



Unione Europea  
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



# COMUNE DI CASAL VELINO

Piazza XXIII Luglio 6, 84040 - Casal Velino (SA)

Tel. 0974/908811 - protocollo@pec.comune.casalvelino.sa.it - www.comune.casalvelino.sa.it

## PROGRAMMA DI AZIONE E COESIONE COMPLEMENTARE AL PON "INFRASTRUTTURE E RETI" 2014 - 2020 Asse C - Accessibilità turistica

### ACCESSO AL CILENTO NORD



**PARKWAY ALENTO (2° stralcio) - 3° lotto**  
Interventi di tutela, valorizzazione e promozione  
della fruizione sostenibile del patrimonio naturale  
del SIC Alento (IT8050012) - Rete Natura 2000

Accordo Quadro del 30.07.2016 e s.m.i.

#### Livello di progettazione

Fattib. tecnico - economica

Progetto definitivo

Progetto esecutivo

#### Cod. elaborato

C2

#### Scala

#### Data

Luglio 2020

#### Revisione

1  2  3  4  5  6

#### Titolo elaborato

**Elaborati tecnici descrittivi**  
Relazione paesaggistica

#### TIPOLOGIA ELABORATO

Descrittivo

Grafico

Calcolo

Economico

Sicurezza

Disciplinare/Contrattuale

Altro

#### PROGETTISTA

Velia Ingegneria e Servizi Srl

**Ing. Gaetano Suppa**

Isritto all'Albo degli Ingegneri di Salerno n. 1854 dal 12.09.1983

#### R.U.P.

Comune di Casal Velino (SA)

**Arch. Angelo Gregorio**

Isritto all'Albo degli Architetti P.P.C. di Salerno n. 1718 dal 07.02.2001

Rif.to archivio digitale: N.39.2020/Ve.Ing.

## RELAZIONE PAESAGGISTICA

### Analisi paesaggistica ed ambientale dello stato dei luoghi

#### Premessa - Descrizione dei caratteri paesaggistici dell'area di intervento



Perimetrazione del P.N.C.V.D.A. (legge 394/91, dpr 05/06/1995)

All'interno dell'area del Parco Nazionale e per le aree contermini sono state effettuate delle analisi storico-culturali al fine di definire i livelli di tutela del contesto paesaggistico. In tale analisi viene descritta l'area nelle sue particolarità caratterizzate dal dinamico rapporto tra uomo ed ambiente che ha segnato indelebilmente il paesaggio. Nella dialettica tra dinamica storica e quadro naturale emergono i principali nodi problematici del territorio. L'indagine conoscitiva dei caratteri evolutivi, gli elementi funzionali, i valori emergenti o diffusi e le criticità dell'assetto storico-insediativo, inteso come principio strutturale del "paesaggio culturale" ha portato ad una classificazione degli oggetti per rappresentare sincronicamente i momenti dell'insediamento umano, cogliendo le trasformazioni del territorio cilentano dalla preistoria all'età moderna. La valutazione è

basata su una griglia sintetica volta a distinguere: fattori strutturanti, caratterizzanti, qualificanti e di criticità, oltre a fattori di fragilità e riferimenti cronologici.

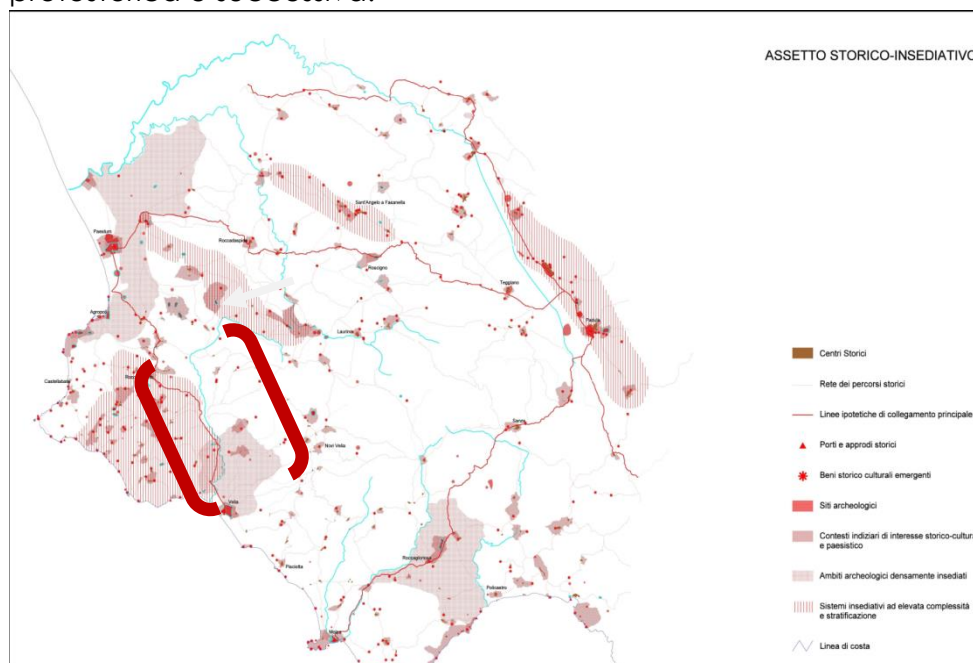
Le categorie identificate sono:

- centri storici, che raccoglie i centri ancora oggi esistenti tra quelli sorti entro il 1871;
- rete dei percorsi storici, che collega i centri storici e i beni extraurbani;
- porti e approdi storici, individuati mediante l'indagine storica e archeologica;
- beni storico-culturali emergenti, che individuano elementi puntuali extraurbani che corrispondono a varie tipologie architettoniche individuate nei fattori caratterizzanti;
- siti archeologici, che raggruppano aree archeologiche di vario tipo e dimensioni;
- contesti indiziari d'interesse storico-culturale e paesistico;
- ambiti archeologici densamente insediati, cioè quei territori gravitanti sui principali centri dell'antichità;

- sistemi insediativi ad elevata complessità e stratificazione, consolidati in età medioevale. Le valutazioni di fragilità dovuta al rischio di obsolescenza dei centri diventano particolarmente significative se si considera l'alto numero di centri scomparsi ancora localizzabili, poco meno di un terzo di quelli esistenti.

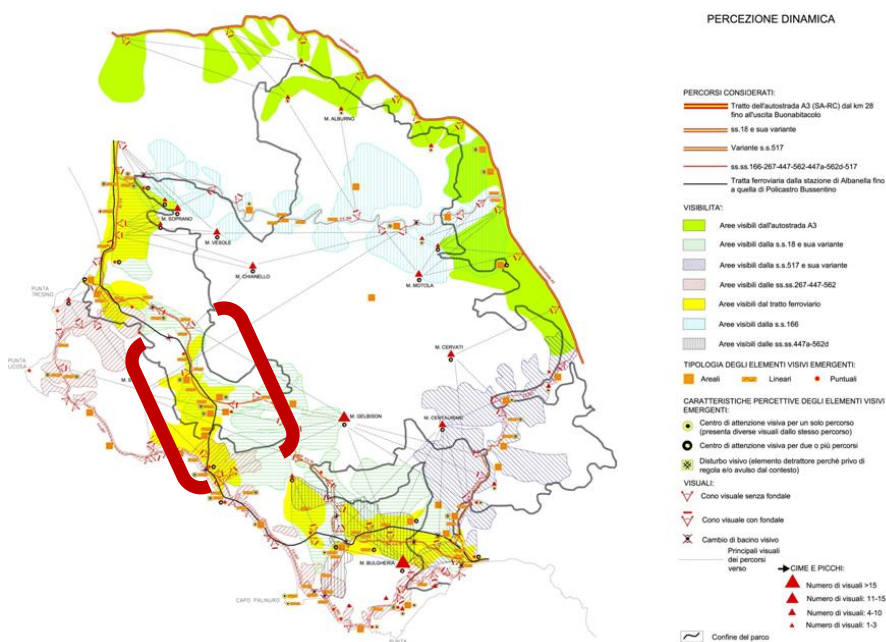
Dal punto di vista della criticità, la stragrande maggioranza dei nuclei è classificabile come "poco alterata" o "inalterata" e offre un patrimonio di ambienti urbani certamente recuperabili, in genere con bassa fragilità, in quanto la pur diffusa carenza di opere manutentive non sembra mettere il tessuto edilizio in immediato pericolo di illeggibilità.

Elemento importante nell'analisi di carattere paesaggistico deriva sicuramente da un attento esame della rete arcaica dei percorsi. Il ruolo paesistico dei percorsi è dovuto ad una molteplicità di fattori, riconducibili alla specificità orografica del territorio appenninico e subappenninico ed al ruolo che vi hanno svolto i sistemi di crinali nell'antropizzazione protostorica e successiva.



La viabilità moderna, muovendosi di norma sulle linee di mezza costa, intercetta i centri antichi trasversalmente al loro asse: la collisione disorienta la struttura urbana e, agevolando l'edificazione lungo il nuovo asse stradale, riconfigura drasticamente l'abitato.

Le vie di crinale, solitamente rotabili,



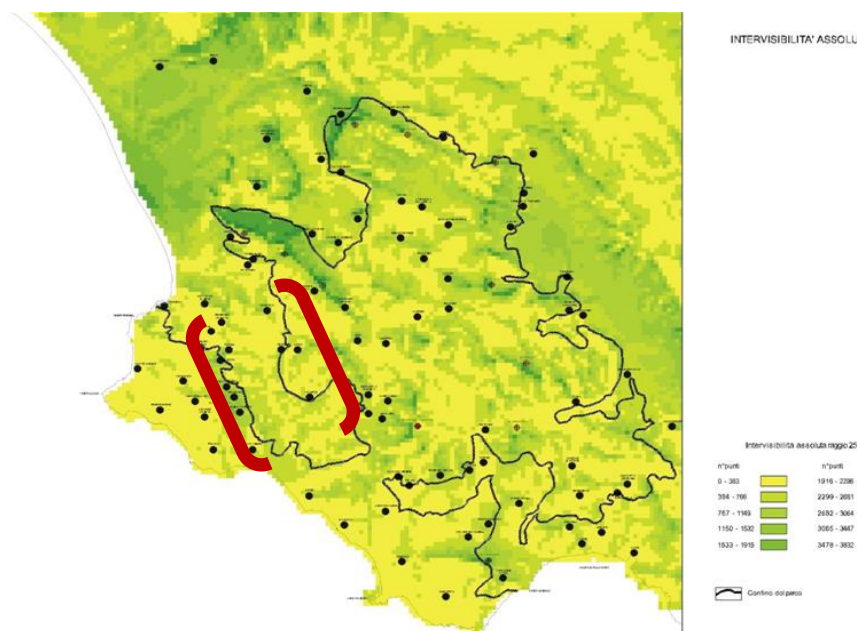
e quelle che si orientano sui crinali pur restando ad una quota inferiore, collegano oggi i nodi di una rete che raccoglie le tracce più pregnanti dell'evoluzione del paesaggio cilentano e sono in qualche modo la cifra della marginalità - ricchezza del Cilento.

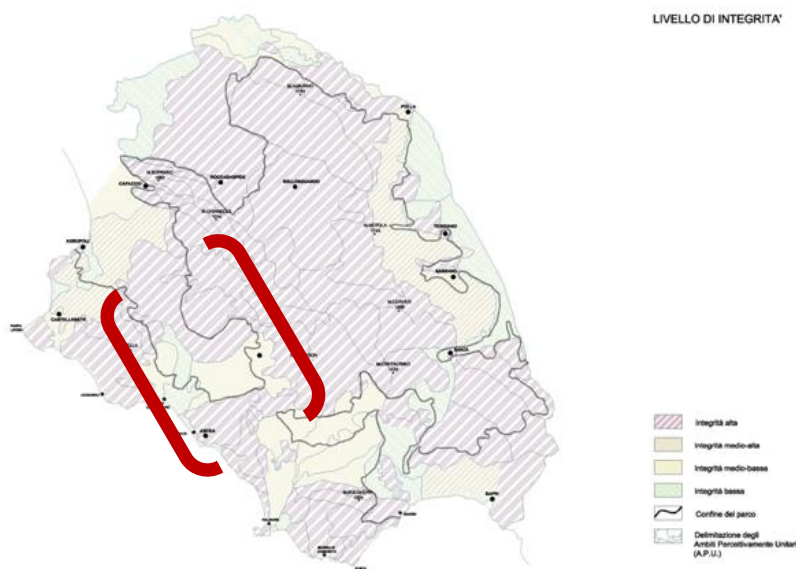
Direttrici dell'insediamento, questi collegamenti sono probabilmente tra i caratteri morfologici strutturali più significativi del paesaggio cilentano, sia per la loro

straordinaria presenza nella storia che per il loro influsso sui processi insediativi. Lo studio della percezione dinamica nel territorio del Parco ha come obiettivo l'individuazione delle aree visibili dai principali canali di attraversamento, nonché la lettura di tutti quegli elementi che costituiscono fattore di valutazione e di riconoscimento dell'identità del paesaggio del Parco.

E' il primo approccio all'interpretazione della forma del territorio, evidenziandone gli elementi costitutivi: montagne, colline, fiumi e valli fluviali, gole, linee di cresta, picchi, promontori e quant'altro contribuisce a delineare la forma del territorio.

L'analisi delle ricorrenze di visibilità delle diverse componenti, la loro leggibilità, il livello di riconoscibilità, il carattere della forma (puntuale, lineare o areale) sono gli elementi che contribuiscono a classificare una componente come strutturante, in concorso con lo studio della percezione statica e del livello di intervisibilità. Le informazioni raccolte, inoltre, permettono di individuare i detrattori, nonché i livelli di integrità e vulnerabilità. Attraverso la mappa dell'intervisibilità





assoluta è possibile individuare le parti del territorio caratterizzate da un'alta interscambiabilità e quelle meno visibili.

L'obiettivo finale dell'analisi dei caratteri paesaggistici è la classificazione degli Ambiti Percettivamente Unitari (APU) in base al livello di integrità. Conoscere il livello di integrità di ciascun APU consente di attivare le politiche più idonee alla tutela di questo valore, laddove esso risulti alto o

medio-alto e, nel contempo, di definire gli interventi idonei a tentare il recupero delle aree caratterizzate da un basso livello di integrità.

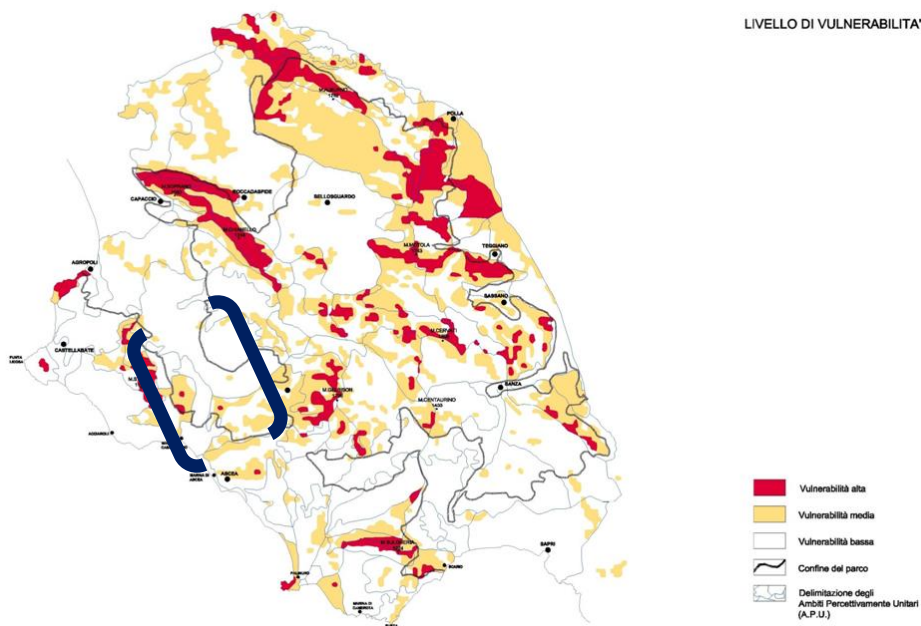
Il livello di integrità è stato misurato in rapporto ai seguenti fattori:

- il livello di coincidenza fra vegetazione reale e vegetazione potenziale, nelle aree maggiormente caratterizzate in senso naturalistico;
- la propensione al cambiamento delle modalità di coltivazione agricole e la velocità di questo cambiamento;
- la presenza o meno di "disturbi" e di "detrattori" visivi.

I primi due fattori, pur non essendo di carattere strettamente percettivo, sono determinanti nel definire

l'identità dei luoghi. Il primo è fattore di riconoscimento del livello di naturalità; il secondo, nel caso di una bassa propensione al cambiamento, consente di leggere più facilmente la storia del rapporto fra l'uomo e il suo ambiente di vita, favorendo la conservazione delle tracce del passato nelle aree agricole interessate e con loro la memoria dei luoghi.

L'obiettivo è evidenziare le aree più fragili dal punto di vista visivo, vale a dire le aree al cui interno eventuali interventi di trasformazione possono determinare un cambiamento



profondo delle caratteristiche attuali. L'indagine in questo caso riguarda le aree caratterizzate contemporaneamente da due fattori: l'alta intervisibilità e il basso grado di assorbimento visivo. Per quest'ultimo si intende la capacità di un determinato paesaggio di accogliere un nuovo elemento, senza che per questo vengano variati sostanzialmente i suoi caratteri visuali. Il livello di assorbimento visivo dipende, pertanto, anche dai caratteri morfologici, dalla qualità della tessitura (trama egrana) e dai caratteri cromatici di ciascun Ambito Percettivamente Omogeneo (cfr. schede APU). Il livello di vulnerabilità diventa medio quando ai boschi si alternano affioramenti rocciosi, praterie, campi coltivati che rendono più complesso il paesaggio e quindi meno evidente un eventuale intervento.

La restante parte del territorio presenta un basso grado di vulnerabilità grazie all'estrema varietà delle componenti, sia nel caso in cui quest'ultima presenti caratteri visivi negativi, sia nel caso in cui essa (come è il caso di gran parte del territorio collinare cilentano) presenti contemporaneamente livelli elevati di complessità e di integrità. Nelle tabelle che seguono sono evidenziate le caratteristiche delle aree di progetto in termini di:

1. intervisibilità assoluta (inversamente proporzionale al grado di assorbimento visivo);
2. integrità visiva;
3. vulnerabilità visiva a seguito dell'intervento

Da tale analisi emerge per l'area la possibilità di effettuare gli interventi di progetto, senza che da esse debba necessariamente scaturire una situazione peggiorativa dal punto di vista paesaggistico, visti anche il sostanziale carattere di esiguità delle opere (sostanzialmente a “volumi zero”) nonché il loro effetto potenzialmente migliorativo sul contesto circostante in termini di sicurezza, funzionalità e ambientale.

N°	Parametro	Livello
01	Intervisibilità assoluta	Medio – basso
02	Integrità visiva	Bassa
03	Vulnerabilità visiva	Bassa

### **Metodologia d'analisi del territorio**

Le indicazioni fornite dalle precedenti tavole sintetizzano i risultati di un'accurata analisi del territorio e dei suoi caratteri di tipo paesaggistico: da essi si definisce una classificazione per ogni determinata zona, il suo valore paesaggistico e le modalità d'intervento utili a tutelarne i valori.

La classificazione riguarda le seguenti aree:

- ✓ aree incolte, a macchia, boschive e ad impianti coltivati arborati situati nella fascia costiera o sulle pendici collinari prospicienti la costa, che presentano rilevante interesse paesaggistico per una o più delle seguenti qualità:
  - l'assenza di modifiche antropiche dei caratteri naturali;
  - una o più tipologie vegetazionali coerenti con la vegetazione naturale potenziale;
  - il particolare rapporto esistente tra morfologia del territorio e struttura del soprassuolo;
  - il particolare valore percettivo della configurazione paesaggistico-ambientale, dovuta all'alternanza tra copertura vegetazionale e roccia in posto;
  - la singolarità geologica e geomorfologica delle conformazioni tettoniche litoranee.
- ✓ aree occupate da insediamenti e manufatti inserite nel contesto paesaggistico dominante di zone incolte, a macchia, boschive o ad impianti coltivati arborati, situate nelle fasce costiere o sulle pendici collinari prospicienti la costa, contesto che presenta rilevante interesse paesaggistico per una o più delle seguenti qualità:
  - l'assenza di modifiche antropiche sostanziali dei caratteri naturali;

- una o più tipologie vegetazionali coerenti con la vegetazione naturale potenziale;
  - il particolare rapporto esistente tra morfologia del territorio e struttura del soprassuolo;
  - il particolare valore percettivo della configurazione paesaggistico - ambientale dovuta all'alternanza tra copertura vegetazionale e spazi aperti;
  - la singolarità geologica e geomorfologica delle conformazioni tettoniche litoranee.
- ✓ aree agricole con presenza anche di boschi, cespugliati ed incolti che presentano rilevante interesse paesaggistico che presentano rilevante interesse paesaggistico per:
- le visuali privilegiate delle emergenze naturalistiche, vegetazionali e morfologiche della costa;
  - l'andamento naturale del terreno, le caratteristiche formali e cromatiche della vegetazione spontanea, nonché l'equilibrio estetico nei segni dell'attività antropica quali terrazzamenti, sentieri, dimensioni e forma degli appezzamenti, colore e disposizione delle colture.
- ✓ aree urbanizzate di elevato valore paesistico costituite tanto dal tessuto edilizio di antica formazione, ovvero tradizionale, quanto da borghi, nuclei sparsi ed insediamenti edificati anche di recente impianto con le relative aree contigue.
- ✓ aree a carattere agricolo con presenza di un tessuto edificato diffuso, costituito da un originario insediamento di case sparse riconnesso da edilizia a destinazione residenziale, commerciale e produttiva di più recente impianto, anche indotta dalle opere infrastrutturali.
- ✓ aree a carattere agricolo con presenza discontinua di edificazioni sparse, nel contesto di ambiti spaziali di modesto interesse paesaggistico prossimi agli abitati.

Di seguito sono sintetizzate le peculiarità morfologiche delle aree d'intervento in termini di ubicazione altimetrica e relative caratteristiche.

**Caratteristiche morfologiche delle aree di progetto:** pianura

**Differenze planoaltimetriche e pendenze:** non ricorre

#### **Indicazione dei livelli di tutela operanti sulle aree d'intervento**

L'area ricade tra quelle tutelate ai sensi dell'art. 142 comma 1 lettera h) del D.Lgs. 42/2004

#### **Descrizione sintetica degli interventi di Progetto**

L'opera da realizzare presenta la triplice funzione di ottimizzare razionalizzando l'intera circolazione stradale in corrispondenza dello svincolo di Vallo Scalo della SP “Cilentana”, di riconnettere funzionalmente le aree produttive ad ovest della ferrovia (zona P.I.P. di Casal Velino) con il citato svincolo e di mettere in diretta comunicazione l'asse ciclopedonale della Parkway nel suo medio corso con la “porta” della stazione ferroviaria di Vallo della Lucania – Castelnuovo.

Le opere previste consistono saranno preminentemente di tipo viario carrabile; si realizzerà un circuito stradale teso ad inglobare in un unico senso di circolazione le varie arterie stradali insistenti sull'area, razionalizzandone così il traffico. La “permeabilità” dell'asse ferroviario sarà invece consentita dalla realizzazione di un sottopasso nel quale convergerà un ramo della circolazione primaria ad est della rete nonché la viabilità locale proveniente dall'area P.I.P. del Comune di Casal Velino. Il medesimo manufatto consentirà altresì l'affiancamento di una pista ciclopedonale di collegamento tra la Parkway e lo scalo ferroviario citato, puntando dunque a connettere i cicloturisti col circuito dei treni locali. Tale soluzione garantirà una certa implementazione delle potenzialità di accesso all'infrastruttura verde progettata.

## **Criteri di sostenibilità paesaggistica dell'intervento**

### **Criteri generali**

La centralità del paesaggio assume carattere di essenzialità nel contesto della tutela paesaggistica delle aree di Progetto; tale centralità sancita dal riconoscimento del “paesaggio culturale” cilentano come bene di rilevanza mondiale, in quanto tale inserito nella lista ufficiale dell'Unesco nel 1998. E' infatti la nozione sociale del paesaggio ad offrire la fondamentale chiave interpretativa del Parco e dei suoi rapporti col contesto territoriale. Nulla meglio del paesaggio riesce a racchiudere l'essenza ambientale e culturale del territorio, come dimostra l'importanza che ad esso è stato crescentemente tributata nelle esperienze di gestione e pianificazione territoriale degli ultimi anni, soprattutto nel campo delle aree protette o comunque di particolare sensibilità.

La centralità del paesaggio ha trovato recentemente piena espressione nella Convenzione Europea del Paesaggio, proposta dal Consiglio d'Europa e firmata a Firenze il 20/10/00. Fra i principi ispiratori della Convenzione si evidenzia che “il paesaggio svolge importanti funzioni di interesse generale, sul piano culturale, ecologico, ambientale e sociale e costituisce una risorsa favorevole all'attività economica e che, se salvaguardato, gestito e pianificato in modo adeguato, può contribuire alla creazione di posti di lavoro”, che “ il paesaggio rappresenta un elemento chiave del benessere individuale e sociale, e che la sua salvaguardia, la sua gestione e la sua pianificazione comportano diritti e responsabilità per ciascun individuo”. Aderendo ad un'interpretazione assai vasta e comprensiva del concetto di paesaggio, la Convenzione ricorda che esso “designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali ed umani e dalle loro interrelazioni”. Si sottolinea quindi lo stretto rapporto tra i caratteri naturalistici, che sono alla base delle potenzialità territoriali, l'intervento umano e la volontà espressa di “pianificare i paesaggi”, definendo le “azioni volte alla valorizzazione, al ripristino o alla creazione dei paesaggi. Questo stretto legame con la realtà territoriale globalmente intesa è ancor meglio evidenziato quando si mette in luce l'esigenza che ogni paese (41 sono i paesi aderenti) debba “riconoscere giuridicamente il paesaggio in quanto componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni, espressione della diversità del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità (cfr: “Relazione Illustrativa del Piano del P.N.C.V.D.A.”). Ogni possibile intervento deve essere dunque necessariamente orientato alla tutela, la conservazione e la valorizzazione del capitale “Paesaggio” nella sua concezione più ampia. Sembrerebbe comunque opportuno prevedere l'estensione di tale approccio anche alle aree non direttamente tutelate per Legge ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. anche perché, seppur in maniera indiretta, paesaggisticamente incidenti sul contesto.

### **Criteri particolari**

Realizzazione di strade il più possibile caratterizzate da quote altimetriche prossime a quelle di campagna nonché di un collegamento trasversale tra le aree ad est e ovest della ferrovia in “sottopasso”, in modo tale da garantire la minimizzazione della sua intervisibilità nell'area di riferimento.

## **Valutazioni in merito alla compatibilità paesaggistica dell'intervento**

### **Scelte progettuali in coerenza con gli obiettivi di conservazione e/o valorizzazione e/o riqualificazione paesaggistica.**

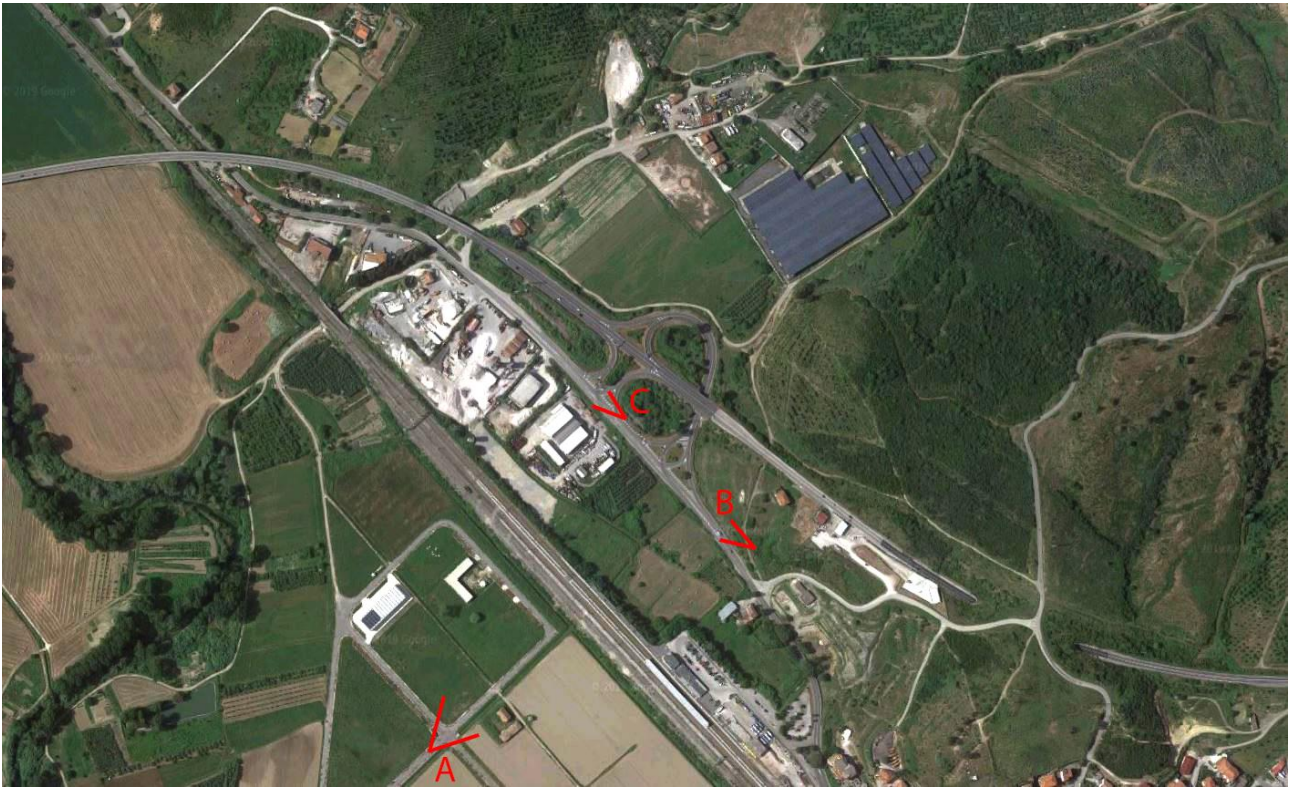
Si utilizzeranno materiali e tecnologie tali da non interferire in maniera sostanziale con il contesto paesaggistico di riferimento il quale si presenta comunque già caratterizzato da un alto grado di antropizzazione. Il nuovo assetto viario garantirà altresì il capillare raggiungimento di tutti i terreni gravati da uso civico ivi insistenti nonché, in prospettiva, la programmazione di una riqualificazione urbanistica a più ampia scala.



**Previsione degli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico ed opere di mitigazione.**

Attraverso l'elaborazione e lo studio delle simulazioni foto - realistiche di seguito riportate, è stato possibile controllare gli effetti della realizzazione dell'intervento sul contesto circostante. Da un attento esame degli elaborati salta subito all'attenzione il modesto impatto che il progetto potrà avere sul paesaggio naturale, viste anche la scarsa consistenza dell'intervento e il sostanziale basso impatto che lo contraddistingue e non paiono necessarie consistenti opere di mitigazione dello stesso.

RENDER E FOTOINSERIMENTI



Planimetria con indicazione dei coni ottici

- Cono ottico “A” – Ortofoto
- Cono ottico “B” – Vista col drone
- Cono ottico “C” – Vista quota pedone
- Cono ottico “D” – Vista dello svincolo della SP Cilentana

**Cono ottico A – Ortofoto**



Stato di fatto



Simulazione post - operam

**Cono ottico B** – Vista da ovest col drone



Stato di fatto



Simulazione post - operam

**Cono ottico C – Vista quota pedone**



Stato di fatto



Simulazione post - operam

**Cono ottico D** – Vista dello svincolo della SP Cilentana di Vallo Scalo



Stato di fatto



Simulazione post - operam



# COMUNE DI CASAL VELINO

Piazza XXIII Luglio 6, 84040 - Casal Velino (SA)

Tel. 0974/908811 - protocollo@pec.comune.casalvelino.sa.it - www.comune.casalvelino.sa.it

## PROGRAMMA DI AZIONE E COESIONE COMPLEMENTARE AL PON "INFRASTRUTTURE E RETI" 2014 - 2020 Asse C - Accessibilità turistica

### ACCESSO AL CILENTO NORD



**PARKWAY ALENTO (2° stralcio) - 3° lotto**  
Interventi di tutela, valorizzazione e promozione  
della fruizione sostenibile del patrimonio naturale  
del SIC Alento (IT8050012) - Rete Natura 2000

Accordo Quadro del 30.07.2016 e s.m.i.

Livello di progettazione

Fattib. tecnico - economica

Progetto definitivo

Progetto esecutivo

Cod. elaborato

**C2b**

Scala

Data

Gennaio 2022

Revisione

1  2  3  4  5  6

Titolo elaborato

### Elaborati tecnici descrittivi

Relazione paesaggistica

DOCUMENTO INTEGRATIVO

**TIPOLOGIA  
ELABORATO**

Descrittivo

Grafico

Calcolo

Economico

Sicurezza

Disciplinare/Contrattuale

Altro

#### PROGETTISTA

Velia Ingegneria e Servizi Srl

**Ing. Gaetano Suppa**

Iscritto all'Albo degli Ingegneri di Salerno n. 1854 dal 12.09.1983

#### R.U.P.

Comune di Casal Velino (SA)

**Arch. Angelo Gregorio**

Iscritto all'Albo degli Architetti P.P.C. di Salerno n. 1718 dal 07.02.2001

Rif.to archivio digitale: N.39.2020/Ve.Ing.

## RELAZIONE PAESAGGISTICA (Documento integrativo)

### Premessa

L'intervento è orientato al potenziamento, alla razionalizzazione e la messa in sicurezza della principale “porta” di accesso alla valle dell'Alento (e alla “sua” Parkway) e al Parco Nazionale del Cilento Vallo di Diano e Alburni. Trattasi dunque di un progetto sostanzialmente localizzato ma con concreti risvolti d'area vasta in considerazione della sua valenza strategica per l'intero comprensorio del medio e alto Cilento.

I principali interventi previsti sono:

- razionalizzazione della circolazione viaria mediante un anello di raccordo tra la SS18, lo svincolo di Vallo Scalo della Superstrada “Cilentana” e lo scalo ferroviario di Vallo della Lucania – Castelnuovo;
- realizzazione di un sottopasso viario alla ferrovia che possa consentire il collegamento del nodo intermodale con l'area PIP di Casal Velino;
- realizzazione di un tratto di viabilità ciclopedonale di raccordo tra l'importante scalo ferroviario e la ciclovia dell'Alento in fregio all'omonimo corso d'acqua, ossatura portante dell'intero progetto territoriale Parkway Alento;
- riqualificazione funzionale dei collegamenti viari con la viabilità primaria e locale per la comunicazione con i centri urbani di Vallo Scalo, Omignano Scalo e Salento;
- messa in sicurezza del sistema di accessibilità carrabile della stazione;
- miglioramento funzionale del piazzale antistante lo scalo ferroviario per la sua strutturazione a “nodo” funzionale della Parkway Alento;
- razionalizzazione e messa in sicurezza degli accessi stradali alle attività produttive ivi presenti.

La realizzazione dei predetti interventi, funzionali alla creazione di questa “porta” o “nodo” intermodale per l'accesso alla Parkway e al territorio, costituisce necessaria propedeuticità alla realizzazione coordinata di tutta una serie di interventi programmatici orientati allo sviluppo sostenibile di area vasta. In particolare ci si attende che l'attivazione dell'intervento possa nel tempo contribuire a garantire:

- la realizzazione di una polarità funzionale per la viabilità locale e sovralocale;
- l'implementazione dell'offerta turistica derivante da una migliore strutturazione dell'accessibilità alla valle;
- la pianificazione razionalizzata delle aree interessate dall'intervento e la loro multifunzionalità;
- il miglioramento dell'accessibilità ai siti di interesse naturalistico e storico – culturale esistenti sul territorio.

### Analisi dello stato dei luoghi

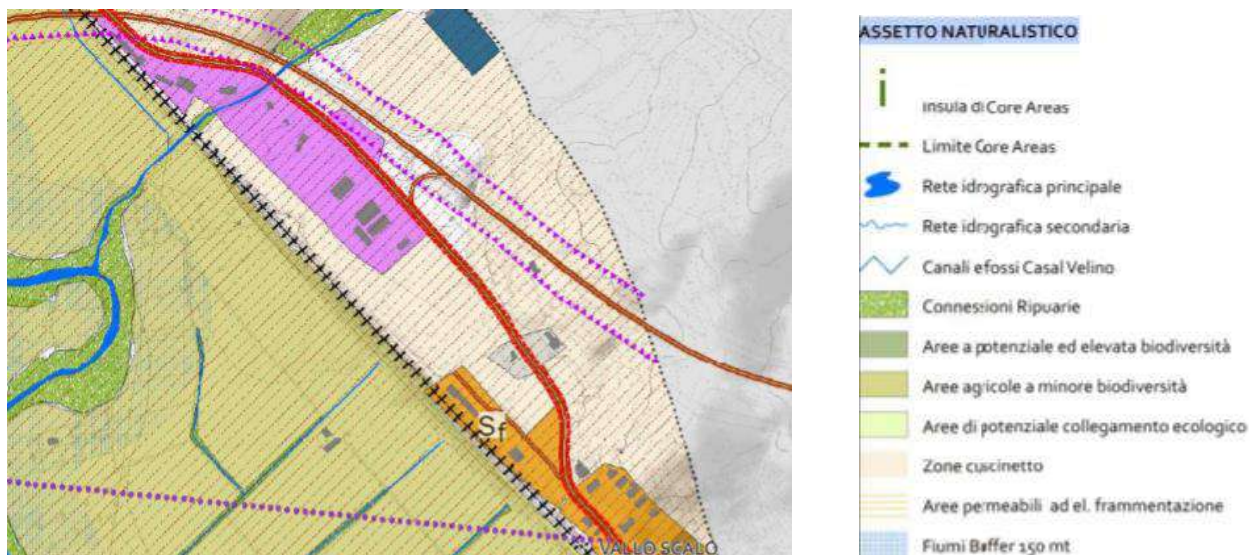
L'area di intervento presenta un carattere “periurbano” con edificato frammentato di tipo industriale – artigianale e di servizio.

In particolare si rilevano:

- l'asse ferroviario (direttrice nord – sud);
- la stazione ferroviaria di Vallo della Lucania – Castelnuovo;
- lo svincolo di Vallo Scalo della superstrada “Cilentana” Var. SS18;
- la viabilità locale (collegamenti con Salento, lo scalo ferroviario, l'area PIP);

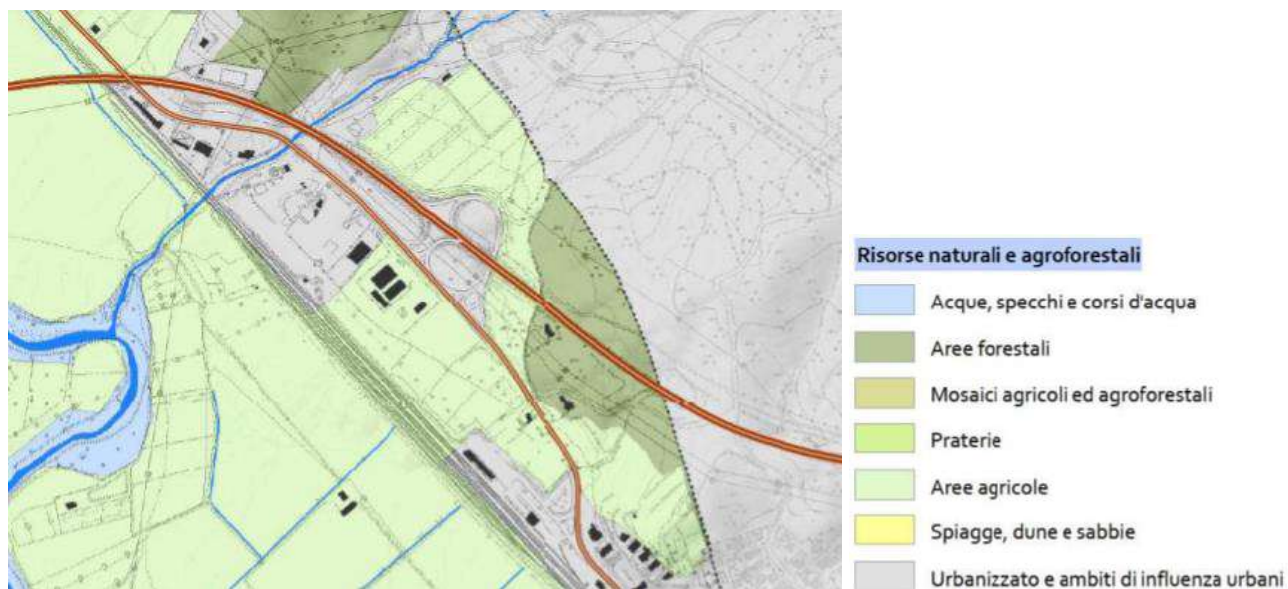


- isolate attività artigianali (produzione e lavorazione bitumi, calcestruzzi, impianto per la selezione dei rifiuti ingombranti – in via di riattivazione);
- un piccolo ed isolato complesso residenziale;
- aree libere incolte / “cuscinetto”, così come definite dal Quadro conoscitivo del redigendo PUC di cui si riporta lo stralcio.



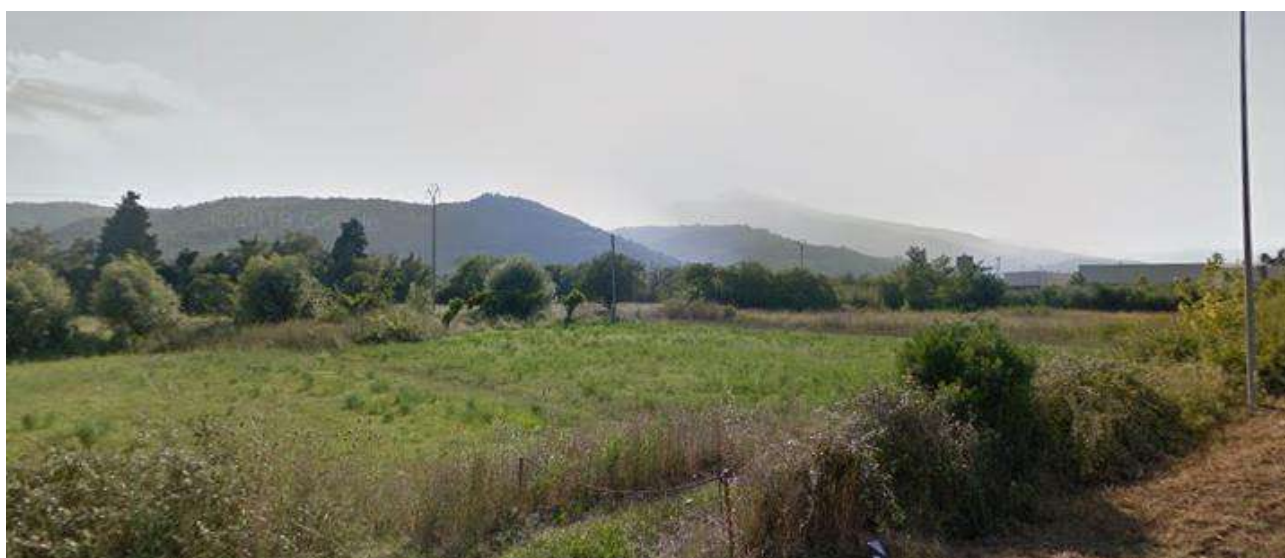
**Stralcio dell'elaborato Q.C. 11 – Quadro conoscitivo (PUC Casal Velino)**

Le aree incolte (“cuscinetto”) interessate dall'intervento si caratterizzano per un potenziale agricolo ad oggi non sfruttato a tali fini se non, marginalmente, per la presenza di un uliveto.



**Stralcio dell'elaborato Q.C. 07 – Ricognizione dello stato dell'ambiente (PUC Casal Velino)**

I sedimi della nuova viabilità dell'intervento saranno del tutto marginali rispetto alle colture le quali, già di per sé, assumono un'importanza oggettivamente relativa.



**Viste dell'area d'intervento**

### Consistenza delle aree di intervento

Da una recente analisi integrativa delle proprietà e delle consistenze delle particelle interessate dagli interventi, sono stati riscontrati i parametri elencati nella tabella di seguito riportata da cui si evince, in via complementare, anche la qualità dei terreni dal punto di vista culturale.

PART.	INTESTATARIO	QUALITA'	SUP. II
90	Comune di Casal Velino	Seminativo	823
211	"	Seminativo	48
274	"	Seminativo	2143
395	"	Seminativo	2836
396	"	Pertinenza ente urbano	2230
397	"	Seminativo	729
		<b>Somma:</b>	<b>8810</b>
160	Amministrazione beni demaniali Acquavella	Seminativo	217
217	"	Pascolo occupato	210
252	"	Seminativo	561
254	"	Seminativo	1162
		<b>Somma:</b>	<b>2149</b>
8	Dominio dello Stato Ramo Ferrovie	Ferrovia sede propria	40
90	"	Seminativo	874
329	"	Ferrovia sede propria	2576
348	"	Ferrovia sede propria	2040
		<b>Somma:</b>	<b>5530</b>
328	Ferrovia dello Stato - Società di trasporti e servizi per Azioni - FS	Pascolo	13200
216	ANAS Azienda Nazionale Autonoma delle Strade	Pascolo occupato	43
289	CO.RL SA4	Pertinenza ente urbano	1878
8	Privati	Seminativo	1429
10	"	Seminativo Iriguo	1662
371	"	Seminativo	3143
372	"	Pertinenza ente urbano	81
373	"	Seminativo	95
		<b>Somma:</b>	<b>8410</b>

Le superfici, così come riscontrato in loco, presentano quasi integralmente un carattere seminativo, con marginali aree pertinenziali, isolate edificazioni e, ovviamente, aree di servizi ferroviario prossime alla correlata infrastruttura.

Per quanto concerne invece l'individuazione della quota parte delle superfici e delle aree oggetto di esproprio, asservimento, occupazione si faccia riferimento allo specifico elaborato di progetto.

### Criteri di compatibilità paesaggistica

In via complementare agli aspetti già trattati nella relazione paesaggistica si precisa che ai fini della compatibilità paesaggistica dell'intervento con le aree tutelate (nella fattispecie degli "usi civici", tutelati per Legge ai sensi dell'art. 142 comma 1 lettera h del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.) sono stati considerati i seguenti aspetti:

- **intervisibilità assoluta** dell'area d'intervento, intesa come visibilità della stessa dai punti di osservazione contermini;
- **grado di assorbimento visivo** potenziale dell'intervento nell'ambito del contesto paesaggistico di riferimento cui appartiene;
- **integrità visiva** delle aree su cui sarà realizzata l'opera;
- **vulnerabilità visiva** del contesto a seguito della realizzazione delle opere.

Le peculiari caratteristiche plano - altimetriche delle aree, tutte sostanzialmente pianeggianti unitamente alle peculiarità delle costruzioni e delle infrastrutture già esistenti hanno contribuito a rappresentare il quadro conoscitivo sulla base del quale sono state effettuate le valutazioni progettuali e di mitigazione.

### Scelte progettuali per la mitigazione paesaggistica dell'intervento

L'attenta analisi territoriale effettuata unitamente ai rilievi in loco e alla presa d'atto del quadro programmatico locale e sovralocale hanno contribuito a confermare la potenziale polarità dell'area in rapporto alle diverse vie di comunicazione che vi convergono.

Per garantire la sostanziale conservazione delle potenzialità colturali (ad oggi sfruttate soltanto in maniera residua e marginale – cfr: uliveto) si è optato per la realizzazione di un tracciato che segua il più possibile la linearità dell'asse ferroviario e che, al contempo, possa riconnettere in maniera funzionale i tratti di viabilità già esistenti minimizzando il nuovo consumo di suolo.

La necessità di rispondere ad esigenze normative rispetto alla nuova infrastruttura, unitamente alle intenzioni di cui sopra, ha comportato la realizzazione di un grande “anello” viario utile a riconnettere i vari gradi e livelli di viabilità esistenti nonché, per mezzo della realizzazione del nuovo sottopasso, anche l'area PIP di Casal Velino. Il nuovo collegamento con quest'ultima garantirà altresì l'allontanamento del flusso viario dal vicino del corso d'acqua costeggiato dall'accesso oggi esistente, in un'ottica di miglioramento dell'impatto naturalistico e paesaggistico rispetto allo stato dei luoghi.

Alle predette attenzioni si aggiunge altresì l'impostazione di una tipologia di percorso che, laddove possibile, avrà un andamento sostanzialmente complanare rispetto all'attuale assetto planovolumetrico e che, pertanto, non andrà a creare nuove “barriere” visive supplementari rispetto a quelle della ferrovia e della superstrada.

Nel merito della mitigazione paesaggistica occorre altresì far presente che il seppur esiguo rilevato stradale, le aiuole e la rampa di riconnessione alla stazione, saranno seminati a verde per rendere i nuovi tratti stradali il più possibile compatibili con il contesto paesaggistico di riferimento.

L'assetto paesaggistico dell'area d'intervento, tutelata ai sensi dell'art. 142 comma 1 lettera h del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., sarà dunque così conservato:

- minimizzazione delle aree interessate dall'intervento con l'obiettivo non sottrarre spazi alle potenzialità colturali di tipo agricolo;
- minimizzazione del consumo di suolo e risposta alle esigenze logistiche e stradali;
- sostanziale conservazione dello skyline esistente;
- allontanamento dei flussi viari dal corso d'acqua prossimo all'area d'intervento;
- implementazione di elementi “verdi” di mitigazione visiva delle opere.

Per una migliore descrizione dell'ambito di progetto e delle sue attuali caratteristiche si riportano in allegato:

- planimetria con individuazione delle particelle interessate dagli interventi con sovrapposizione delle stesse su aerofotogrammetria;
- planimetria con individuazione delle particelle interessate dagli interventi con sovrapposizione delle stesse su ortofoto;

- planimetria catastale con individuazione delle particelle interessate dall'intervento;
- planimetria catastale con individuazione delle particelle interessate dall'intervento con sovrapposizione del sedime dell'infrastruttura stradale da realizzare.

Ai fini di una valutazione preventiva delle trasformazioni paesaggistiche e delle opere di mitigazione proposte si riportano invece in allegato:

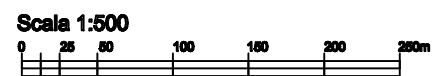
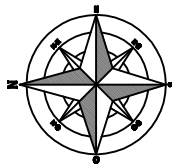
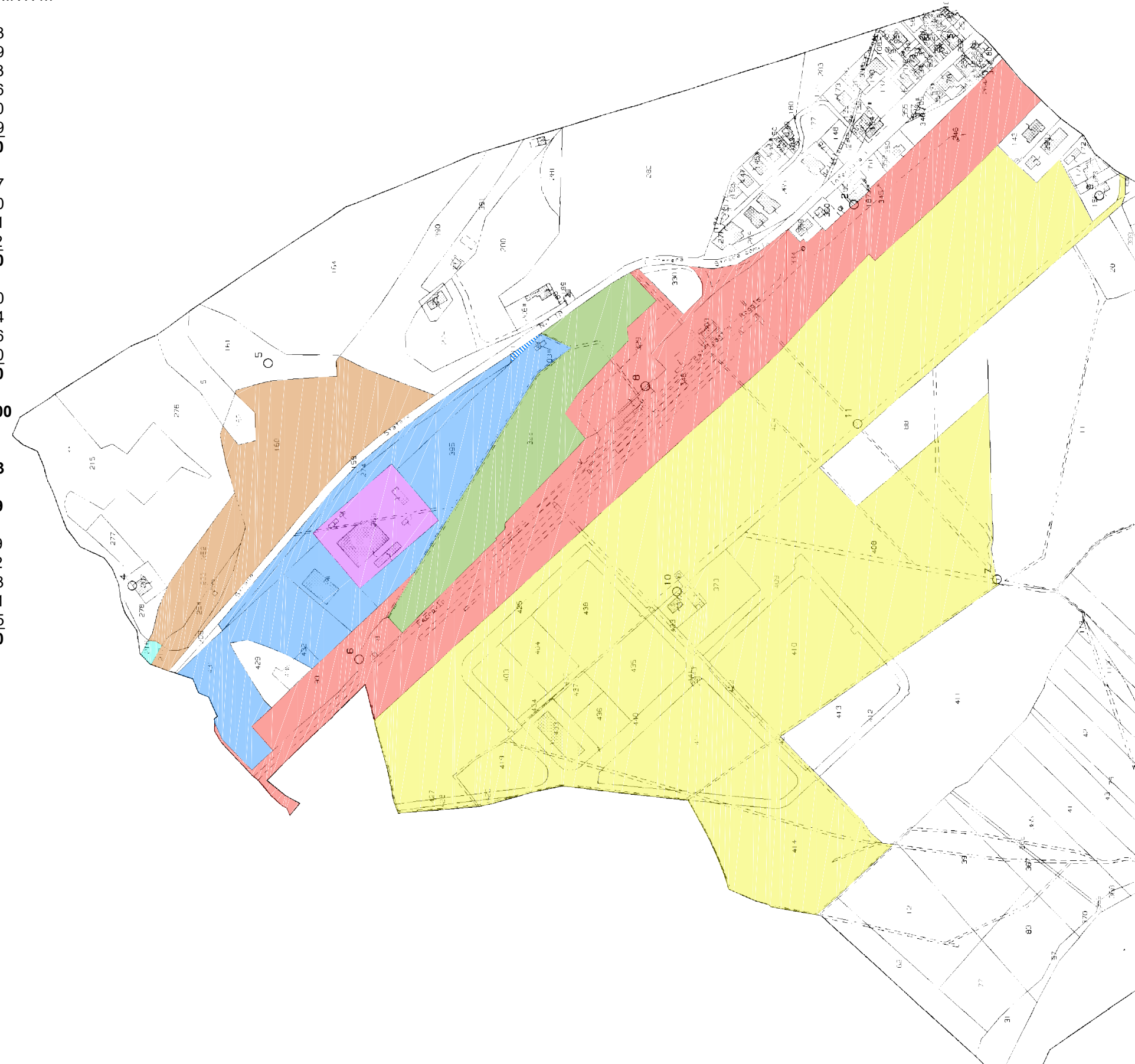
- simulazione fotorealistiche dell'intervento da vista sopraelevata;
- simulazione fotorealistiche dell'accesso nord all'area ad altezza pedone;
- simulazione fotorealistiche complessive dell'intervento da vista sopraelevata e a volo d'uccello.



**LEGENDA**  
CATASTALE COMUNE DI CASAL VELINO FOGLIO 7

**PLANIMETRIA CATASTALE**  
(Particelle interessate dall'intervento)

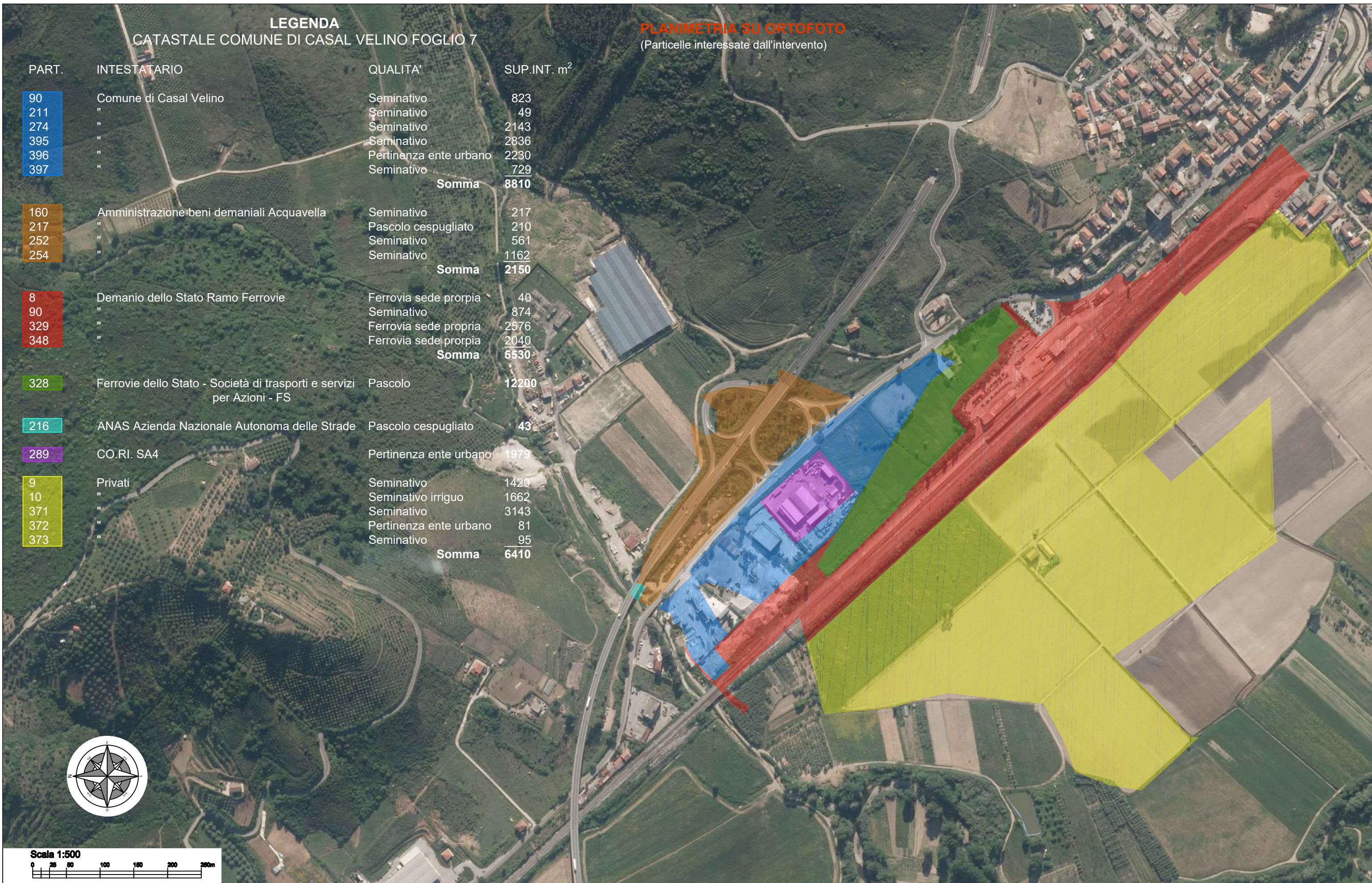
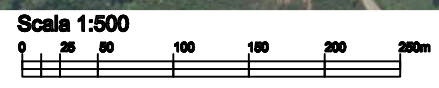
PART.	INTESTATARIO	QUALITA'	SUP.INT. m <sup>2</sup>
90	Comune di Casal Velino	Seminativo	823
211		Seminativo	49
274		Seminativo	2143
395		Seminativo	2836
396		Pertinenza ente urbano	2230
397		Seminativo	729
		<b>Somma</b>	<b>8810</b>
160	Amministrazione beni demaniali Acquavella	Seminativo	217
217		Pascolo cespugliato	210
252		Seminativo	561
254		Seminativo	1162
		<b>Somma</b>	<b>2150</b>
8	Demanio dello Stato Ramo Ferrovie	Ferrovia sede propria	40
90		Seminativo	874
329		Ferrovia sede propria	2576
348		Ferrovia sede propria	2040
		<b>Somma</b>	<b>5530</b>
328	Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per Azioni - FS	Pascolo	12200
216	ANAS Azienda Nazionale Autonoma delle Strade	Pascolo cespugliato	43
289	CO.RI. SA4	Pertinenza ente urbano	1979
9	Privati	Seminativo	1429
10		Seminativo irriguo	1662
371		Seminativo	3143
372		Pertinenza ente urbano	81
373		Seminativo	95
		<b>Somma</b>	<b>6410</b>



**LEGENDA**  
CATASTALE COMUNE DI CASAL VELINO FOGLIO 7

**PLANIMETRIA SU ORTOFOTO**  
(Particelle interessate dall'intervento)

PART.	INTESTATARIO	QUALITA'	SUP.INT. m <sup>2</sup>
90	Comune di Casal Velino	Seminativo	823
211	"	Seminativo	49
274	"	Seminativo	2143
395	"	Seminativo	2836
396	"	Pertinenza ente urbano	2230
397	"	Seminativo	729
		<b>Somma</b>	<b>8810</b>
160	Amministrazione beni demaniali Acquavella	Seminativo	217
217	"	Pascolo cespugliato	210
252	"	Seminativo	561
254	"	Seminativo	1162
		<b>Somma</b>	<b>2150</b>
8	Demanio dello Stato Ramo Ferrovie	Ferrovia sede propria	40
90	"	Seminativo	874
329	"	Ferrovia sede propria	2576
348	"	Ferrovia sede propria	2040
		<b>Somma</b>	<b>5530</b>
328	Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per Azioni - FS	Pascolo	12200
216	ANAS Azienda Nazionale Autonoma delle Strade	Pascolo cespugliato	43
289	CO.RI. SA4	Pertinenza ente urbano	1979
9	Privati	Seminativo	1429
10	"	Seminativo irriguo	1662
371	"	Seminativo	3143
372	"	Pertinenza ente urbano	81
373	"	Seminativo	95
		<b>Somma</b>	<b>6410</b>

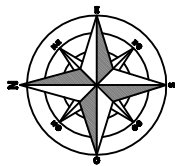
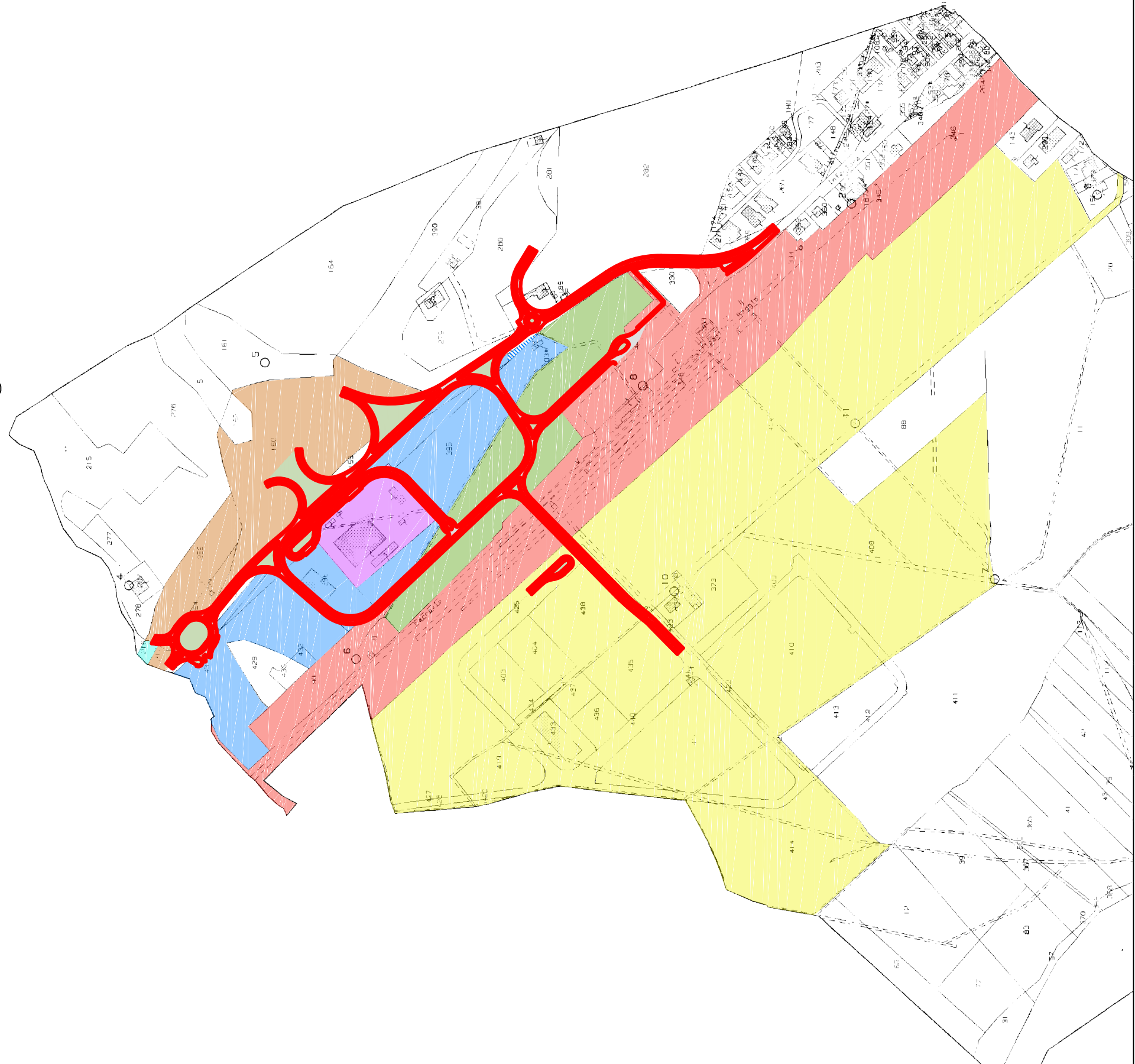




LEGENDA  
CATASTALE COMUNE DI CASAL VELINO FOGLIO 7

PLANIMETRIA CATASTALE CON PROGETTO  
(Particelle interessate dall'intervento)

PART.	INTESTATARIO	QUALITA'	SUP.INT. m <sup>2</sup>
90	Comune di Casal Velino	Seminativo	823
211		Seminativo	49
274		Seminativo	2143
395		Seminativo	2836
396		Pertinenza ente urbano	2230
397		Seminativo	729
		Somma	8810
160	Amministrazione beni demaniali Acquavella	Seminativo	217
217		Pascolo cespugliato	210
252		Seminativo	561
254		Seminativo	1162
		Somma	2150
8	Demanio dello Stato Ramo Ferrovie	Ferrovia sede propria	40
90		Seminativo	874
329		Ferrovia sede propria	2576
348		Ferrovia sede propria	2040
		Somma	5530
328	Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per Azioni - FS	Pascolo	12200
216	ANAS Azienda Nazionale Autonoma delle Strade	Pascolo cespugliato	43
289	CO.RI. SA4	Pertinenza ente urbano	1979
9	Privati	Seminativo	1429
10		Seminativo irriguo	1662
371		Seminativo	3143
372		Pertinenza ente urbano	81
373		Seminativo	95
		Somma	6410



**1a** Ante operam



**1b** Post operam



**2a** Ante operam



**2b** Post operam



**3a** Ante operam



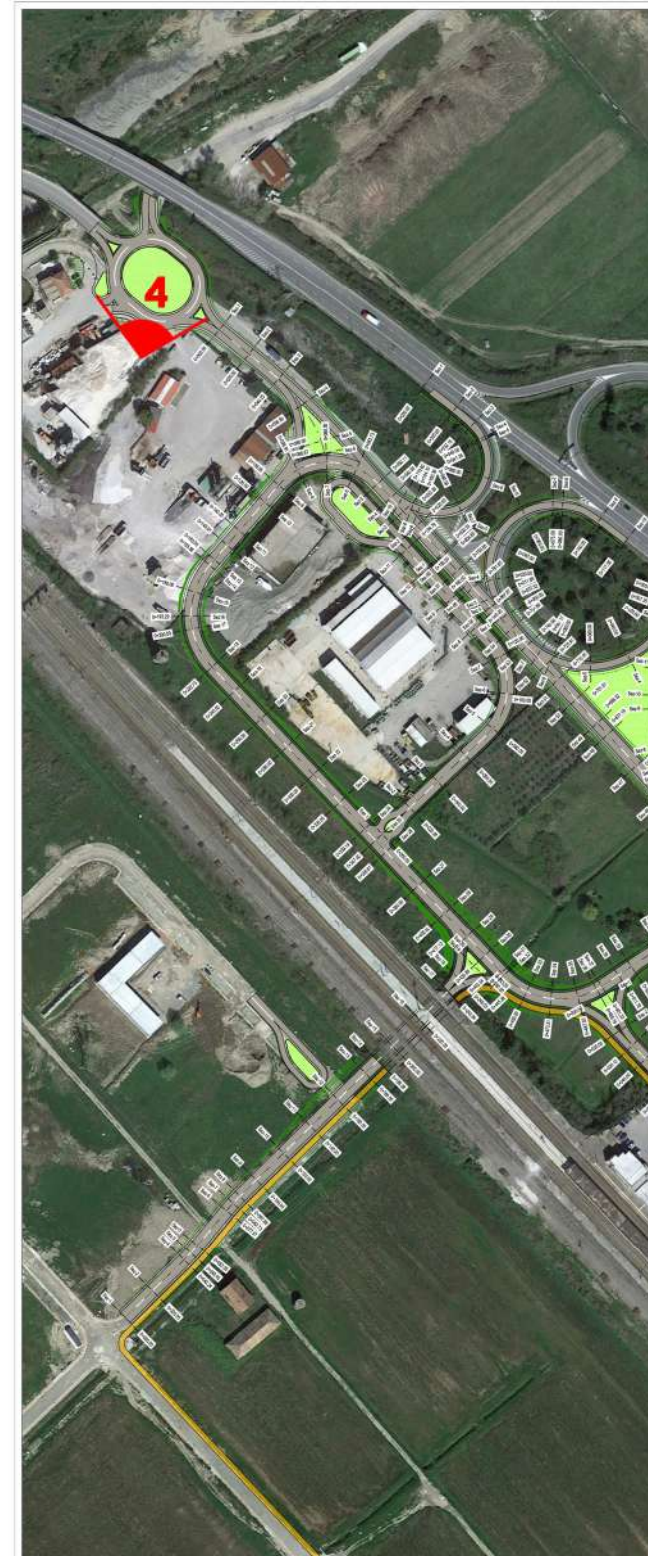
**3b** Post operam



**LEGENDA  
CONI OTTICI**

-  **1** Vista sopraelevata (Nuovo accesso scalo)
-  **2** Vista sopraelevata (Imbocco sottopasso)
-  **3** Vista sopraelevata (Svincolo Var. SS18)





**LEGENDA  
CONI OTTICI**

**4** Vista quota pedone  
(Accesso nord)  
SS Omignano - Vallo Scalo

**4a** Ante operam



**4b** Post operam



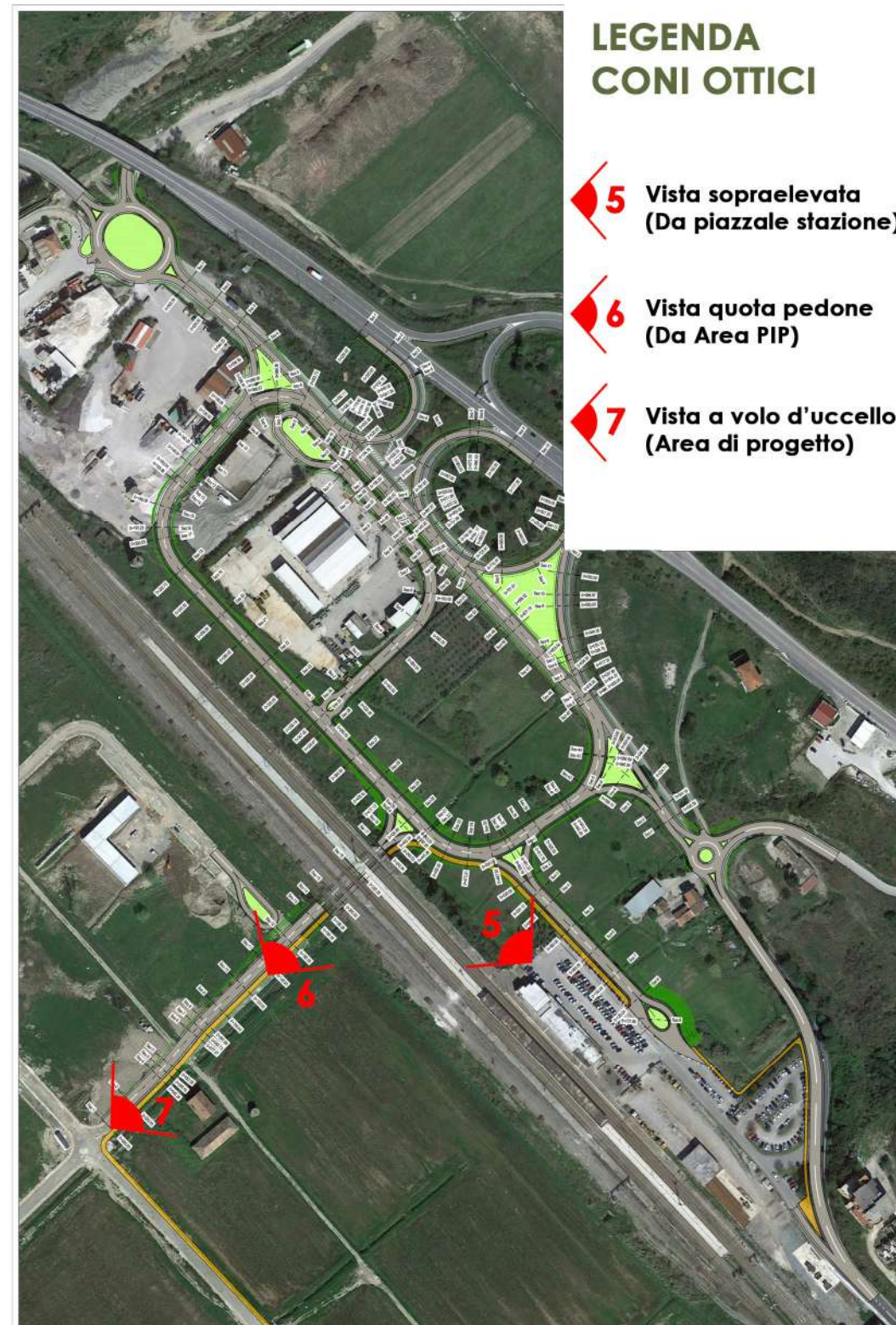
**PARKWAY ALENTO**

**SIMULAZIONI FOTOREALISTICHE**

**(2 di 3)**

## LEGENDA CONI OTTICI

-  **5** Vista sopraelevata  
(Da piazzale stazione)
-  **6** Vista quota pedone  
(Da Area PIP)
-  **7** Vista a volo d'uccello  
(Area di progetto)



**PARKWAY ALENTO**  
SIMULAZIONI FOTOREALISTICHE  
(3 di 3)



**5a** Ante operam



**5b** Post operam



**6a** Ante operam



**6b** Post operam



**7a** Ante operam



**7b** Post operam