



COMUNE DI ANDRANO
Provincia di Lecce
Ufficio Tecnico
AREA URBANISTICA - EDILIZIA

OGGETTO: Contratti Istituzionali di Sviluppo CIS “Brindisi Lecce - Costa Adriatica”. Delibera CIPESS n.31/2022 “viabilità perimetrale e di raccordo tra la SS 275 e la Marina di Andrano attraverso la realizzazione di due bretelle di collegamento previste dal PRG vigente”.

C.U.P. I51B22000880001 - PROGETTO DEFINITIVO. Importo complessivo €4.970.000,00. Indizione conferenza dei servizi decisoria semplificata in modalità asincrona (art.14 c.2 e art. 14 bis della Legge 241/1990 e s.m.i., art 27 del D.lgs. n. 50/2016, D.lgs. n. 152/2006 e art. 16 della Legge Regionale 12/04/2001 n. 11 e s.m.i.)

Con riferimento alla vostra nota **prot. n. 13163-P del 14/07/2025**, con la quale vengono richiesti chiarimenti ed integrazioni a questo Ente, si rappresenta quanto di seguito.

Alla presente si allega tutta la documentazione scritto-grafica così come riportato nell'allegato A.

CHIARIMENTI

1. riferimenti normativi ai sensi dei quali si chiedono le valutazioni della Scrivente, indicando caso per caso ai fini di quali relative procedure e con preciso riferimento a quali tutele vigenti, dettagliando per ciascun territorio comunale interessato le opere previste dal progetto in argomento e le interferenze con beni tutelati e Sistema delle Tutele del PPTR.

In merito al **punto n. 1**, si specifica che la valutazione richiesta da questo ufficio a codesta Soprintendenza, riguarda esclusivamente la compatibilità paesaggistica dell'intervento (per tutti i Comuni interessati) ai sensi del D.Lgs. 42/04 e del PPTR della Regione Puglia mediante la procedura di **CONFERENZA DEI SERVIZI DECISORIA SEMPLIFICATA IN MODALITÀ ASINCRONA** (ai sensi dell'art.14 c.2 e art. 14 bis della Legge 241/1990).

Per quanto riguarda il dettaglio delle opere previste con il suindicato progetto si rimanda agli elaborati progettuali ed in particolare all'elaborato A(S2) Relazione Generale, mentre per quanto riguarda le interferenze con beni tutelati e Sistema delle Tutele del PPTR si rimanda all'elaborato G(S2) Relazione Paesaggistica nella quale sono specificati i vincoli per ogni comune.

Ad ogni buon fine si riporta uno schema riepilogativo dei vincoli gravanti sulle aree oggetto d'intervento.

- Componenti botanico-vegetazionali: Aree di rispetto dei boschi (Castiglione di Andrano).
- Componenti culturali e insediative: Immobili e aree di notevole interesse pubblico (Andrano e Diso).
- Componenti dei valori percettivi: Strade a valenza Paesaggistica (Diso, Andrano, Castiglione di Andrano e Tricase).

2. chiarimenti circa la tipologia “C1” strada extraurbana secondaria dei previsti nuovi tratti viari di circonvallazione, e correlazione con le esigenze dello specifico contesto territoriale di riferimento circa la necessità di individuare tale dimensionamento.

In merito al **punto n. 2**, si rappresenta che i chiarimenti sulla tipologia di strada sono stati già forniti con le deduzioni tecniche durante la fase di riadozione del progetto, in risposta alle osservazioni pervenute.

In tali deduzioni è stato relazionato, tra l'altro, che la viabilità di progetto è stata già prevista dallo strumento urbanistico vigente (PRG approvato dalla Giunta Regionale della Puglia il 21 marzo 2006), infatti in tale strumento sono riportate le fasce di rispetto di 20.00 m verso la zona agricola e di 10.00 m verso il centro abitato e le previste zone omogenee C e B3 di espansione.

Tuttavia in fase di progettazione sono state considerate delle soluzioni tecniche per ridurre l'impermeabilizzazione di territorio come ad esempio la pavimentazione drenante per le piste ciclabili.

In particolare si rappresenta quanto segue.

Il PRG vigente prevede le due bretelle di collegamento di cui alla progettazione in parola. In particolare:

- Per Castiglione la bretella prevede il raccordo della SP 167 con la SP 85 delimitando e rammagliando le zone previste edificate e da edificare.
- Per Andrano prevede il raccordo tra la SP 85 (Andrano-Castiglione), la SP 81 (per Tricase) la SP 313 e la SP 168 (per la marina di Andrano).

Il progetto dell'opera è stato eseguito in conformità alle norme del PRG vigente tenendo conto delle indicazioni fornite dall'art 84 e dall' art. 20 delle NTA del PRG sopra indicate.

Il PRG, con riferimento alla strada di progetto e all'abitato di Castiglione, prevede la chiusura delle maglie urbane con otto strade. Di queste ben sei strade sono indicazioni di massima e fanno parte dei comparti edificatori zona C. (comparti n° 2 e n° 3 in zona C2 e comparti n° 4 e n° 5 in zona C3). Di queste, solo il prolungamento di via Giovanni XXIII è interessato anche dall'adiacente zona B3 come riportato nelle tavole 2.a – 2.b (tavole esecutive) del PRG vigente. Il PRG, peraltro, prevede l'interruzione dell'attuale via Giovanni XXIII la che attualmente continua verso la zona agricola.

Ai sensi dell'art 50 delle NTA del PRG fanno parte dei comparti anche la viabilità perimetrale, le relative fasce di rispetto e le aree interne tipizzate a parcheggio che devono considerarsi parte integrante dei relativi comparti e, quindi, vanno computate negli indici piano volumetrici.

Tali strade sono indicative nel PRG e possono essere rivedute nella stesura dei Piani di Lottizzazione e devono essere realizzate dai privati attuatori dei Piani di Lottizzazione. Inoltre occorre specificare che la strada di "PRG" prevede la chiusura dei comparti edificati e da edificare e non prevede alcuno sviluppo verso la zona agricola.

Il progetto approvato ha preso in considerazione la viabilità esistente con le direttrici che dal centro si sviluppano verso la periferia che sono: via Spallanzani, via Galileo Galilei, via Pascoli, via Saragat e via Grazia Deledda.

In definitiva la "bretella" rammaglia cinque strade esistenti o prolungamento di strade esistenti previste in coerenza con il PRG con incroci a raso.

Per quanto riguarda Andrano, la bretella di progetto è stata progettata secondo quanto previsto dalla variante al PRG approvata con la Delibera di Giunta Regionale n° 333 del 7 marzo 2013. Tale variante ha già dato soluzione alle strade che rimarrebbero a fondo cieco a servizio dei comparti urbani o di accesso alle proprietà private.

Le fasce di rispetto sono quelle stabilite dall'art. 20 delle NTA del PRG vigente e dal codice della strada.

In merito all'esigenza di tale intervento, si riporta quanto descritto nell'elaborato A(S2) Relazione Generale:

"Preliminarmente appare opportuno evidenziare che, attualmente, le arterie principali di comunicazione con il comune di Andrano, Castiglione e soprattutto le marine sono la S.S. n. 275 (Maglie -S.M. di Leuca) e la ferrovia la cui stazione ferroviaria è ubicata in prossimità dell'ingresso alla frazione di Castiglione dalla S. S. n. 275, dallo svincolo in Montesano Salentino. Nello specifico per raggiungere le marine di Andrano, con automezzi, è necessario, a partire dallo svincolo di Montesano Salentino della S. S. 275, attraversare il centro storico di Castiglione, percorrere la S.P. n. 85, attraversare il centro storico di Andrano e percorrere la S.P. n. 168. All'interno dei due centri abitati i percorsi sono a senso unico per poter permettere il passaggio anche dei mezzi pesanti e dei pullman. Sostanzialmente lo stesso percorso deve essere effettuato dagli utenti che vogliono arrivare alle marine utilizzando la ferrovia.

All'interno degli abitati di Castiglione e Andrano la viabilità esistente attraversa il centro storico che attualmente non può, anche in parte, essere pedonalizzato in quanto non esiste un percorso alternativo.

Inoltre, spesso si verifica che per effettuare lavori pubblici o privati sulle due vie principali della frazione di Castiglione, entrambe a senso unico), si deve chiudere al traffico dei mezzi pesanti (Via Italia e Via Matteotti), inibendo l'accesso alla frazione all'altezza di Andrano e all'altezza della S.P. 167 per Depressa, bay passando il traffico da Depressa (frazione di Tricase), con evidente disagio alla Comunità, all'imprenditoria, ai commercianti e alla popolazione scolastica.

La realizzazione delle due bretelle di collegamento, strategiche per lo sviluppo del territorio, porterebbe un enorme vantaggio alla Comunità poiché da un lato migliorerebbe la qualità della vita dei residenti e dei turisti che dimorano nei centri urbani di Castiglione, Andrano e Marina di Andrano (attraverso uno scorrimento più fluido e perimetrale rispetto ai centri abitati), d'altro lato, incrementerebbe l'offerta dei servizi turistici, con evidenti ricadute di natura economica.

L'intervento in esame nasce dalle seguenti esigenze:

- rafforzare il collegamento infrastrutturale della Marina di Andrano con la viabilità principale (statale 275 e strade provinciali) bypassando i centri storici di Castiglione d'Otranto e di Andrano;
- Agevolare il trasporto collettivo in luogo di quello individuale;
- risolvere la criticità della rete stradale da e per la Marina di Andrano, percorsa giornalmente da traffico pesante e/o pullman che coinvolge i due centri storici attraverso la percorribilità delle sue stradine strette che, in alcuni punti, presentano strozzature e, in taluni casi, isolano la Frazione di Castiglione.
- permettere di raggiungere le marine anche da parte della mobilità dolce ed in particolare con le biciclette utilizzando la stazione ferroviaria e i parcheggi pubblici esistenti nella marina e in prossimità della stazione ferroviaria.

Gli obiettivi dell'intervento sono:

- permettere di pedonalizzare i due centri storici, invogliando tutte le forme di mobilità dolce e diminuire drasticamente l'inquinamento ambientale legato al passaggio delle auto e soprattutto dei mezzi pesanti e dei pullman, anche in considerazione della valenza storico e turistica dei due centri storici.
- rafforzare il collegamento fra i centri abitati di Castiglione e di Andrano con le marine di Andrano, con un sistema di viabilità ciclopedonale, a partire dal collegamento dalla stazione ferroviaria di Castiglione (nodo modale di Interscambio) con i principali itinerari cicloturistici regionali e turistici esistenti ed in fase di realizzazione;
- creare dei percorsi ciclo-pedonali che permettessero di collegare molti obiettivi sensibili quali scuole, centri sportivi e diversi edifici pubblici oltre a diverse attività private senza attraversare i centri abitati di Andrano e Castiglione ...”.

3. valutazioni in merito alle Osservazioni pervenute - nota del 07.07.2025 (ns. prot. n. 12640-A del 08.07.2025), nota del 07.07.2025 (ns. prot. n. 12794-A del 09.07.2025) - contenenti proposte di modifica del progetto e possibili tracciati alternativi della circonvallazione di Castiglione d'Otranto al fine di non interferire con l'UCP – Aree di rispetto dei boschi.

In merito al **punto n. 3** si evidenzia che l'intervento in esame, nella bretella di Castiglione D'Otranto, sia in fase di progettazione sia in fase di risposte alle osservazioni pervenute ha valutato diverse soluzioni di percorsi alternativi al fine di non interessare sia il BP-Boschi sia l'UCP – Aree di rispetto dei boschi.

Nella fase di progettazione la viabilità è stata prevista in conformità al PRG vigente e pertanto interessava sia il BP-Boschi sia l'UCP – Aree di rispetto dei boschi. Nella relazione paesaggistica allegata al progetto si esplorano due possibili alternative.

Il tracciato viario ha subito, in prossimità del bosco di Castiglione, delle variazioni a seguito dell'accoglimento parziale delle osservazioni dettate dai cittadini ed introdotte dal Consiglio Comunale del 31.01.2025.

La nuova proposta (adottata con Delibera di Consiglio Comunale n° 2 del 31/01/2025) prevede un nuovo percorso viario in prossimità del bosco di Castiglione al fine di poterlo **preservare integralmente evitando inoltre l'abbattimento delle alberature esistenti**. Questo obiettivo è raggiunto attraverso la realizzazione di una rotatoria in prossimità dell'abitato e più precisamente nel prolungamento di Via G. Pascoli. La variazione del tracciato interesserà la fascia di rispetto del bosco in un ambito urbano riportato nel Piano di Protezione Civile come area di interfaccia, e la strada assume valenza di strada tagliafuoco e di protezione dell'abitato. Infatti, le aree interessate dal nuovo percorso sono individuate dal Piano Regolatore Vigente come C2 – Residenziali di Espansione Semintensive e B3 – Residenziali di Completamento, non ancora urbanizzate ed edificate.

Tale soluzione permette la realizzazione del nuovo percorso viario rispettando i raggi minimi delle curve orizzontali previste dalla normativa vigente.

Il progetto, così come modificato in prossimità del bosco di Castiglione, ed in considerazione della maggiore valenza paesaggistica e della vicinanza al centro abitato, ha previsto di adottare delle variazioni tipologiche

rispetto al progetto originario. Più precisamente la sede stradale sarà completata con asfalto fonoassorbente e la sede del percorso-ciclo-pedonale sarà finito con un trattamento di colore terrigeno.

I vantaggi dettati da tali variazioni possono essere così riassunti:

1. minor impatto acustico: L'asfalto fonoassorbente è progettato specificamente per ridurre il rumore generato dal passaggio dei veicoli, assorbendo parte delle vibrazioni e delle onde sonore;
 2. miglioramento della qualità della vita: Una minore esposizione al rumore stradale contribuisce a migliorare la qualità della vita nelle aree urbane;
 3. minor impatto visivo, al fine di mitigare la percezione della sede stradale;
- il percorso ciclo pedonale sarà finito con un trattamento di colore terrigeno al fine di meglio integrarsi con l'area in esame in prossimità del bosco;
- le barriere di protezione stradale, se necessarie, non saranno in acciaio zincato ma in legno. Questa variazione apporterà i seguenti miglioramenti:
1. minor impatto estetico: Le barriere in legno offrono un aspetto più naturale e si integrano meglio nel contesto paesaggistico in esame.
 2. Maggiore sostenibilità: Il legno è un materiale rinnovabile, pertanto, comporta una maggiore sostenibilità ambientale.

Pertanto, la soluzione adottata è quella che prevede sia di non interessare il BP-Boschi oltre a quella di evitare l'abbattimento delle alberature esistenti.

Si evidenzia che non interessare l'UCP – Aree di rispetto dei boschi non è possibile in quanto lo stesso lambisce le costruzioni esistenti, è una strada “tagliafuoco” ponendosi tra il bosco e le costruzioni dell'abitato. Infatti la nuova soluzione, in pratica, costituisce una barriera fisica che blocca l'avanzamento delle fiamme da e per il bosco.

In merito alle ulteriori proposte di modifica alternativa del tracciato trasmesse successivamente alla Delibera di Consiglio Comunale n° 2 del 31/01/2025, si rimanda a quanto evidenziato al successivo punto 9 che analizza i tracciati alternativi proposti sia dal comitato cittadino “salviamo il bosco di Castiglione” sia quelle dell'”Area Laico Socialista”.

4. quadro dettagliato per ciascun comune riguardo agli adempimenti relativi alla procedura di VAS e trasmissione dell'elaborato L Rapporto preliminare per la verifica di assoggettabilità a VAS.

In merito al **punto n. 4:**

- con la nota acquisita in atti il 21 luglio 2025 al protocollo n. 7265 la quale la Regione Puglia, Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana – Sezione Autorizzazioni Ambientali, comunica, ai fini dell'attuazione del progetto in oggetto, di dar seguito alle pertinenti procedure di VAS, ai sensi della L.R. 44/2012 e del R.R. 18/2013, per la parte di opere insistenti nel territorio comunale di Diso, che nel Protocollo d'Intesa erano state ritenute non conformi al vigente PRG di Diso;
- nel Protocollo d'Intesa sottoscritto il 24 maggio 2024, tra i Comuni di Andrano, Diso e Tricase, era stato inserito che il Progetto in oggetto, in fase di elaborazione, non era conforme al P.R.G. vigente del Comune di Diso. Dai successivi sviluppi progettuali e da una attenta analisi in fase tecnico – istruttoria è emerso che il progetto in questione è conforme al P.R.G. vigente del Comune di Diso. Il Progetto è stato approvato in variante allo strumento urbanistico solo per la necessaria riproposizione del vincolo preordinato all'esproprio e per piccole modifiche dovute al passaggio di scala nella rappresentazione grafica con i dovuti accorgimenti tecnico – funzionali conseguenti. Infatti tutta la fascia di territorio compresa tra la Strada Provinciale 168 e il confine con il Comune di Andrano, appartenente al Comune di Diso, è tipizzata sede stradale e fascia di rispetto stradale.

Si conclude che la tipologia d'incrocio prevista nel progetto in questione è conforme al P.R.G. vigente del Comune di Diso.

Il Progetto è stato approvato in variante allo strumento urbanistico solo per la necessaria riproposizione del vincolo preordinato all'esproprio e per piccole modifiche dovute al passaggio di scala nella rappresentazione grafica con i dovuti accorgimenti tecnico – funzionali conseguenti.

5. stanti le carenze rilevate al precedente punto a), simulazioni dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione del progetto secondo quanto disposto dal D.P.C.M. 12/12/2005, costituite da: fotoinserimenti e

rendering dell'opera nel contesto paesaggistico di intervento sulla base di viste panoramiche (foto reali) rappresentanti lo stato dei luoghi prima e dopo l'intervento e prese da punti di vista costituiti da beni paesaggistici, ulteriori contesti paesaggistici (ad es. Strade a valenza paesaggistica con le quali l'opera interferirebbe), luoghi pubblici presenti nell'area d'intervento; ubicazione dell'opera in adeguata scala di rappresentazione su basi cartografiche (ortofoto, mappa catastale, stralci cartografici contenenti le componenti paesaggistiche 6.1, 6.2, 6.3 del Sistema delle Tutele) e contenenti il confronto tra stato di fatto e di progetto.

In merito al **punto n. 5** i fotoinserimenti sono stati inseriti negli elaborati 28-A(S2) e 28-B(S2), dai punti di vista costituita da beni paesaggistici.

Gli elaborati scritto-grafici sono stati aggiornati e l'elenco completo è riportato nell'allegato A.

Si evidenzia che le componenti paesaggistiche 6.1, 6.2, 6.3 del Sistema delle Tutele sono stati riportate sulle planimetrie, nelle sezioni e nei profili.

6. aggiornamento degli elaborati interessati dalle incoerenze e carenze di cui ai precedenti punti b) e c) e integrazione degli stessi mediante:

6.1 il corretto inserimento di tutte le previste opere di progetto sugli elaborati di inquadramento e su cartografia storica IGM;

6.2 la completa rappresentazione delle tutele esistenti in riferimento alle previste opere (Sistema delle Tutele del PPTR) con indicazione delle relative interferenze;

6.3 la completa rappresentazione di eventuali beni vincolati e/o tutelati ope legis ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. con i quali le previste opere interferiscono;

6.4 la rappresentazione completa dello stato di fatto del contesto paesaggistico di intervento (Campagna del ristretto), anche nelle sezioni e nelle planimetrie di progetto e con raffigurazione corredata da didascalie e/o legende di tutte le aree/manufatti esistenti (edifici rurali, masserie, caseddhe, casini, costruzioni e muri a secco, elementi accessori del paesaggio rurale, sistemi di raccolta dell'acqua, viabilità minore e storica, alberature, coltivazioni e coperture vegetali) e individuazione degli interventi comprese demolizioni e nuove realizzazioni.

In merito al **punto n. 6.1** sono stati aggiornati gli elaborati in cui sono inserite le opere di progetto sugli elaborati di inquadramento. Nello specifico sono stati aggiornati gli elaborati "01(S2)-INQUADRAMENTO TERRITORIALE SU PLANIMETRIA I.G.M.", elaborato "02(S2)- INQUADRAMENTO TERRITORIALE SU AEROFOTOGRAMMETRIA E ORTOFOTO", elaborato "12-B(S2)-PLANIMETRIA DI PROGETTO SU AEROFOTOGRAMMETRIA", elaborato "13-B(S2)-PLANIMETRIA DI PROGETTO SU ORTOFOTO" e elaborato "14-B(S2)-PLANIMETRIA DI PROGETTO SU PIANO REGOLATORE GENERALE".

In merito al **punto n. 6.2** la rappresentazione delle tutele del PPTR sono state riportate, oltre che sugli elaborati specifici (elaborati 05-A-(S2) e 05-B(S2)-PLANIMETRIA PERIMETRAZIONE P.P.T.R.), anche sugli elaborati di progetto, planimetrico (elaborati 07-A(S2) e 07-B(S2)), altimetrici (elaborati 15-A(S2) e 15-B(S2) sia sulle sezioni trasversali (elaborati 16-A(S2) e 16-B(S2)).

In merito al **punto n. 6.3** la rappresentazione di eventuali beni vincolati e/o tutelati ope legis ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. sono riportati negli elaborati 27-A-(S2) e 27-B(S2)-RAPPRESENTAZIONE DEI BENI VINCOLATI E/O TUTELATI OPE LEGIS AI SENSI DELLA PARTE SECONDA DEL D.LGS. 42/2004, così come desunti dal sito "*Sistema VincoliInRete*". Nello stesso elaborato per ogni bene è stata riportata la relativa scheda riassuntiva.

Si evidenzia che nella frazione di Castiglione l'unico bene riportato è la "Chiesa rupestre dello Spirito Santo", che dista circa 400 m del nuovo tronco viario. Per il comune di Andrano i beni riportati sono quattro e il più vicino al nuovo tronco è il "Castello Spinola-Caracciolo" che dista circa 350 m dal nuovo tratto viario.

Le opere del nuovo tratto viario, così come rappresentati nell'elaborato grafico, non interferiscono con i beni vincolati che insistono sul territorio.

In merito al **punto n. 6.4** sono state implementate delle planimetrie in cui è riportata la rappresentazione completa dello stato di fatto del contesto paesaggistico di intervento e i manufatti interessati dall'intervento. Nello specifico sono gli elaborati 31-A-(S2) e 31-B(S2)-PLANIMETRIA CON INDIVIDUAZIONE DEI MANUFATTI INTERESSATI DALL'INTERVENTO.

Negli stessi elaborati sono stati quantificati le lunghezze dei muretti interessati dall'intervento. In riferimento ai muretti a secco si specifica che quelli che insistono sul nuovo percorso viario saranno "ricostruiti", utilizzando le tecniche tradizionali, nella loro prossimità al piede della scarpata.

Per la ricognizione delle alberature delle coltivazioni in atto, sia su aree interessate dall'intervento sia su aree limitrofe sono state predisposte gli elaborati dall'Agronomo Francesco Tarantino e sono riportate con la seguente sigla ANT-04.

7. nuovi elaborati grafici integrativi di approfondimento:

7.1 sugli alberi, sul mosaico agrario e silvo-pastorale, sulle produzioni agrarie esistenti (BP e UCP, oliveti, igneti, etc) contenenti planimetrie con descrizioni delle specie arboree/arbustive/vegetali, indicazione dei previsti interventi e sovrapposizione delle opere di progetto, con approfondimento sia sul BP – Boschi e UCP – Aree di rispetto dei boschi del Bosco di Castiglione d'Otranto sia sul BP – Immobili e aree di notevole interesse pubblico di cui ai D.M. 31.08.1970 (Scheda PAE0043), D.M. 04.07.1970 (Scheda PAE0050), D.M. 01.08.1985 (Scheda PAE0135);

In merito al **punto n. 7.1** sono stati predisposti sia una relazione tecnica sia degli elaborati grafici dall'Agronomo Tarantino Francesco che snello specifico sono:

- ANT-01- Relazione tecnica di approfondimento sul sistema vegetazionale, mosaico agrario e produzioni agricole esistenti;
- ANT-02- Planimetria di approfondimento sul sistema vegetazionale, mosaico agrario e produzioni agricole esistenti -ANDRANO-
- ANT-03- Planimetria di approfondimento sul sistema vegetazionale, mosaico agrario e produzioni agricole esistenti -CASTIGLIONE-.

7.2 sul verde di progetto (approfondimento degli elaborati 26-A Sistemazione a verde, 26-B Sistemazione a verde, C Relazione agronomica-botanica ed ambientale compensativa) con indicazione delle specie arbustive e/o arboree di nuovo impianto (corredata da immagini esemplificative), e le motivazioni delle scelte, con riferimento ai caratteri peculiari del contesto paesaggistico di intervento e alle esigenze di manutenzione e di fabbisogno idrico;

In merito al **punto n. 7.2**, per le nuove piantumazioni previste nelle rotatorie e nelle scarpate è stata redatta una relazione specifica dall'Agronomo Tarantino Francesco. L'elaborato è identificato come:

- ANT-04- Relazione con indicazione delle specie arbustive e/o arboree di nuovo impianto

7.3 sul previsto sistema di illuminazione pubblica, con simulazioni veritiere degli effetti illuminotecnici (con sistema attivo) e degli impatti sul contesto circostante (con sistema non attivo) attraversato dall'opera.

In merito al **punto n. 7.3** si specifica che il progetto in esame non prevede l'illuminazione dell'intero asse viario ma solo degli incroci così come evidenziato negli elaborati 23-A e 23-B (barriere e illuminazione stradale. Lungo tutto l'asse stradale sono stati previsti i pozzetti ed il cavidotto.

Questo è stato previsto perché nel tempo potrebbe rendersi necessario per qualche tratto specifico l'illuminazione della pista ciclabile. In tale situazione non sarà necessario intervenire sulla sede stradale e quindi non sprecare denari pubblici e rendere insicura la strada per tutta la durata dei lavori.

Inoltre, come evidenziato nell'elaborato 08(S2)-SEZIONE TRASVERSALE TIPO l'eventuale illuminazione della pista ciclabile sarà realizzata mediante pali e corpi illuminanti di altezza di circa 3.50 m.

8. a fronte delle criticità progettuali rilevate (punti d) e f)) e al fine di valutare la possibilità di ridurre gli impatti sul contesto paesaggistico di riferimento, nuovi elaborati grafici (planimetrie e sezioni in adeguata scala di rappresentazione) contenenti il possibile adeguamento dimensionale della prevista opera rispetto al contesto territoriale e paesaggistico attraversato, nel rispetto delle esigenze funzionali di circonvallazione dei nuovi tracciati viari, con nuove proposte alternative che permettano di valutare la possibilità di riduzione del numero di rotatorie, di riduzione della larghezza delle sezioni stradali, di un maggiore inserimento di verde in continuità con il mosaico agrario esistente, di un minore "indurimento" con artificializzazione causato dalla nuova infrastruttura sul contesto di intervento.

In merito al **punto n. 8** sono state sviluppate due possibili alternative da cui si evincono le possibili variazioni che si possono adottare nel rispetto delle esigenze funzionali dei nuovi tracciati viari.

Premessa.

Gli spazi tra la città e la campagna sono spesso spazi senza qualità perché sono portatori di una doppia forma di marginalità prodotta dai processi di degrado: da un lato quello delle periferie urbane senza spazi aperti pubblici e aree verdi, in attesa di processi di valorizzazione immobiliare, dall'altro della campagna periurbana che viene progressivamente abbandonata.

La realizzazione di infrastrutture viarie possono essere occasione di miglioramento della sicurezza stradale e dell'accessibilità ai servizi, di rafforzamento della mobilità dolce e nello stesso tempo possono contribuire alla ridefinizione del "margine" urbano e al suo rapporto con la campagna del ristretto, al miglioramento qualitativo di quello che possiamo definire territorio "senza autore", contribuendo alla rigenerazione di quel mosaico fatto di orti e frutteti di prossimità che caratterizzano le aree oggetto dell'intervento. (vedi relazione specialistica e tavole ANT – 01, 02, 03, 04).

Il margine è il più esterno elemento di un determinato contesto, sia esso città o campagna, privo di una parte interna. Il margine urbano può essere il fronte di edifici che si affaccia sulla campagna periurbana, il tessuto di case di una lottizzazione che definisce il perimetro urbanizzato di un centro abitato; sul versante agricolo, il margine rurale può essere un sistema di orti a ridosso della città, oppure coltivazioni arborate in una campagna a seminativo. Il bordo è, invece, la linea che separa i margini degli elementi di paesaggi adiacenti, come una recinzione o un filare alberato.

Se da una parte rileviamo nell'urbano delle criticità come la mancanza di qualità architettonica degli edifici, di maglie stradali non completate, dall'altra riscontriamo una marginalità dello spazio agricolo di prossimità alimentato in questi ultimi decenni da una crisi ambientale che ha ulteriormente inciso sul degrado e l'abbandono.

Da una parte il centro urbano e dall'altra parte la campagna. Lo spazio agricolo è indifferente al centro urbano e il centro urbano è indifferente allo spazio agricolo.

Nuove Proposte Alternative.

Le nuove proposte alternative intendono migliorare i tratti viari e qualificare le aree urbane mediante la riduzione degli impatti sul suolo e mediante la forestazione delle aree periferiche, definendo paesaggisticamente i margini urbani, migliorando la transizione tra paesaggio urbano e quello della campagna aperta al fine di contenere il consumo di suolo, limitare il consumo dell'acqua, incrementare la creazione di superficie permeabile e la dotazione di verde, elevando la qualità ambientale e ecologica delle aree periferiche.

Le ipotesi hanno individuato le aree tampone e definito le azioni finalizzate a ricucire il rapporto tra la campagna del ristretto e i margini urbani dei centri di Castiglione e Andrano.

Le ipotesi, condivise con l'amministrazione locale, si articolano in 4 azioni distinte e integrate, coordinate in un quadro strategico di valorizzazione e riqualificazione dei sistemi connessi (i tratti viari, le fasce tampone, la campagna del ristretto e i margini urbani):

A1) Realizzazione di tratti viari a ridotto impatto sul consumo di suolo;

A2) migliorare la mobilità in termini di sicurezza e accessibilità ai servizi superando le criticità riportate nella relazione generale;

A3) agevolare e interconnettere il trasporto pubblico e dotare i centri urbani di una mobilità ciclopeditone;

A4) Realizzazione di barriere e fasce verdi di tampone lungo i margini urbani della campagna del ristretto Bosco lineare CO₂ mediante azioni di mitigazione paesaggistica.

La prima alternativa è rappresentata negli elaborati "ALT1-8-S2", "ALT1-12-A-S2" E "ALT1-12-BA-S2", e prevede la realizzazione di un "bosco lineare" e le variazioni proposte sono le seguenti:

- la possibilità di piantumare, oltre alle aree destinate alla mitigazione ambientale, alle aiuole delle rotatorie e alle scarpate anche le due fasce di rispetto stradale. Le fasce sono rispettivamente di 10 m dal lato dell'edificato e di 20 m dal lato del territorio agricolo. Per tali fasce di rispetto non si procederà all'esproprio ma il comune di Andrano annualmente fornirà, a chi farà richiesta delle piantine, tra le specie individuate nelle relazioni redatte dall'agronomo Francesco Tarantino e allegate alla presente. Pertanto, si attiveranno delle convenzioni tra il comune di Andrano e i privati che prevede che il primo soggetto fornirà le piantine gratuitamente al privato che avrà cura di mantenere le alberature stesse.

Come evidenziato negli elaborati le aree a verde per Andrano aumentano da 11.500 mq a 59.000 mq in quanto sono previste 47.500 mq di fasce di rispetto da piantumare, mentre, per Castiglione le aree verde aumentano da 17.000 mq (8400 mq rotatorie e scarpate e 8.600 aree di mitigazione ambientale) a 56.700 mq di cui 39.700 mq di fasce di rispetto.

- la possibilità di diminuire le rotatorie previste di n. 1 per Andrano e n. 2 per Castiglione. Le rotatorie da non realizzare sono segnalate con un tratteggio di colore rosso sulle planimetrie e saranno sostituiti da incroci semplici.

La seconda alternativa è rappresentata negli elaborati “ALT2-8-S2”, “ALT2-12-A-S2” E “ALT2-12-BA-S2”, e prevede la realizzazione di un “bosco lineare” e le variazioni proposte sono le seguenti:

- variazione della categoria stradale da C1 a C2 Strada extraurbana secondaria (art. 2 del Codice della Strada). La sezione stradale è costituita da due corsie (una per ogni senso di marcia) da 3.50 m ciascuna, da due banchine laterali da 1.25 m ciascuna per una larghezza totale della piattaforma di 9.50 m a cui si aggiungono i 2.50 m di pista ciclopedonale e 1.00 m per lo spazio tra la sede viaria e la pista ciclopedonale. Quest'ultimo spazio sarà utilizzato per la piantumazione. Pertanto, la sezione stradale passa dagli attuali 13.5 m a 13.00 m.

- la possibilità di piantumare, oltre alle aree destinate alla mitigazione ambientale, alle aiuole delle rotatorie, alle scarpate, all'aiuola posta tra la piattaforma e la pista ciclabile e le due fasce di rispetto stradale. Le fasce sono rispettivamente di 10 m dal lato dell'edificato e di 20 m dal lato del territorio agricolo. Per tali fasce di rispetto non si procederà all'esproprio ma il comune di Andrano annualmente fornirà, a chi farà richiesta delle piantine, tra le specie individuate nelle relazioni redatte dall'agronomo Francesco Tarantino e allegate alla presente. Pertanto, si attiveranno delle convenzioni tra il comune di Andrano e i privati che prevede che il primo soggetto fornirà le piantine gratuitamente al privato che avrà cura di mantenere le alberature stesse. Come evidenziato negli elaborati:

- la diminuzione delle superfici pavimentate (asfalto e pista ciclopedonale) che per Andrano, passano dagli attuali 28.600 mq a 24.600 mq (riduzione del 14%), mentre, per Castiglione passano dagli attuali 20.000 mq a 17.800 mq (riduzione del 11%).

- l'aumento delle aree a verde che per Andrano passano dalle attuali 11.500 mq a 59.000 mq (aumento del 413%), mentre, per Castiglione dagli attuali 17.000 mq passano a 56.200 mq (aumento del 231%).

- la possibilità di diminuire le rotatorie previste di n. 1 per Andrano e n. 2 per Castiglione. Le rotatorie da non realizzare sono segnalate con un tratteggio di colore rosso sulle planimetrie e saranno sostituiti da incroci semplici.

Coerenza con le linee guida dello scenario strategico “Patto città campagna”.

L'intervento di realizzazione dei due nuovi tratti viari intende perseguire alcune finalità in coerenza con il progetto strategico del “Patto città campagna” in particolare:

I Promuovere la qualità dell'ambiente urbano periferico

Azioni:

- promuovere una migliore accessibilità ai servizi, una maggiore sicurezza stradale e rafforzare il sistema della mobilità dolce mediante nuove piste ciclabili;
- migliorare la qualità della mobilità nei centri urbani introducendo aree a traffico limitato e o pedonali;
- contenere i perimetri urbani da nuove espansioni edilizie e promuovere politiche per contrastare il consumo di suolo;
- limitare gli interventi di edificazione alla saturazione di spazi vuoti e al completamento, alla riqualificazione, alla ricostruzione e al recupero dell'esistente;
- definire i margini urbani e i confini dell'urbanizzazione per migliorare la transizione tra il paesaggio urbano e quello della campagna aperta;
- rigenerare i tessuti a bassa densità, integrarli nel paesaggio agricolo e relazionarli alla città;
- riqualificare gli spazi aperti periurbani e riqualificare quelli interclusi per elevare la qualità abitativa delle urbanizzazioni periferiche, per ristabilire un rapporto di scambio alimentare, ricreativo, igienico, fruttivo fra città e campagna a diversi livelli territoriali (mediante una greenbelt nei margini urbani e la forestazione periurbana – il Bosco lineare e la connessione tra l'urbano e il Bosco di Castiglione);
- promuovere processi di coinvolgimento delle comunità finalizzate alla rigenerazione urbana e rafforzare e valorizzare le relazioni di prossimità con la campagna mediante il sostegno ai privati nella costruzione di un bosco lineare;
- rispondere alle sfide della domanda di natura nei centri urbani valorizzando lo spazio periurbano e la connessione con la campagna e il bosco inteso anche come spazio sociale nella disponibilità delle comunità;

II Sostenere l'agricoltura di qualità nello spazio agricolo periurbano

Azioni:

- sostenere l'agricoltura nello spazio agricolo periurbano anche attraverso processi di agroforestazione partecipata così come l'intervento prevede nelle ipotesi qui proposte

III Promuovere la sostenibilità urbana e rurale attraverso il miglioramento della qualità dell'ambiente

Azioni:

- costruire cinture verdi urbane (bosco lineare) utilizzando lo spazio agro forestale di prossimità;
- rafforzare e costruire i corridoi ecologici e la rete della naturalità nella prossimità urbana – bosco lineare e connessione con il bosco e i giardini privati dell'area urbana;

IV Sostenere la multifunzionalità dello spazio agricolo periurbano

Azioni:

- favorire interventi di forestazione urbana con lo scopo di costruire nuove cinture verdi di protezione per le aree urbane, come fasce di rispetto lungo le strade e come materiali urbani per aumentare l'indice di imboschimento urbano a partire dalla campagna.

Gli interventi qui proposti intendono nel breve termine prevedono:

- organizzare il territorio urbano e periurbano
- renderlo attrattivo
- contribuire all'identità e al patrimonio rurale
- sostenere la forestazione periurbana

e a medio e lungo termine prevedono:

- incentivare lo spazio agricolo di prossimità come contesto di vita.

Il bosco lineare CO₂.

La previsione di un bosco lineare lungo i tratti viari (agro foreste CO₂) e lungo i margini dell'urbano costituisce un importante contributo all'incremento della superficie permeabile oltre al rafforzamento di infrastrutture verdi e dei servizi eco-sistemici funzionali alla riduzione dei rischi connessi ai cambiamenti climatici, contribuendo in modo sostanziale a mitigare gli effetti di degrado e gli impatti prodotti dalla presenza delle edificazioni e dalle attività antropiche.

Considerati i cambiamenti ambientali in atto, la realizzazione del bosco lineare agisce su due caratteristiche fisico-chimiche degli ambienti urbani: la qualità dell'aria e la temperatura atmosferica. La regolazione del microclima da parte della vegetazione grazie alla riduzione della temperatura e quindi del fenomeno dell'isola di calore produce una sorta di effetto di "condizionamento" naturale dell'aria specie su quei tratti di strada ciclopeditonale pensati per una mobilità dolce a servizio della comunità (compensazione degli effetti della "isola di calore"). L'effetto dell'ombreggiamento riduce la quantità di energia radiante assorbita dal manto stradale mentre, l'evapotraspirazione riduce l'energia radiante in energia latente e influenza l'umidità relativa e l'albedo. Questi parametri, a loro volta, condizionano la meteorologia locale (condizioni microclimatiche) e la concentrazione di inquinanti (l'emissione/formazione di molti inquinanti e precursori di ozono dipendono proprio dalla temperatura). La purificazione dell'aria da parte della vegetazione avviene grazie alla produzione di ossigeno e alla rimozione degli inquinanti atmosferici, soprattutto il particolato (PM10), il biossido di azoto (NO₂), il biossido di zolfo (SO₂) e l'ozono (O₃). Gli effetti di disturbo dell'ambiente urbano sul ciclo delle acque e sul bilancio idrico sono mitigati dalle tipologie di intervento che prevedono l'aumento delle superfici verdi, dato che determinano un aumento della superficie permeabile e drenante del suolo e una maggiore intercettazione dell'umidità ambientale da parte della vegetazione con il conseguente rilascio progressivo nell'ambiente. Nello stesso tempo anche la scelta di impianto delle specie botaniche sarà orientata verso quelle autoctone (vedi relazione botanica ANT – 04) che necessitano di minor quantità d'acqua.

Conclusioni.

Infine, con la proposta contenuta nelle due ipotesi il progetto dei tratti viari riduce l'impatto in termini di consumo di suolo, (vedi la riduzione del numero delle rotatorie ipotesi 1 e 2 e delle declassamento da strada extraurbana C1 a C2 ipotesi 2) e nello stesso tempo sperimenta un nuovo paradigma legato alla riqualificazione dei margini tra l'urbano e la campagna del ristretto dove alla realizzazione di una strada coincide la formazione di un bosco lineare CO₂ di comunità un modello in grado di coniugare le funzioni legate alla mobilità con quelle ecosistemiche, sociali e attrattive dei paesaggi rurali riassumibile nelle seguenti azioni:

1. rafforza il sistema delle interconnessioni a mobilità lenta mediante la realizzazione sul lato dell'urbano di una pista ciclabile e di una infrastrutturazione verde nei luoghi maggiormente degradati e ai margini della campagna del ristretto, aumentandone la qualità ambientale attrattiva;

2. sperimenta la realizzazione di un bosco lineare CO₂ nella fascia dei 10 e 20 metri lungo i tratti viari di nuova realizzazione migliorando le qualità paesaggistiche e ambientali tendenzialmente degradate e costituisce un modello propositivo in termini di attivazione di politiche di contrasto agli agenti inquinanti, specie in questo particolare momento in cui il territorio salentino e non solo assiste impotente a un inesorabile disseccamento del patrimonio arboreo e a un considerevole deficit in termini di produzione di ossigeno e cattura di CO₂.

9. nuovo elaborato grafico contenente la valutazione dei tracciati alternativi proposti con le Osservazioni pervenute.

In merito al **punto n. 9** sono stati redatti due nuovi elaborati grafici che riportano le due alternative proposte. Più specificatamente l'elaborato "29-B-S2" si riferisce alla proposta del comitato cittadino "salviamo il bosco di Castiglione", mentre, l'elaborato "30-B-S2" si riferisce alle proposte dell'"Area Laico Socialista".

Per entrambe le alternative la sede viaria rappresentata sulla cartografia ha la dimensione minima di una strada del tipo "urbana", costituita da due corsie da 3.50 m cadauna e due marciapiedi da 1.50 m cadauno, per un totale di 10 m. Nel nostro caso un marciapiede è stato eliminato a vantaggio della pista ciclopeditone di larghezza pari a 2.50 m. Pertanto la sezione finale è pari a 11,50 m costituita da un marciapiede da 1.50 m, due corsie da 3.50 m, due cordoli di separazione tra sede viaria e pista ciclopeditone di 0.50 m e pista ciclopeditone da 2.50 m. Si evidenzia che la sezione finale è attualmente, per la categoria stradale C, pari a 13.50 m.

La prima proposta, avanzata dal comitato cittadino "salviamo il bosco di Castiglione", riporta una strada di tipo "urbana" che collega Via G. Galilei, Via Giovanni XXIII e Via Giovanni Pascoli. Sull'elaborato grafico, inoltre, sono stati rappresentati dei cerchi di colore arancione che individuano le strade attualmente cieche. La prima nota da fare che tale proposta evidenzia la necessità di collegare tali strade, inoltre, si rileva quanto di seguito riportato:

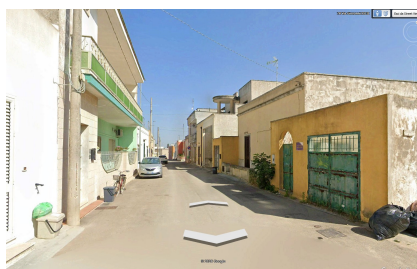
- tale nuovo percorso di fatto non rammaglia le strade cieche esistenti, come sostenuto dal comitato, in quanto rimarrebbero cieche le strade evidenziate con il pallino di colore arancione sull'elaborato grafico. Questa situazione è peggiorativa in quanto unendo Via G. Pascoli con Via G. Galilei si obbligherebbero tutti i mezzi ad entrare nel tessuto urbano, raggiungere il nuovo tratto viario, e riutilizzare nuovamente la viabilità cittadina esistente.

Si fa notare che le tre strade esistenti che confluiscono sul nuovo tracciato sono tutte sprovviste di marciapiede (foto sotto). Pertanto, i cittadini uscendo dalle loro abitazioni (a piedi con automobili) si troverebbero direttamente sulla sede stradale, su cui saranno costretti a passare anche i mezzi pesanti. Inoltre, quest'ultima vista la larghezza esigua della sede stradale, avrebbero diverse difficoltà agli incroci.

La larghezza ridotta delle sedi stradali esistenti, inoltre, imporrebbe la necessità di divieto assoluto di parcheggio.



Via Galileo Galilei



Via Giovanni XXIII



Via G. Pascoli

- tale proposta declassa la strada prevista nel progetto da "extraurbana" ad "urbana" e questo comporta:

- la presenza di incroci in cui è necessario fare la sosta che comporta maggiore inquinamento dagli scarichi dannosi alla salute pubblica;
- la presenza di aree di sosta e accessi privati continui (accesso alle abitazioni);
- la percorrenza a velocità ridotte;
- la pista ciclopeditone prevista solo per il nuovo tratto viario.

- il tracciato viario alternativo proposto comunque interferisce con l'UCP – Aree di rispetto dei boschi e lambisce il BP-Boschi.

ed inoltre

- contrasta con lo spirito generale del progetto complessivo in esame, con la natura e categoria dell'opera di infrastrutturazione interessata, che, tra l'altro, ha l'obiettivo di riammagliare la viabilità urbana esistente e di

previsione del PRG di Andrano, collegandola con le due viabilità provinciali esistenti con importanti ricadute in termini di salute pubblica, ambientale e di sicurezza

La seconda proposta, avanzata dall'Area Laico Socialista", si sviluppa su due alternative. Entrambe, in prossimità del bosco di Castiglione, presentano la stessa soluzione.

Si analizza l'alternativa n. 2 in quanto le problematiche dell'alternativa n.1 sono sovrapponibili sia con quelle già evidenziate per la prima avanzata dal comitato "Salviamo il bosco di Castiglione" sia con quelle di seguito riportate per l'alternativa n. 2.

L'alternativa n. 2 riporta una strada di tipo "urbana" che collega la S.P. n. 167 con via Saragat utilizzando per circa metà percorso dei tratturi esistenti che insistono nel comune di Tricase.

Si rileva quanto di seguito riportato:

- la proposta incide notevolmente su aree del comune di Tricase.
 - trasformano dei tratturi esistenti in viabilità extraurbana.
 - tale proposta evidenzia diversi tratti, segnalati con un cerchio di colore viola sull'elaborato grafico, con curve e controcurve a gomito che non sono compatibili con i mezzi pesanti.
 - tale proposta declassa la strada prevista nel progetto da "extraurbana" ad "urbana" e questo comporta:
 - la presenza di incroci in cui è necessario fare la sosta che comporta maggiore inquinamento dagli scarichi danno della salute pubblica;
 - la presenza di aree di sosta e accessi privati continui (accesso alle abitazioni);
 - percorrenza a velocità ridotte;
 - pista ciclopeditonale prevista solo per il nuovo tratto viario.
 - il tracciato alternativo proposto comunque interferisce con l'UCP – Aree di rispetto dei boschi e lambisce il BP-Boschi.
 - Nell'ultimo tratto è utilizzata Via Saragat che per la sua larghezza si imporrebbe, al fine di far passare tutti i tipi di mezzi, la necessità di divieto assoluto di parcheggio;
- ed inoltre
- contrasta con lo spirito generale del progetto complessivo in esame, con la natura e categoria dell'opera di infrastrutturazione interessata, che, tra l'altro, ha l'obiettivo di riammagliare la viabilità urbana esistente e di previsione del PRG di Andrano, collegandola con le due viabilità provinciali esistenti con importanti ricadute in termini di salute pubblica, ambientale e di sicurezza.
 - rispetto a quella di progetto, incide pesantemente su aree del comune di Tricase con conseguente aggravio dell'impatto ambientale dovuto al maggiore consumo e impermeabilizzazione di suolo agricolo del territorio;

La ASL Lecce in relazione al progetto in esame (parere del 24.07.2025 Registro LE.ASL_LECCE.REGISTRO UFFICALE.U.0140838.4-07-2025), in conclusione scrive quanto segue: *"In conclusione, si ritiene che la realizzazione dell'intervento prospettato, distanziando spazialmente il flusso dei mezzi dalle aree più densamente popolate, comporterà una riduzione delle emissioni atmosferiche ed acustiche da traffico autoveicolare nei centri abitati di Andrano e Castiglione, migliorando la qualità della vita e la salute dei cittadini e riducendo il rischio di incidenti stradali. La realizzazione delle piste ciclabili, inoltre, contribuirà inoltre a ridurre il numero di auto circolanti, promuovendo la mobilità sostenibile e, come ogni forma di attività fisica, ridurrà il rischio di malattie croniche dei cittadini.*

Alla luce di quanto sopra, si esprime parere favorevole dal punto di vista igienico-sanitario alla realizzazione del progetto in esame. Si ritiene inoltre che l'esecuzione dell'intervento non produca ricadute negative sull'ambiente, e pertanto non sussistano fattori legati alla realizzazione dell'opera tali da rendere necessaria la procedura di V.I.A. "

Tutto quanto sopra esposto si evidenzia che i due tracciati proposti non sono idonei ad assolvere alla funzione di ammagliare le viabilità esistenti, di ridurre il flusso dei mezzi pesanti all'interno dei centri abitati e di migliorare la qualità della vita dei residenti dei due nuclei cittadini con importanti ricadute anche sulla possibilità di riqualificare successivamente i centri storici.

Questa Soprintendenza, ai fini delle valutazioni di competenza in materia di Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico (VPIA), richiede la trasmissione della seguente documentazione integrativa:

- *documentazione archeologica specialistica relativa alla fase prodromica della VPIA, comprensiva dell'apposito template GIS, redatta in conformità agli standard descrittivi dell'ICCD di cui all. '1, par. 4 del D.P.C.M. 14/02/2022 (G.U. n. 88 del 14/04/2022), con particolare riferimento all'All. 1, par. 4 del D.P.C.M. del 14/02/2022 recante "Approvazione delle linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati".*

Elaborati VPIA allegati alla presente come di seguito riportati.

Elenco degli elaborati allegati alla presente nota:

Note sulla numerazione degli elaborati scritto-grafici

Gli elaborati grafici sono contraddistinti da numeri, mentre, le relazioni da lettere.

Quando presente il suffisso “A” evidenzia che l’elaborato è relativo alla bretella di Andrano, mentre, il suffisso “B” è relativo alla bretella di Castiglione.

Al fine di semplificare la lettura degli elaborati, gli stessi che sono aggiornati e/o nuovi, hanno il suffisso “S2” e la data “marzo 2026”.

ELABORATI SCRITTO-GRAFICI				
N.	A-ANDRANO	N.	B-CASTIGLIONE	SCALA
00(s2)	ELENCO ELABORATI			-
01(s2)	INQUADRAMENTO TERRITORIALE SU PLANIMETRIA I.G.M.			1:10.000
02(s2)	INQUADRAMENTO TERRITORIALE SU AEROFOTOGRAMMETRIA E ORTOFOTO			Varie
03-A(s2)	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA	03-B(s2)	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA	1:2.000
04-A(s2)	PLANIMETRIA PERIMETRAZIONE PAI	04-B(s2)	PLANIMETRIA PERIMETRAZIONE PAI	1:2.000
05-A(s2)	PLANIMETRIA PERIMETRAZIONE PPTR	05-B(s2)	PLANIMETRIA PERIMETRAZIONE PPTR	1:2.000
06-A(s2)	PLANIMETRIE INTERFERENZE	06-B(s2)	PLANIMETRIE INTERFERENZE	1:2.000
07-A(s2)	PLANIMETRIA ORTOFOTO DI DETTAGLIO CON SOVRAPPOSTE LE PERIMETRAZIONI PPTR	07-B(s2)	PLANIMETRIA ORTOFOTO DI DETTAGLIO CON SOVRAPPOSTE LE PERIMETRAZIONI PPTR	1:1.000
08(s2)	SEZIONE TRASVERSALE TIPO			1:50
09-A(s2)	POLIGONALE D’ASSE	09-B(s2)	POLIGONALE D’ASSE	1:1.000
10-A(s2)	POLIGONALE D’ASSE SU TRIANGOLAZIONI DI RILIEVO	10-B(s2)	POLIGONALE D’ASSE SU TRIANGOLAZIONI DI RILIEVO	1:1.000
11-A(s2)	PLANIMETRIA DI PROGETTO	11-B(s2)	PLANIMETRIA DI PROGETTO	1:1.000
12-A(s2)	PLANIMETRIA DI PROGETTO SU AEROFOTOGRAMMETRIA	12-B	PLANIMETRIA DI PROGETTO SU AEROFOTOGRAMMETRIA	1:1.000
13-A(s2)	PLANIMETRIA DI PROGETTO SU ORTOFOTO	13-B	PLANIMETRIA DI PROGETTO SU ORTOFOTO	1:1.000
14-A(s2)	PLANIMETRIA DI PROGETTO SU PIANO REGOLATORE GENERALE	14-B	PLANIMETRIA DI PROGETTO SU PIANO REGOLATORE GENERALE	1:1.000
15-A(s2)	PROFILO LONGITUDINALE	15-B(s2)	PROFILO LONGITUDINALE	1:1.000 1:100
16-A(s2)	SEZIONI TRASVERSALI	16-B(s2)	SEZIONI TRASVERSALI	1:100
17-A(s2)	INTERSEZIONE N. 1	17-B(s2)	INTERSEZIONE N. 1	1:200
18-A(s2)	INTERSEZIONE N. 2	18-B(s2)	INTERSEZIONE N. 2	1:200
19-A(s2)	INTERSEZIONE N. 3	19-B(s2)	INTERSEZIONE N. 3	1:200
20-A(s2)	INTERSEZIONE N. 4	20-B(s2)	INTERSEZIONE N. 4	1:200
21-A(s2)	INTERSEZIONE N. 5	21-B(s2)	INTERSEZIONE N. 5	1:200
		22-B(s2)	INTERSEZIONE N. 5	1:200
27-A(s2)	RAPPRESENTAZIONE DEI BENI VINCOLATI E/O TUTELATI OPE LEGIS AI SENSI DELLA PARTE SECONDA DEL D.LGS. 42/2004	27-A(s2)	RAPPRESENTAZIONE DEI BENI VINCOLATI E/O TUTELATI OPE LEGIS AI SENSI DELLA PARTE SECONDA DEL D.LGS. 42/2004	1:5.000 1:2.000
28-A(s2)	FOTOINSERIMENTO	28-B(s2)	FOTOINSERIMENTO	
		29-B(s2)	PLANIMETRIA DELLA PROPOSTA DEL COMITATO CITTADINO “SALVIAMO IL BOSCO DI CASTIGLIONE”	
		30-B(s2)	PLANIMETRIA DELLE PROPOSTE DELL’”AREA LAICO SOCIALISTA”	
31-A(s2)	PLANIMETRIA CON INDIVIDUAZIONE DEI MANUFATTI INTERESSATI DALL’INTERVENTO	31-A(s2)	PLANIMETRIA CON INDIVIDUAZIONE DEI MANUFATTI INTERESSATI DALL’INTERVENTO	1:1000
A(s2)	RELAZIONE GENERALE			
G(s2)	RELAZIONE PAESAGGISTICA			

ELABORATI GRAFICI AGRONOMO				
N.	A-ANDRANO	N.	B-CASTIGLIONE	SCALA
ANT-01	RELAZIONE TECNICA DI APPROFONDIMENTO SUL SISTEMA VEGETAZIONALE, MOSAICO AGRARIO E PRODUZIONI AGRICOLE ESISTENTI			
ANT-02	PLANIMETRIA DI APPROFONDIMENTO SUL SISTEMA VEGETAZIONALE, MOSAICO AGRARIO E PRODUZIONI AGRICOLE ESISTENTI -ANDRANO -			1:2.000
ANT-03	PLANIMETRIA DI APPROFONDIMENTO SUL SISTEMA VEGETAZIONALE, MOSAICO AGRARIO E PRODUZIONI AGRICOLE ESISTENTI -CASTIGLIONE -			1:2.000
ANT-04	RELAZIONE CON INDICAZIONE DELLE SPECIE ARBUSTIVE E/O ARBOREE DI NUOVO IMPIANTO			

ELABORATI ARCHEOLOGO				
N.	ANDRANO - CASTIGLIONE			
1	VERIFICA PREVENTIVA DELL’INTERESSE ARCHEOLOGICO			
2	EVIDENZA TRASMISSIONE TEMPLATE			

ELABORATI PROTEZIONE CIVILE	
N.	CASTIGLIONE
1	STUDIO DETTAGLIATO SUL RISCHIO DI INCENDIO BOSCHIVO E DI INTERFACCIA E SULLE OPERE DI PREVENZIONE STRUTTURALI IN RIFERIMENTO ALLA BRETELLA STRADALE DI COLLEGAMENTO TRA LA STRADA PROVINCIALE PER DEPRESSA E LA STRADA PROVINCIALE PER ANDRANO - VALUTAZIONE PRESTAZIONALE ANTICENDIO (BS 7974 - 6)

ELABORATI GRAFICI ALTERNATIVA N.1				
N.	A-ANDRANO	N.	B-CASTIGLIONE	SCALA
ALT1-08(s2)	SEZIONE TRASVERSALE TIPO			1:50
ALT1-12-A(s2)	PLANIMETRIA DI PROGETTO SU AEROFOTOGRAMMETRIA	ALT1-12-B(s2)	PLANIMETRIA DI PROGETTO SU AEROFOTOGRAMMETRIA	1:1.000

ELABORATI GRAFICI ALTERNATIVA N.2				
N.	A-ANDRANO	N.	B-CASTIGLIONE	SCALA
ALT2-08(s2)	SEZIONE TRASVERSALE TIPO			1:50
ALT2-12-A(s2)	PLANIMETRIA DI PROGETTO SU AEROFOTOGRAMMETRIA	ALT2-12-B(s2)	PLANIMETRIA DI PROGETTO SU AEROFOTOGRAMMETRIA	1:1.000

Distinti saluti

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
- Arch. Biagio MARTELLA –

IL PROGETTISTA
- Ing. Antonio Maurizio BORTONE -

73032 - ANDRANO – Via Michelangelo, 25
Codice fiscale - 81002750750
<ufficio Tecnico> utc@comune.andrano.le.it
www.comune.andrano.le.it