R.D.L. n. 3267/1923). Le Regioni, in virtù della competenza oggi attribuita dall'art. 61, comma 5 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i., hanno disciplinato con legge la materia, regolando in particolare la competenza al rilascio della autorizzazione agli interventi da eseguire nelle zone soggette a vincolo, spesso delegandola a Province e/o Comuni in base all'entità delle opere.

Come si evince dalla stralcio cartografico seguente l'area di intervento non è interessata da aree soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.L. n. 3267/23

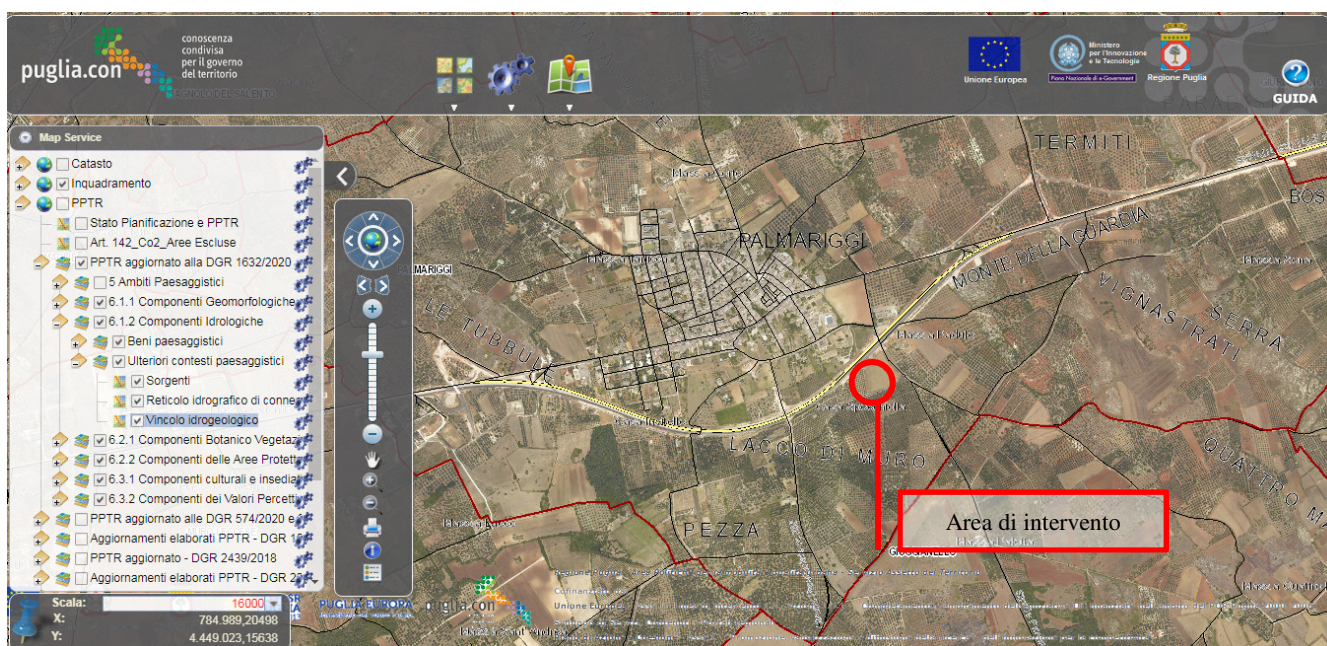


Figura 33 – Fonte PPTR Vincolo Idrogeologico - SIT Puglia

6.4 CONCLUSIONI

Dalla disamina eseguita sulla pianificazione ai vari livelli ed in considerazione dalla tipologia dell'intervento previsto dal progetto, non si evidenziano particolari impedimenti alla realizzazione degli interventi in progetto.

Per quanto riguarda quindi i vincoli derivanti dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), l'intervento progettuale coinvolgerà gli (UCP) Ulteriori contesti paesaggistici, nello specifico, le Componenti dei Valori Percettivi normati dall'art.143 del D.Lgs 42/2004 e ai sensi dell'art.91 *Accertamento di compatibilità paesaggistica* delle N.T.A del Piano Regionale. L'intervento pertanto risulta subordinato all'ottenimento della **compatibilità paesaggistica**, tesa ad acclarare la compatibilità con le norme e gli obiettivi del Piano.

7 ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

Dal punto di vista paesaggistico l'intervento infrastrutturale in progetto potrebbe comportare, anche se marginalmente delle modifiche, sia per quanto riguarda gli aspetti legati al sistema ecologico sia per quanto riguarda gli aspetti legati al sistema antropico, storico-culturale e percettivo. La progettazione è stata condotta con il principale obiettivo di conseguire la qualità delle trasformazioni e la coerenza con gli indirizzi e le prescrizioni della pianificazione paesaggistica. Il metodo utilizzato ha previsto, in prima istanza, un'attenta e puntuale analisi degli elementi strutturanti il paesaggio e della situazione vincolistica; successivamente i dati ricavati dalle analisi condotte sono stati confrontati con il progetto così da poter evidenziare eventuali elementi di criticità e le azioni progettuali "dovute" per la mitigazione di essi.

L'area in cui si inseriscono le opere in progetto sono aree tipiche del paesaggio antropico.

Queste, sono caratterizzate dai mosaici di oliveti, frutteti e vigneti in cui è leggibile una trama agraria piuttosto fitta che va a costituire un paesaggio articolato, frammentato all'interno di un contesto caratterizzato da ampie estensioni tipiche dell'ambito agricolo dei mosaici culturali.

Nella zona non sono presenti elementi di rilevanza storico culturale identitari del contesto, mentre è presente un'area tutelata, ai sensi dell'Art. 136 - "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" del D.Lgs 42/2004, di rilevanza paesaggistico-ambientale per la sua originaria bellezza e composizione naturale. L'area è caratterizzata da macchie verdi ed essenze locali e costituisce un quadro panoramico di grande rilievo nonchè, per i resti di antichi monumenti, un insieme di cose immobili avente valore estetico e tradizionale (*rif. cod. SITAP 160110 – PAE0070*).

Anche se la suddetta area non viene interferita dalle azioni progettuali si può comunque asserire che le opere non modificano l'aspetto esteriore della località stessa.

L'intervento in progetto risulta interessare unicamente un breve tratto della SP59, connotata con "UCP-Strada a valenza paesaggistica – Componenti dei valori percettivi", la quale viene definita, dall'art. 85 delle NTA del PPTR, come un *tracciato carrabile e ciclopedonale dal quale è possibile cogliere la diversità e complessità del paesaggio che attraversa paesaggi naturali o antropici di alta rilevanza paesaggistica, che costeggia o attraversa 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*.

Vigendo pertanto le misure di salvaguardia e di utilizzazione per le componenti dei valori percettivi del PPTR, l'intervento deve essere compatibile con gli indirizzi di tutela.

Il progetto determina una trasformazione del territorio compatibile con la struttura estetico-percettiva del paesaggio, ponendosi come obiettivo primario il mantenimento degli orizzonti visuali percepibili dalla SP.59, non occultando pertanto gli elementi presenti che fungono da riferimento visuale di riconosciuto valore identitario del contesto. L'intervento inoltre salvaguardia la nuova geografia percettiva legata alla fruizione lenta dei paesaggi, attraverso un'attenta soluzione progettuale, mirata al mantenimento della pista ciclabile esistente, parallela alla strada provinciale ed all'introduzione della nuova rotatoria, la quale, attraverso alla diminuzione di velocità dei fruitori permette ed assicura la fruizione percettiva lenta.

Ai fini della salvaguardia della componente percettiva, il progetto non contrasta con gli obiettivi di qualità e con le normative d'uso delle NTA. L'intervento in progetto non modifica lo stato attuale 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, nè

modifica lo stato attuale dei luoghi che possa compromettere i punti fruizione visiva e/o occludere le visuali sull'incomparabile panorama che da essi si fruisce, ma lo conserva e lo valorizza.

Si attende pertanto con la trasformazione introdotta dall'adeguamento dell'infrastruttura di progetto, un'azione di connessione del territorio nel rispetto del valore espresso dai "valori percettivi".

8 ALLEGATI

T00EG00GENCO01A: Corografia scala 1:10000,

T00SV00TRAPP01A: Planimetria di Progetto scala 1:5000

T00PS00TRAST01A: Sezioni Tipo Tav. 1/2 scala 1:50,

T00PS00TRAST02A: Sezioni Tipo Tav. 2/2 scala 1:50,

T00ID00IDRPL01A: Planimetria Idraulica scala 1:500

T00ID00IDRDC01A: Piante e sezioni scala varie

T00ES00ESPPL01A: Piano Particellare di Esproprio scala 1:2000