

**Lista di controllo per la valutazione preliminare  
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

## 1. Titolo del progetto

Lavori di "completamento" della SS16 Tronco Maglie – Otranto, consistenti nella realizzazione di una **rampa di uscita per Minervino di Lecce** al km 991+400 e di una **rotatoria all'intersezione con la S.P.59**. L'area di intervento è ubicata nel comune di Palmariggi.

## 2. Tipologia progettuale

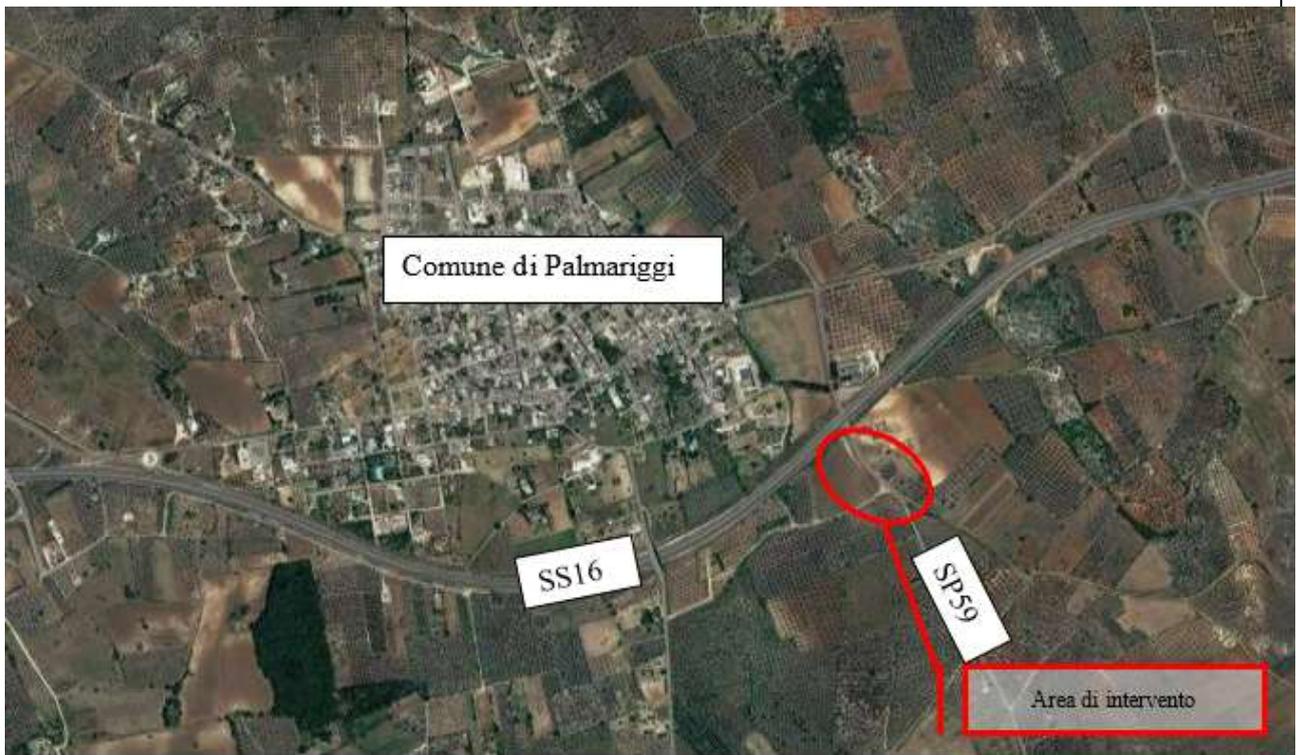
<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto 2 lettera h	Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II).
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

La proposta progettuale riguarda il completamento di un progetto già realizzato, ossia l' "Ammodernamento della SS16 - Tronco Maglie – Otranto (tra il km 985+000 ed il km 999+000) con adeguamento alla sez. III C.N.R. 78/80".

L'attuale proposta progettuale consiste nella realizzazione di una rampa di diversione dall'asse principale al km 991+400 per Minervino di Lecce e di una rotatoria nell'intersezione con la SP59.

La finalità principale dell'intervento è garantire un'uscita verso Minervino di Lecce e contestualmente migliorare le attuali **condizioni di sicurezza della viabilità provinciale della SP 59** per effetto dell'adeguamento della piattaforma stradale e della riduzione di punti di conflitto (realizzazione della rotatoria). La presente proposta contempla anche l'installazione di nuove barriere di sicurezza e la **razionalizzazione del sistema di raccolta delle acque di piattaforma e di versante/scarpate**.



*Ortofoto con indicazione dell'area di intervento.*



*Ortofoto con indicazione del punto di vista usato per l'elaborazione del fotoinserimento di seguito riportato*



*Stato ante operam*



*Stato post operam*

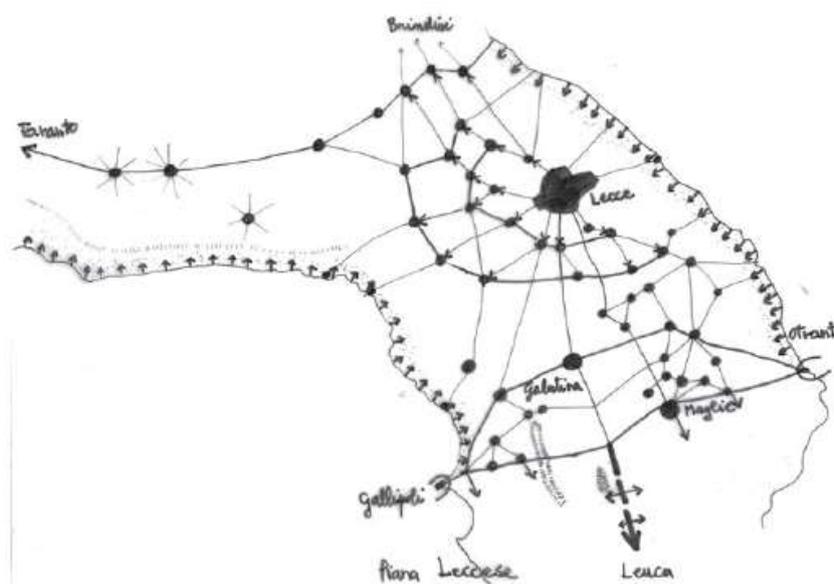
## 4. Localizzazione del progetto

### **AREA VASTA OGGETTO DI STUDIO**

#### STRUTTURA IDRO-GEO-MORFOLOGICA

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

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



*Schematizzazione Ambito Tarantino-Leccese*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### STRUTTURA ECOSISTEMICO-AMBIENTALE

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

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

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

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

### PAESAGGI RURALI

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

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

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

L'ambito copre una superficie di 220.790 ha, in cui sono presenti aree naturali a pascolo, praterie ed incolti di macchie e garighe, oltre ad aree connotate da boschi di conifere. Si rinvengono anche ampie superfici paludose sia interne che salmastre, laghi e stagni costieri.

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

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

### VALORI PATRIMONIALI

I valori visivo-percettivi dell'ambito sono rappresentati dai luoghi privilegiati di fruizione del paesaggio (punti e strade panoramiche e paesaggistiche) e dai grandi scenari e dai principali riferimenti visuali che lo caratterizzano. I luoghi privilegiati di fruizione del paesaggio sono costituiti dai Punti Panoramici che rappresentano i siti accessibili al pubblico, posti in posizione orografica strategica, dai quali si gode di visuali panoramiche sui paesaggi, i luoghi o gli elementi di pregio dell'ambito, quali:

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

Strade panoramiche, quale la strada litoranea adriatica, la strada litoranea ionica, la strada subcostiera SP 359, la SP 122 e la SP 361 Maglie Collepasso.

## **PIANIFICAZIONE REGIONALE**

### PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)

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

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

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

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

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

In particolare il **Sistema infrastrutturale per la mobilità dolce (c)**, individua una rete multimodale della mobilità lenta, interconnessa al sistema infrastrutturale regionale (così come delineato dal Piano dei Trasporti), al fine di rendere percorribile e fruibile il territorio regionale, lungo i tracciati carrabili, ferroviari, ciclabili o marittimi, che connettono, con tratte panoramiche e suggestive, i paesaggi pugliesi. Nasce dall'esigenza di connettere e mettere a sistema le risorse paesistico-ambientali e storico-culturali attraverso il ridisegno e la valorizzazione di una nuova "geografia fruitivo-percettiva" dei paesaggi pugliesi, strutturata su modalità alternative di godimento e accesso ad ambiti e figure territoriali.

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

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

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

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



*Sistema infrastrutturale per la mobilità dolce*

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

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

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

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

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

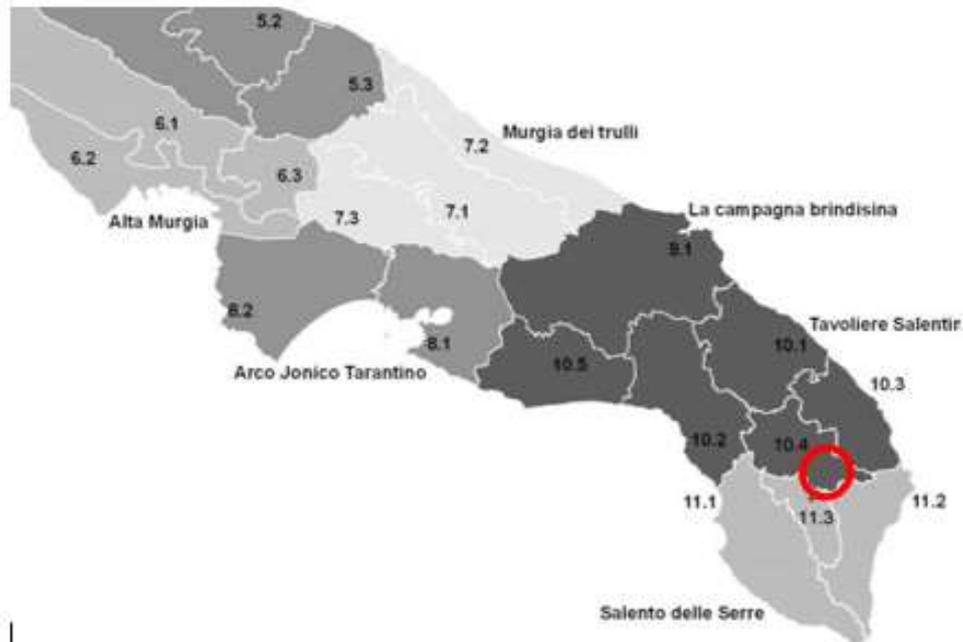


Campagna profonda
  Parco Agricolo Multifunzionale di Riqualificazione

*Il Patto Città-Campagna*

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

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



*Ambiti Paesaggistici*

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

**AREA OGGETTO DI STUDIO**

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



*Individuazione su ortofoto dell'area oggetto di studio*

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

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

Palmariggi ancora oggi è un paese prevalentemente agricolo con piccole aziende a conduzione familiare, gli uliveti e la macchia mediterranea ne danno il tipico aspetto del villaggio immerso nel paesaggio salentino. L'area pertanto è connotata da una carenza di fitocenosi naturali; a causa di un territorio notevolmente antropizzato. La flora spontanea, alquanto povera di specie e limitata nel numero degli individui, sopravvive esclusivamente lungo i bordi delle strade e tra le pietre dei vecchi muri di cinta. La penuria di fitocenosi spontanea ha come conseguenza la ridotta presenza di specie animali.

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

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

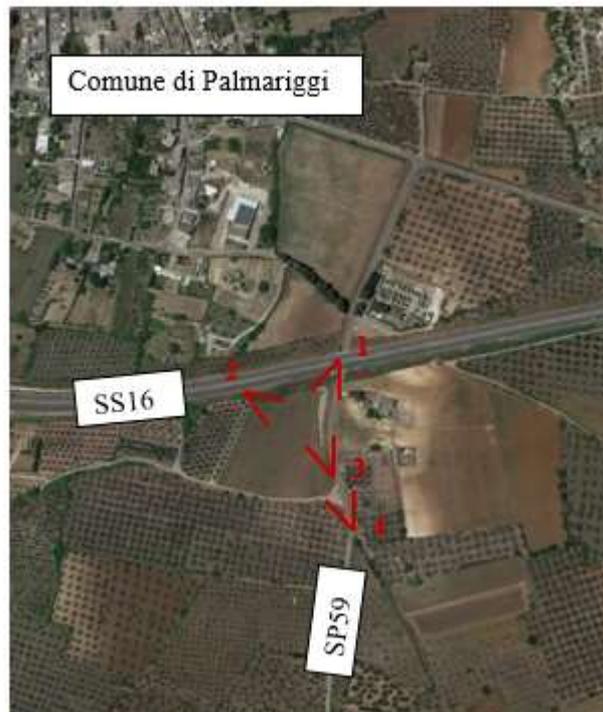


pianeggianti, non presentano luoghi da dove si hanno condizioni visuali e percettive a vasta scala, tali da produrre evidenti effetti scenici e/o cromatici.

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

#### **RILIEVO FOTOGRAFICO STATO DEI LUOGHI**

Si forniscono alcune riprese fotografiche atte a identificare lo stato dei luoghi interessati dal progetto in esame.



*Keyplan*



*Ripresa fotografica n.1 dalla SS16*



*Ripresa fotografica n.2 dalla SS16*



*Ripresa fotografica n.3 dalla SP59*



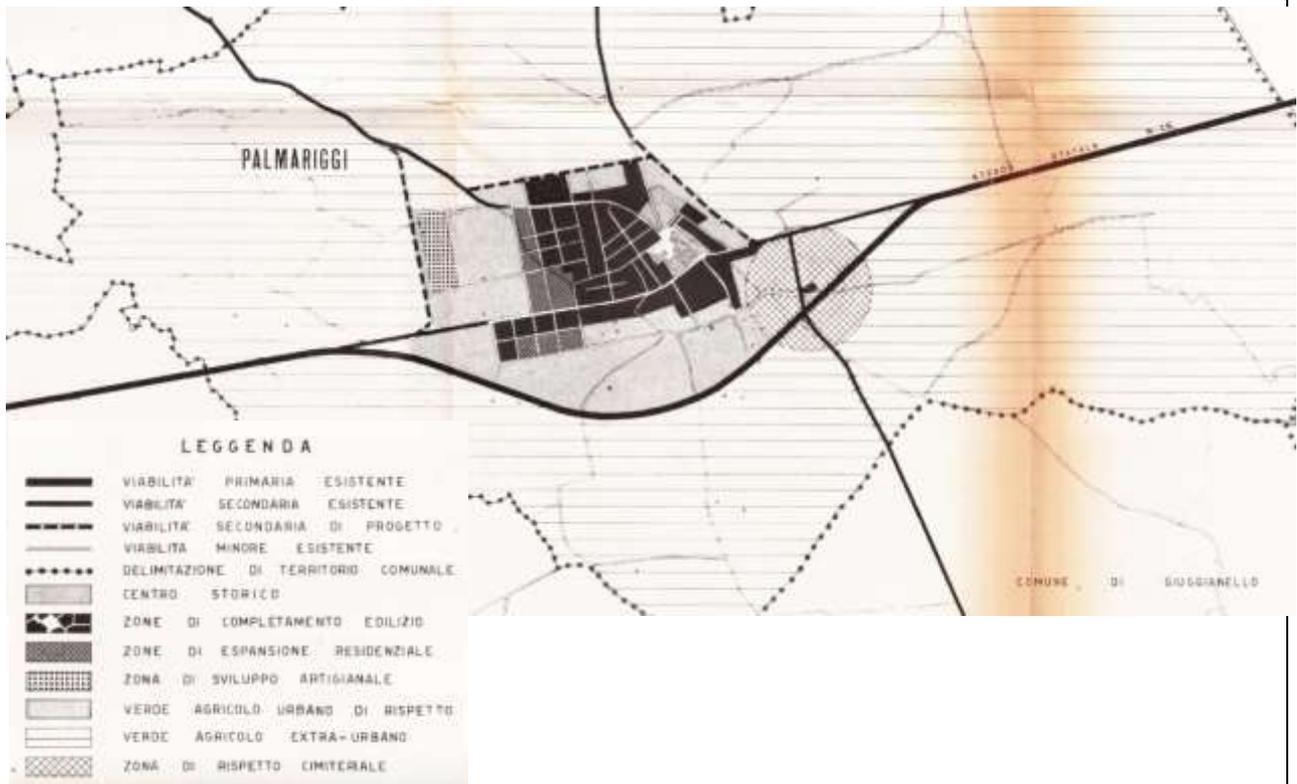
*Ripresa fotografica n.4 dalla SP59*

## PIANIFICAZIONE COMUNALE

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

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

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



*Stralcio della Planimetria Generale – Programma di Fabbricazione*

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

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

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



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

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

*“Le zone di rispetto nel territorio comunale sono costituite dalle aree situate intorno al cimitero e dalla fascia a protezione del nastro stradale fuori del perimetro dei centri abitati e degli insediamenti previsti dal*

*Programma di Fabbricazione. In tali zone è fatto divieto assoluto di eseguire costruzioni sia stabili che provvisorie. Le zone di rispetto cimiteriale, delimitate ed indicate nelle planimetrie; per esse si richiamano le delimitazioni stabilite dall'art. 338 del T.U. delle leggi sanitarie 27 luglio 1934 n. 1265 e Legge 27 Ottobre 1957 n. 983. Sono ammessi soltanto manufatti connessi con l'attività cimiteriale. Le fasce di rispetto a protezione della viabilità sono invece individuate e delimitate dalle norme contenute negli artt. del D.M n. 1404/1968 (G.U. n. 96 del 13 aprile del 1968), in funzione del tipo di viabilità da salvaguardare."*

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

La disamina eseguita sulla pianificazione di livello comunale, in considerazione della tipologia dell'intervento previsto dal progetto, **non evidenzia particolari impedimenti alla realizzazione degli interventi in progetto.**

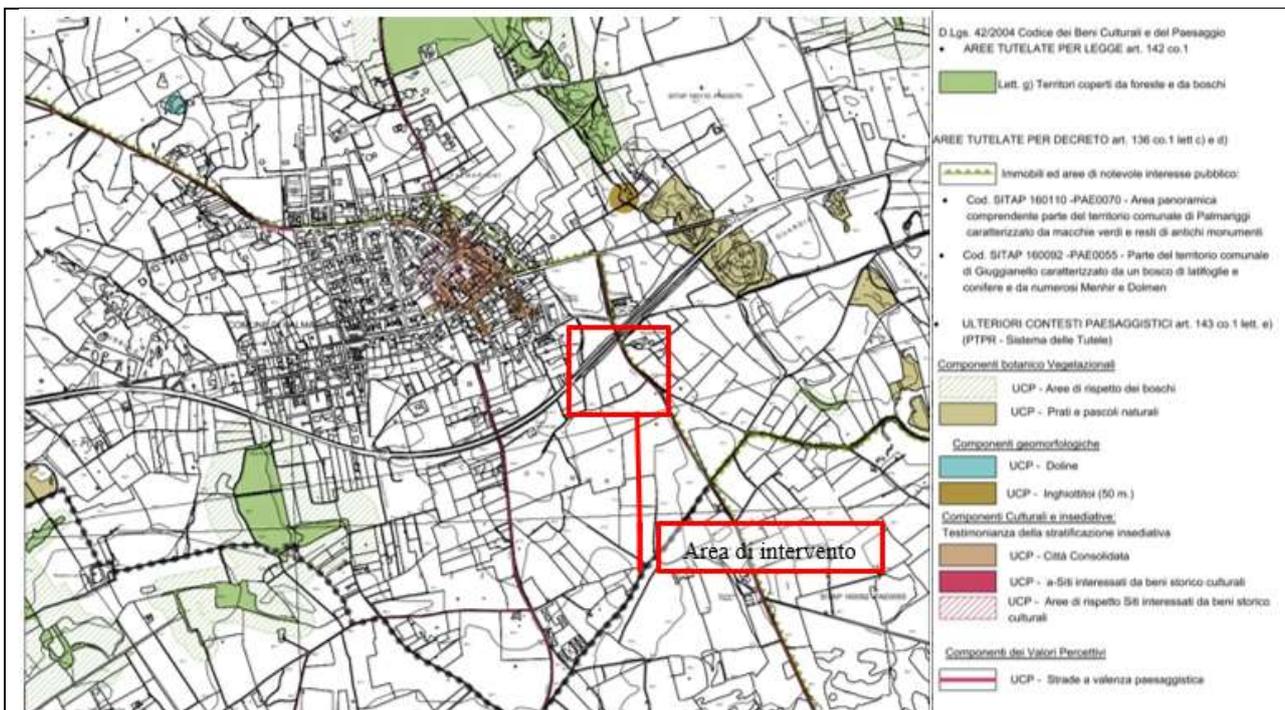
#### **QUADRO VINCOLISTICO ED AREE NATURALI PROTETTE**

Nel fornire un quadro delle relazioni tra sito di intervento oggetto di studio e la normativa vigente in materia di Beni culturali e Paesaggio, con riferimento a:

- D.Lgs. 42/2004 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio"
- Vincolo Idrogeologico ai sensi del R.D.L. n. 3267/23
- Elenco siti di importanza comunitaria (S.I.C.) e delle zone di protezione speciale (Z.P.S.), individuati ai sensi delle direttive n. 92/43/CEE e n. 79/409/CEE.

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

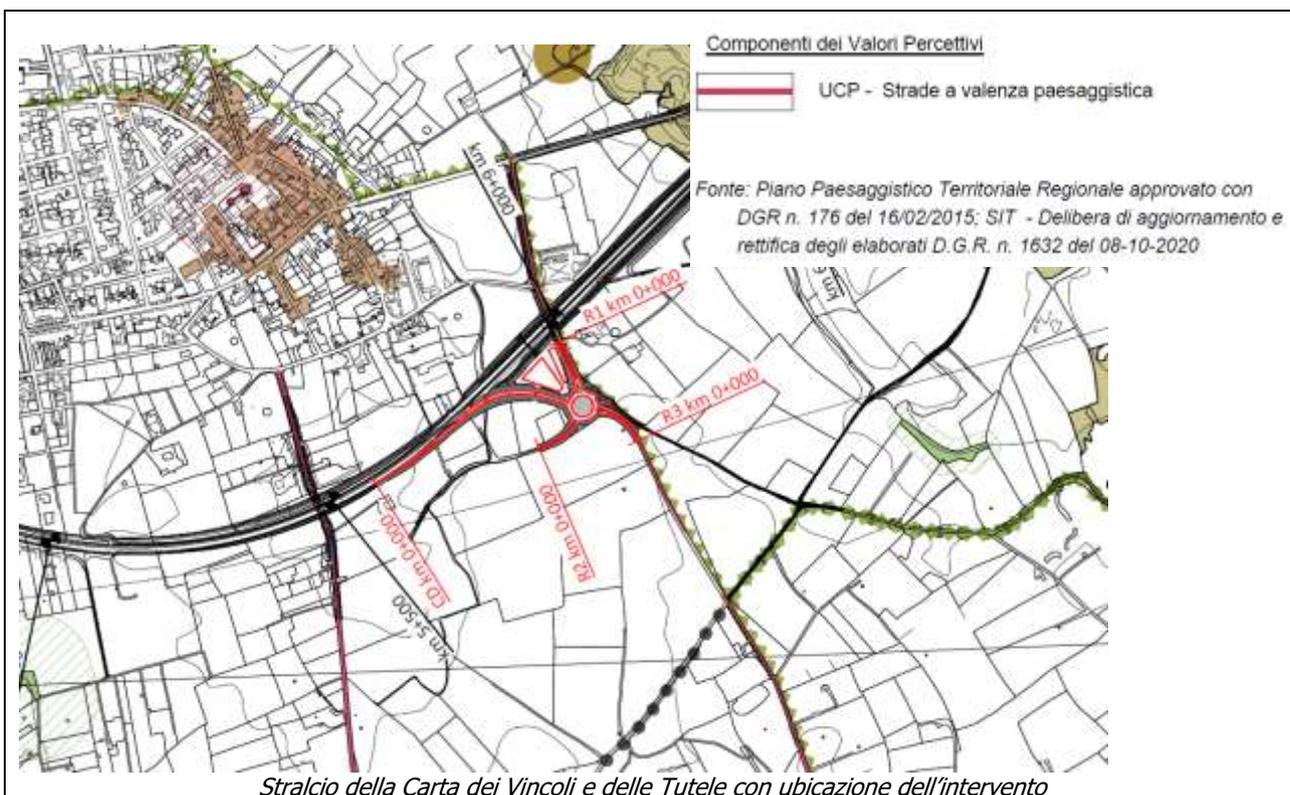
L'elaborato grafico "Carta dei Vincoli e delle Tutele", redatta in scala 1:10.000, è stato redatto considerando tutti i vincoli e le tutele che rientrano nel D.Lgs. 42 del 2004 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, che rientrano ai sensi dell'articolo 10 della Legge 6 Luglio 2002, n. 137" e per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



Carta dei Vincoli e delle Tutele

Come si evince dallo stralcio cartografico riportato a seguire, l'intervento in progetto interessa, per un breve tratto, la S.P. 59, connotata dal P.P.T.R. come strada a valenza paesaggistica (UCP), nello specifico, le Componenti dei Valori Percettivi normati dall'art.143 del D.Lgs 42/2004 e ai sensi dell'art.91 *Accertamento di compatibilità paesaggistica* delle N.T.A del Piano Regionale. L'intervento pertanto risulta subordinato all'ottenimento della compatibilità paesaggistica, tesa ad acclarare la compatibilità con le norme e gli obiettivi del Piano.

Non vengono interessate ulteriori aree tutelate dal D.Lgs 42/2004, aree soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.L. n. 3267/23 e aree protette istituite o proposte iscritte nella Rete Natura 2000.



L'art. 85 "Definizione degli ulteriori contesti di cui alle componenti dei valori percettivi" delle N.T.A. del P.P.T.R. stabilisce che le strade a valenza paesaggistica (art. 143 comma 1, lett. e, del Codice) consistono nei tracciati carrabili, rotabili, ciclo-pedonali e natabili dai quali è possibile cogliere la diversità, peculiarità e complessità dei paesaggi che attraversano paesaggi naturali o antropici di alta rilevanza paesaggistica, che costeggiano o attraversano elementi morfologici caratteristici (serre, costoni, lame, canali, coste di falesie o dune ecc.) e dai quali è possibile percepire panorami e scorci ravvicinati di elevato valore paesaggistico.

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

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

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

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

- a1) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere l'integrità dei peculiari valori paesaggistici, nella loro articolazione in strutture idrogeomorfologiche, naturalistiche, antropiche e storico-culturali, delle aree comprese nei coni visuali;
- a2) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere, con interventi di grandi dimensioni, i molteplici punti di vista e belvedere e/o occludere le visuali sull'incomparabile panorama che da essi si fruisce;
- a3) realizzazione e ampliamento di impianti per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;
- a4) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per quanto previsto alla parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
- a5) nuove attività estrattive e ampliamenti.

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

- c1) comportino la riduzione e la mitigazione degli impatti e delle trasformazioni di epoca recente che hanno alterato o compromesso le relazioni visuali tra le componenti dei valori percettivi e il panorama che da essi si fruisce;
- c2) assicurino il mantenimento di aperture visuali ampie e profonde, con particolare riferimento ai coni visuali e ai luoghi panoramici;
- c3) comportino la valorizzazione e riqualificazione delle aree boschive, dei mosaici culturali della tradizionale matrice agricola, anche ai fini della realizzazione della rete ecologica regionale;
- c4) riguardino la realizzazione e/o riqualificazione degli spazi verdi, la riqualificazione e/o rigenerazione architettonica e urbanistica dei fronti a mare nel rispetto di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo;
- c5) comportino la riqualificazione e valorizzazione ambientale della fascia costiera e/o la sua rinaturalizzazione;
- c6) riguardino la realizzazione e/o riqualificazione degli spazi verdi e lo sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile;
- c7) comportino la rimozione e/o delocalizzazione delle attività e delle strutture in contrasto con le caratteristiche paesaggistiche, geomorfologiche, naturalistiche, architettoniche, panoramiche e ambientali dell'area oggetto di tutela.

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

5. In sede di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all'art. 91, ai fini della salvaguardia e della corretta utilizzazione dei siti di cui al presente articolo, si considerano **non ammissibili** tutti i piani, progetti

e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare quelli che comportano:

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

#### **ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA**

Dal punto di vista paesaggistico l'intervento di completamento apporterà delle modificazioni della morfologia e dell'assetto percettivo attuali, pur se dall'analisi del contesto risulta una discreta capacità di assorbimento visuale. La progettazione è stata condotta con il principale obiettivo di conseguire la qualità delle trasformazioni e la coerenza con gli indirizzi e le prescrizioni della pianificazione paesaggistica. Il metodo utilizzato ha previsto, in prima istanza, un'attenta e puntuale analisi degli elementi strutturanti il paesaggio e della situazione vincolistica; successivamente i dati ricavati dalle analisi condotte sono stati confrontati con il progetto così da poter evidenziare eventuali elementi di criticità e le azioni progettuali "dovute" per la mitigazione di essi.

L'area in cui si inseriscono le opere in progetto sono aree tipiche del paesaggio antropico, caratterizzate dai mosaici di oliveti, frutteti e vigneti in cui è leggibile una trama agraria piuttosto fitta. Il paesaggio che ne deriva è articolato e frammentato, all'interno di un contesto caratterizzato da visuali ampie tipiche dell'ambito agricolo dei mosaici culturali.

Nell'ambito di progetto non sono presenti elementi di rilevanza storico culturale identitari. Nella zona, vi è un'area tutelata ai sensi dell'Art. 136 del D.Lgs 42/2004 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico", valutata di rilevanza paesaggistico-ambientale per la sua originaria bellezza e composizione naturale. L'area è caratterizzata da macchie verdi ed essenze locali e costituisce un quadro panoramico di grande rilievo nonchè per i resti di antichi monumenti, un insieme di cose immobili avente valore estetico e tradizionale (*rif. cod. SITAP 160110 – PAE0070*): **il progetto di completamento di cui alla presente proposta progettuale non stabilisce alcun rapporto, diretto o indiretto, con la precitata area tutelata.**

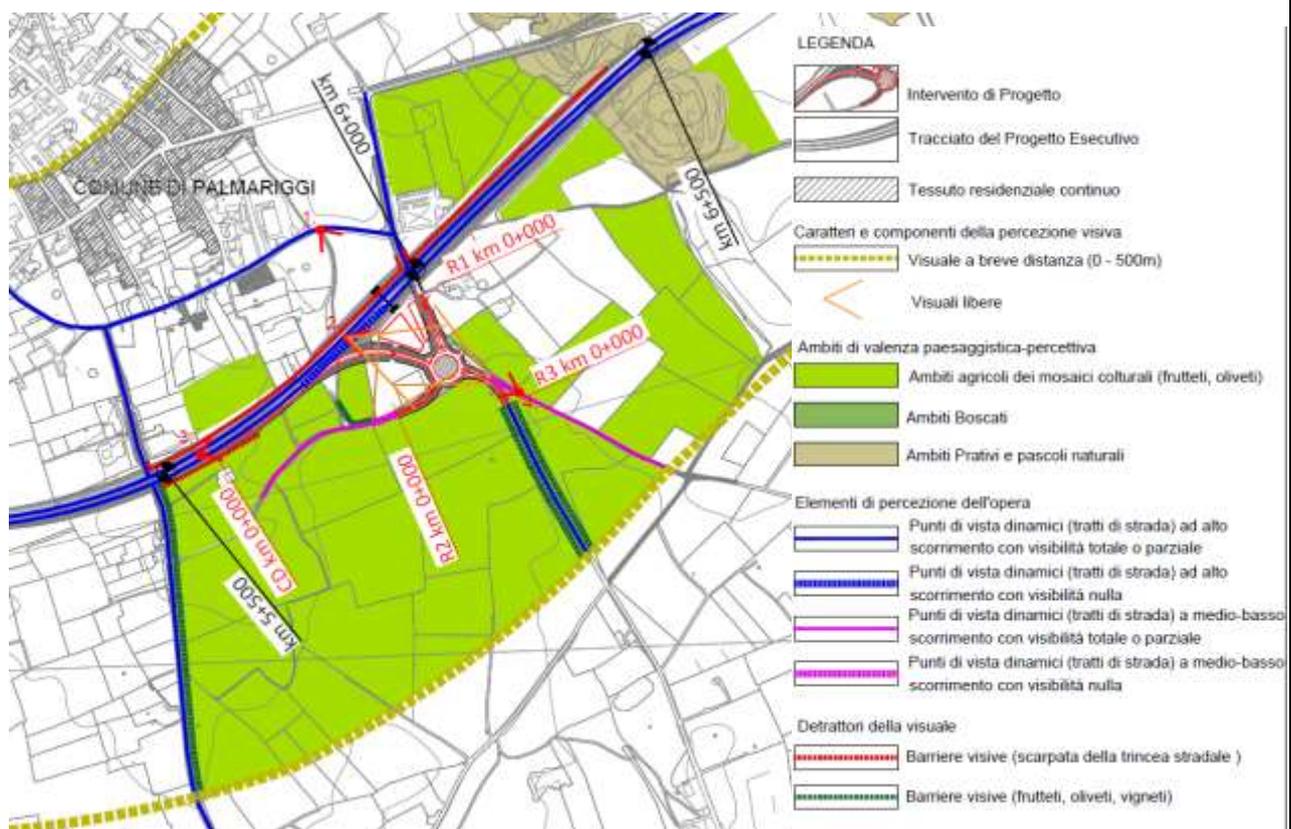
Dal punto di vista delle tutele, l'intervento in progetto risulta interessare unicamente un breve tratto della SP59, connotata come "UCP-Strada a valenza paesaggistica – Componenti dei valori percettivi", la quale viene definita, dall'art. 85 delle NTA del PPTR, come un "*tracciato carrabile e ciclopedonale dal quale è possibile cogliere la diversità e complessità del paesaggio che attraversa paesaggi naturali o antropici di alta rilevanza paesaggistica, che costeggia o attraversa elementi morfologici caratteristici (serre, costoni, lame, canali, coste di falesie o dune ecc.) e dai quali è possibile percepire panorami e scorci ravvicinati di elevato valore paesaggistico.*"

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

Il progetto determina una trasformazione del territorio compatibile con la struttura estetico-percettiva del paesaggio, ponendosi come obiettivo primario il mantenimento degli orizzonti visuali percepibili dalla SP.59, non occultando gli elementi presenti che fungono da riferimento visuale di riconosciuto valore identitario del contesto. L'intervento inoltre salvaguarda la nuova geografia percettiva legata alla fruizione lenta dei paesaggi, attraverso una soluzione progettuale che si prefigge il mantenimento della pista ciclabile esistente parallela alla strada provinciale. Con l'introduzione della nuova rotatoria, che rende necessaria la diminuzione di velocità dei veicoli della stessa, si assicura contestualmente una fruizione percettiva lenta. Ai fini della salvaguardia della componente percettiva, **il progetto non contrasta con gli obiettivi di qualità e con le norme contenute nelle N.T.A. del Piano Paesaggistico Regionale**. L'intervento in progetto non apporta modificazioni dell'attuale stato dei luoghi tali da compromettere l'integrità dei peculiari valori paesaggistici, nella loro articolazione in strutture idrogeomorfologiche, naturalistiche, antropiche e storico-culturali, delle aree comprese nei coni visuali.

Inoltre, l'intervento non compromette punti di fruizione visiva sul paesaggio esistente.

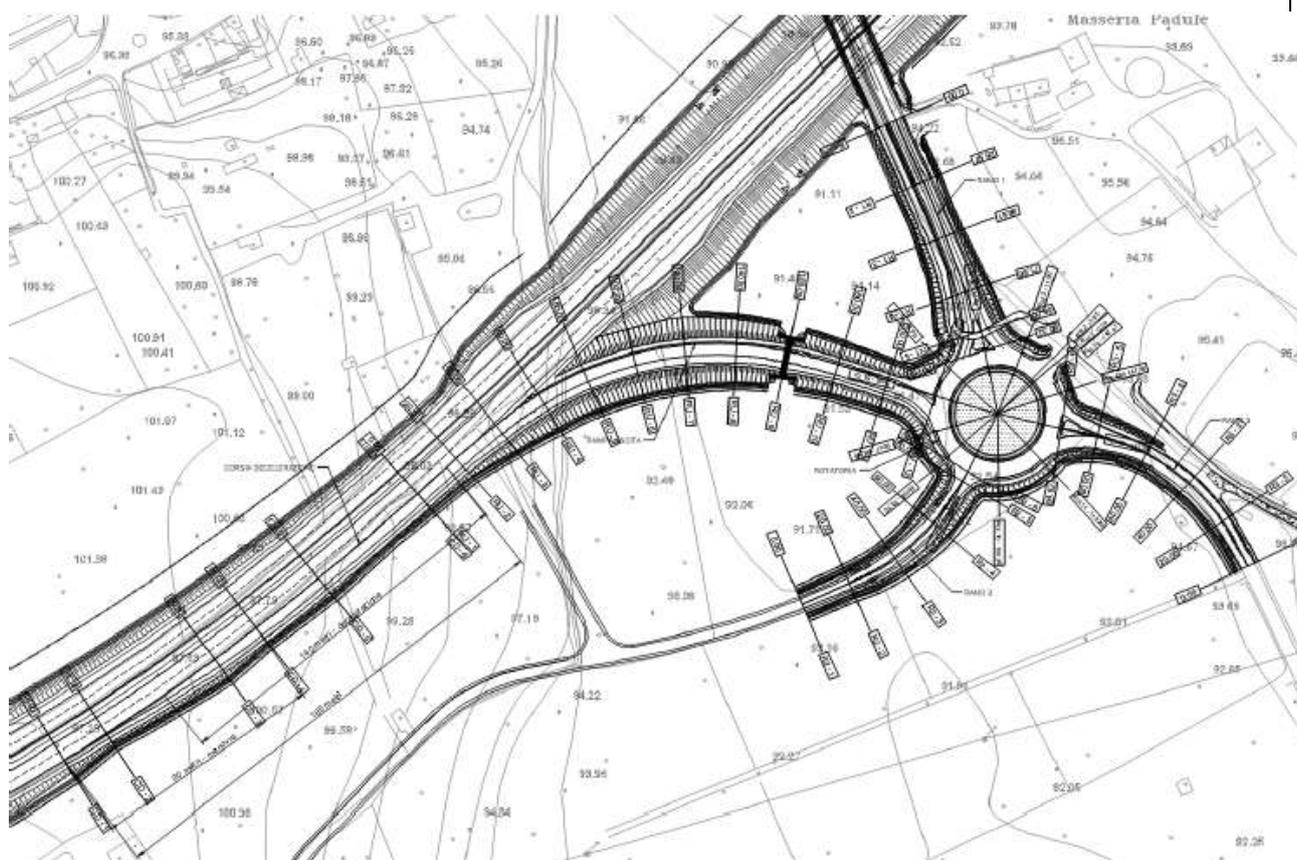
Ci si attende pertanto che, con la trasformazione introdotta dall'adeguamento dell'infrastruttura di progetto, si inneschi **un'azione di miglioramento della connessione territoriale**, nel rispetto del valore espresso dai "valori percettivi". Per completezza si riporta a seguire lo stralcio planimetrico della tavola "Morfologia e Percezione visiva



*Stralcio Morfologia e percezione Visiva*

## 4. Caratteristiche del progetto

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



*Stralcio planimetrico di progetto*

La proposta progettuale prevede la realizzazione di:

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

### **CORSIA DI DECELERAZIONE dalla SS16**

Le corsie di uscita devono consentire al veicolo che vuole effettuare la manovra di svolta di uscire dalla carreggiata della strada impegnata, disturbando il meno possibile il flusso che percorre la carreggiata medesima. Questa condizione è un fattore di sicurezza per la circolazione, in quanto l'eventuale

decelerazione sulla carreggiata principale da parte di un veicolo che si predispone alla manovra di uscita e quindi, non predisposti al rallentamento.

La corsia dunque sarà costituita da un tratto di raccordo di lunghezza 90 m, (D.M.19/04/2006 per strade con  $V_p = 120$  km/h), un tratto di lunghezza 140 m che garantisce il passaggio da 120 a 60 km/h con una decelerazione di 3.0 m/s<sup>2</sup>. La sezione della corsia di decelerazione prevede una corsia da 3,75 m e una banchina in destra da 1,75 m.

### **RAMPA DI USCITA**

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

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

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

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

### **ROTATORIA SULLA SP59**

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

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

### **STRADA PROVINCIALE SP59**

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

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



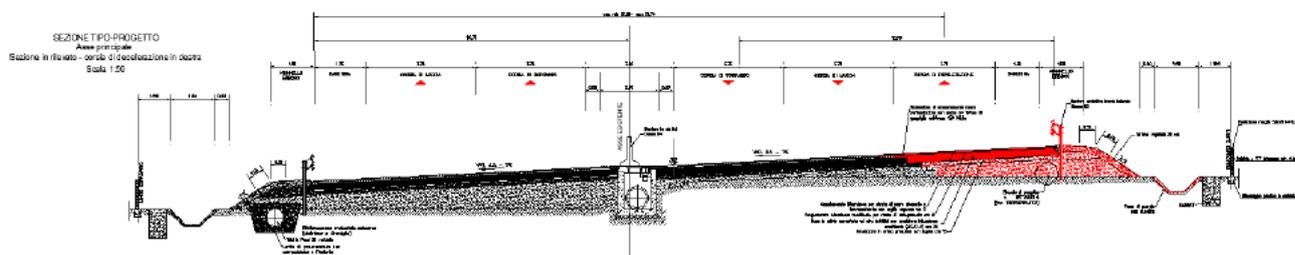
*Stato attuale dei luoghi*

### **SOVRASTRUTTURA STRADALE**

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

- **Corsia di decelerazione asse principale:** la pavimentazione prevista ha uno spessore complessivo di 46 cm ed è costituita, procedendo dalla superficie verso il piano di appoggio, dai seguenti materiali:

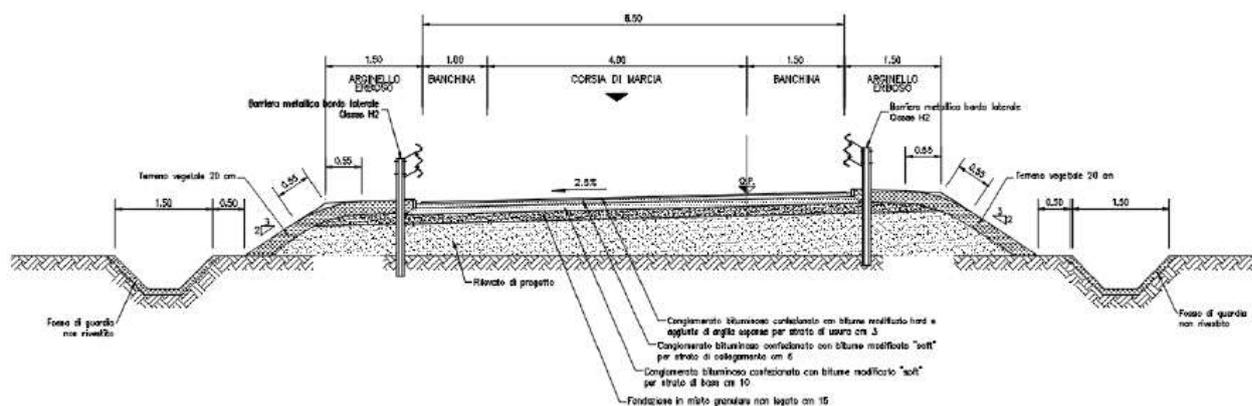
- USURA in conglomerato bituminoso drenante fonoassorbente per uno spessore pari a 5 cm;
- BINDER in conglomerato bituminoso modificato per uno spessore pari a 6 cm;
- BASE in misto cementato ad alta duttilità per uno spessore pari a 20 cm;
- FONDAZIONE in misto granulare non legato per uno spessore di 15 cm.



*Sezione tipo con corsia di decelerazione.*

● **Rampa di svincolo:**

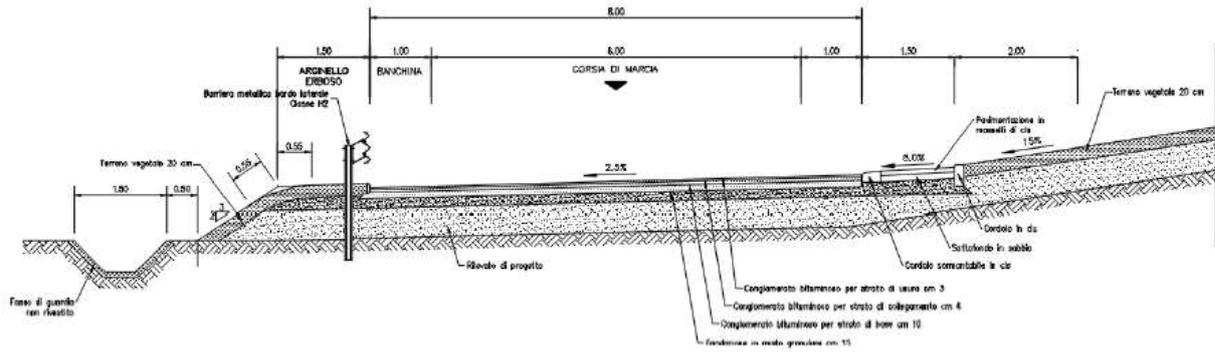
- USURA in conglomerato bituminoso per uno spessore pari a 3 cm;
- BINDER in conglomerato bituminoso a 4 cm;
- BASE in conglomerato bituminoso per uno spessore pari a 10 cm;
- FONDAZIONE in misto granulare non legato per uno spessore di 15 cm.



*Sezione tipo di svincolo monodirezionale*

● **Rotatoria**

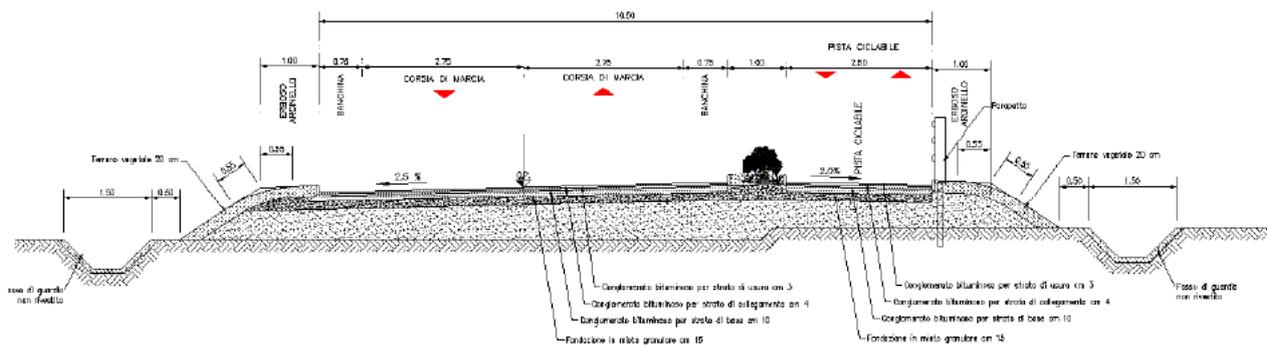
- USURA in conglomerato bituminoso per uno spessore pari a 3 cm;
- BINDER in conglomerato bituminoso per uno spessore pari a 4 cm;
- BASE in conglomerato bituminoso per uno spessore pari a 10 cm;
- FONDAZIONE in misto granulare non legato per uno spessore di 15 cm.



Sezione tipo rotatoria

- **Strada Provinciale 59 e Pista ciclabile**

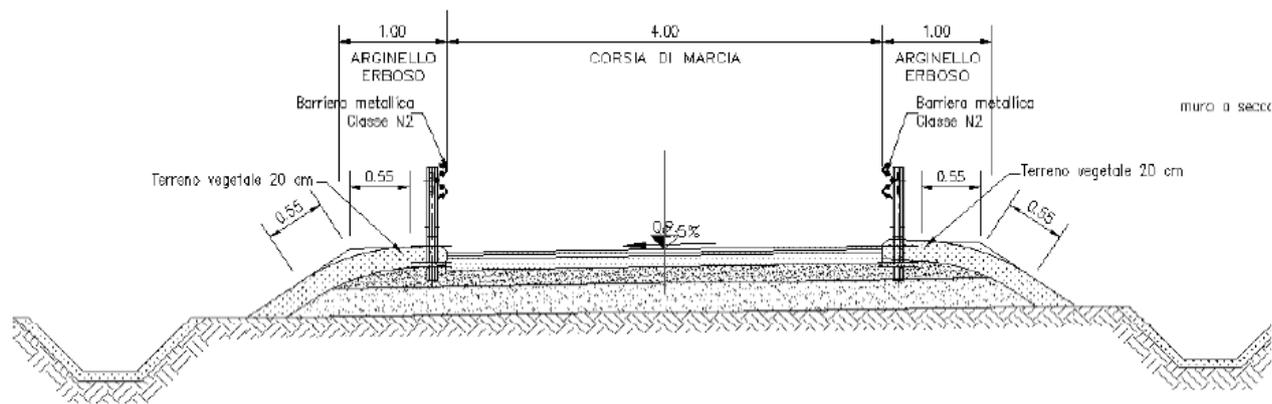
- USURA in conglomerato bituminoso per uno spessore pari a 3 cm;
- BINDER in conglomerato bituminoso per uno spessore pari a 4 cm;
- BASE in conglomerato bituminoso per uno spessore pari a 10 cm;
- FONDAZIONE in misto granulare non legato per uno spessore di 15 cm.



Sezione tipo SP59

- **Strada di collegamento**

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



*Sezione tipo strada di collegamento*

### **BARRIERE DI SICUREZZA**

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

### **SISTEMAZIONE IDRAULICA**

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

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

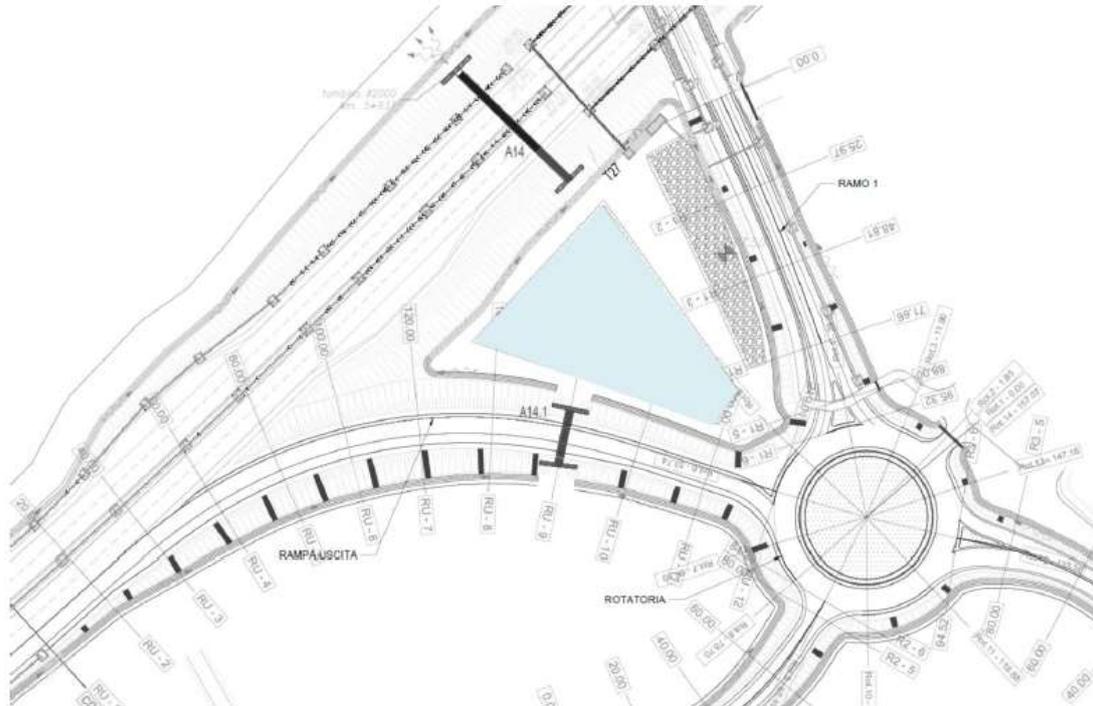
Con il precedente progetto, inoltre, è stata realizzata una vasca di accumulo e smaltimento delle acque meteoriche captate dal sistema di drenaggio, che dopo il trattamento nell'apposito impianto, ubicato subito a ridosso della SP59, raccoglie tutte le acque provenienti dalla strada SP59 e relative pertinenze.

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

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

A supporto del dimensionamento del progetto del bacino di compensazione sopra descritto è stato eseguito uno studio idrologico, allegato al progetto definitivo, sviluppato per effettuare le opportune verifiche

idrauliche inerenti all'inserimento del bacino nel contesto di riferimento. Come si evince dall'immagine di seguito, nell'area di svincolo, è prevista la realizzazione di una vasca di compensazione, che servirà a garantire l'invarianza idraulica dell'area.



*Progetto di inserimento della Vasca e delle sistemazioni idrauliche*

### **INTERVENTI A VERDE**

L'approccio progettuale è partito dall'interpretazione e dalla definizione delle potenzialità vegetazionali delle aree indagate, desunte dalle caratteristiche climatiche e dell'analisi del paesaggio vegetale esistente. Il riscontro della vegetazione potenziale e reale ha, quindi, consentito di individuare gli interventi coerenti con la vocazione dei luoghi.

Vista la natura del contesto e la tipologia delle opere in progetto la scelta progettuale è stata quella di prevedere il solo inerbimento, in particolare nella rotatoria, lungo le scarpate o nelle aree intercluse, al fine di non inserire elementi vegetazionale arbustivi in un ambito territoriale che ne è privo o carente.

### **AREE DI CANTIERE**

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

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

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

- sfruttare aree di scarso valore ambientale ed antropico che siano compatibili con le esigenze logistiche delle opere da realizzare;
- utilizzare aree sufficientemente vaste ed in prossimità di viabilità esistenti e principali per limitare al minimo gli spostamenti dei mezzi di cantiere per gli approvvigionamenti e smaltimenti del materiale;
- utilizzare aree con disponibilità di forniture di energia elettrica ed idrica.
- minimizzazione degli impatti causati dai movimenti di materiali lungo la viabilità stradale esistente;
- utilizzo di aree a basso/nullo pregio ambientale e comunque in grado di consentire l'espletamento delle attività previste;
- utilizzo, ove possibile, di siti già compromessi a fini cantieristici con successiva riambientalizzazione;
- rigorosa applicazione delle norme di sicurezza;
- prossimità a vie di comunicazione accessibili;

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

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



*Planimetria con indicazione dell'area del cantiere base*



*Vista dell'area di cantiere dalla SP 59*

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

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

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

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

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

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

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

### **CANTIERIZZAZIONE ATTIVITA' DI CANTIERE**

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

- Approntamento aree e piste di cantiere
- Scavi e sbancamenti

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

### **GESTIONE MATERIE**

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

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

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

<b>Materiale</b>	<b>u.d.m</b>	<b>Quantità</b>
Sterro	mc	1766,05
Scotico	mc	1969,204

<b>Materiale</b>	<b>u.d.m</b>	<b>Quantità</b>
Terreno vegetale	mc	6539,97
Rilevato	mc	15893,38
fondazione	mc	949,97
Base	mc	623,76
Binder	mc	267,01
Usura	mc	160,93
Cls	mc	194,06

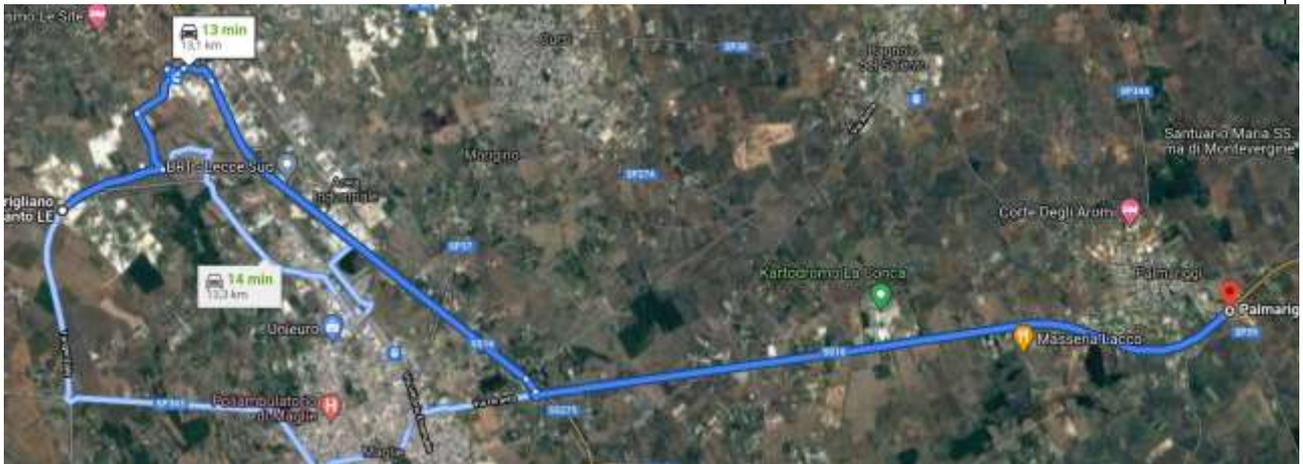
La realizzazione delle opere previste determina la produzione di materiale proveniente da scavi e demolizioni. Come si evince dai dati riportati nelle tabelle di cui sopra, si stima una **produzione limitata di materiale**, provenienti dalle attività necessarie alla realizzazione della rotatoria e della vasca di laminazione. In coerenza con quanto indicato negli strumenti normativi comunitari e nazionali, in cui si promuove l'ottimizzazione dell'uso delle risorse, si evidenzia l'opportunità di conferire i materiali in esubero presso

impianti terzi di recupero dei materiali piuttosto che in discarica, laddove possibile, in relazione alla qualità del materiale.

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

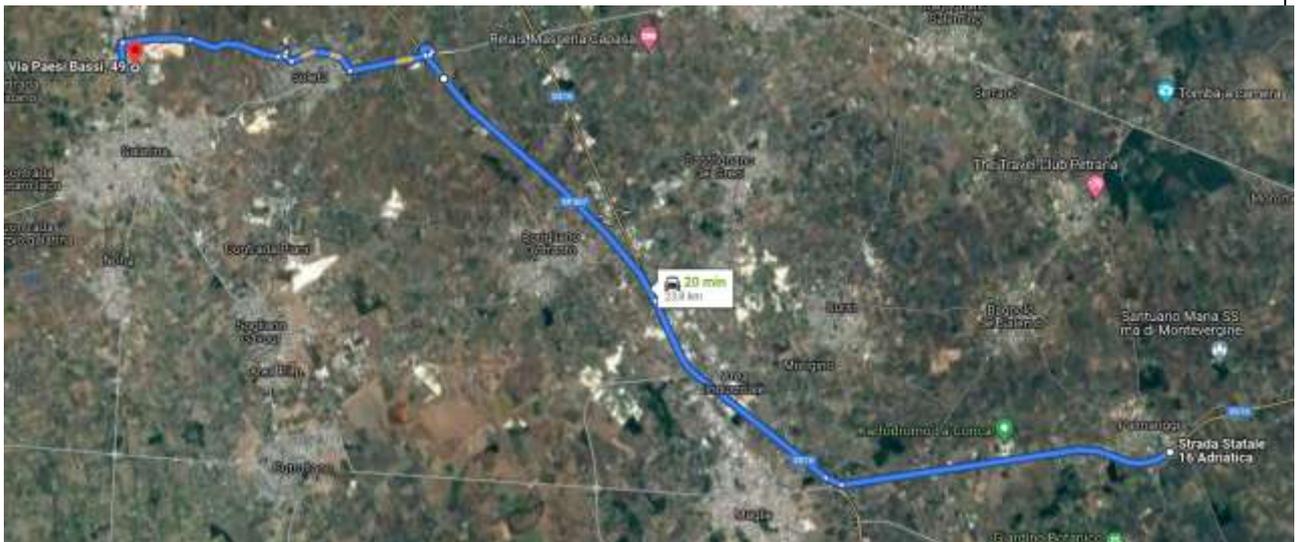
	<b>CODICE CAVA</b>	<b>MATERIALE</b>	<b>COMUNE</b>	<b>PROVINCIA</b>	<b>LOCALITA'</b>	<b>DITTA</b>
1	C_LE_205	Calcareniti da taglio	Corigliano d'Otranto	LE	Murichella	Donno Giovanni & CO
2	C_LE_276	Calcareniti da taglio e inerti	Melpignano	LE	S. Lasi	Nuzzo Luigi
3	C_LE_403	Calcareniti per inerti	Calcareniti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

*Elenco cave nel raggio di 20 km*

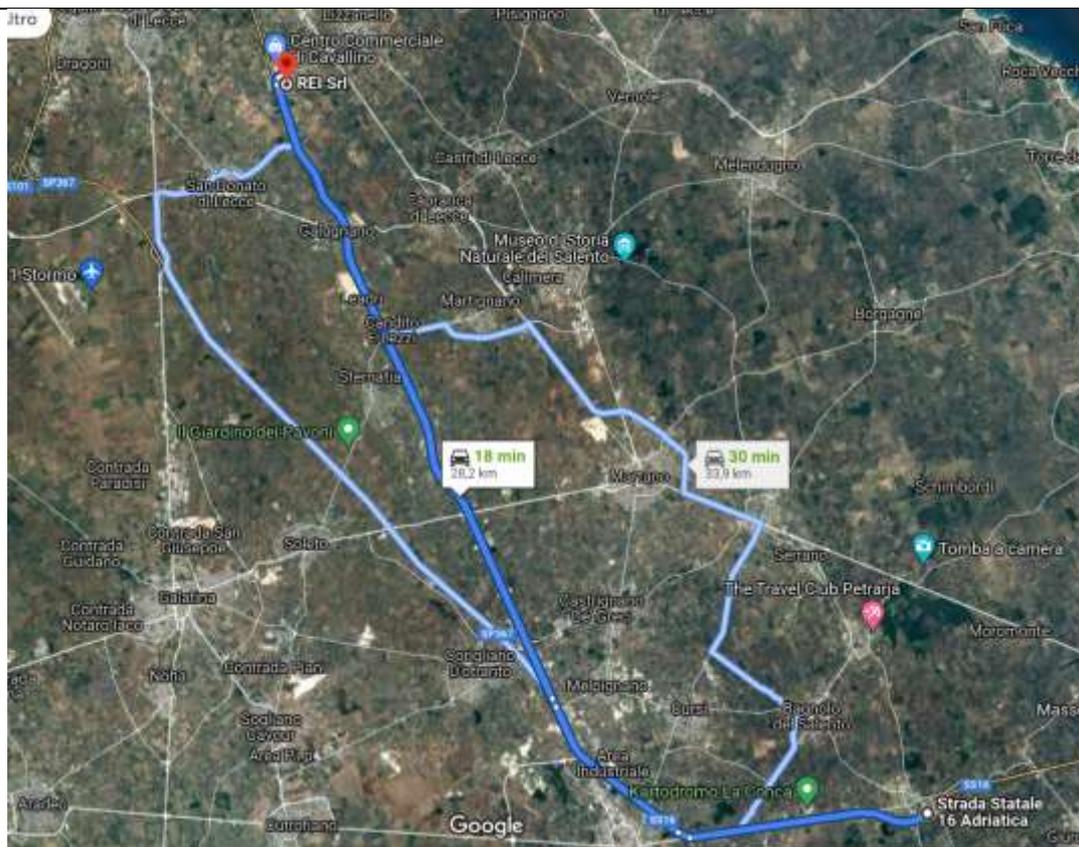


*Tabella – Elenco discariche*

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



*Discariche Ecologia de Pascalis srl*



*Discariche REI srl*

#### Traffici mezzi di cantiere

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

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

#### FASE DI CANTIERE

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

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

Per quanto attiene all'impatto con la componente acque superficiali, si evidenzia che in corrispondenza delle opere in progetto non vi sono corsi d'acqua, per cui si possono escludere impatti diretti.

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

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

L'impatto sulla vegetazione, flora e fauna è da considerarsi limitato in quanto gli interventi, di dimensioni contenute, insistono su aree a seminativo semplice in aree non irrigue prive di vegetazione naturale.

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

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

#### Produzione di inquinamento acustico – vibrazioni

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

- nell'uso di mezzi a motore a combustione interna, è inutile mandare su di giri il motore; di regola la massima potenza erogata dal mezzo si ottiene ad un regime di rotazione del propulsore più basse di quello massimo previsto;
- quando il mezzo sosta in folle per tempi apprezzabili è opportuno spegnere il motore;
- i carter, ripari o elementi di lamiera della carrozzeria devono essere tenuti chiusi e saldamente bloccati;
- non manomettere i dispositivi silenziatori dei motori;
- i rumori generati dall'attrezzo lavoratore possono sensibilmente essere ridotti evitandone l'azionamento a vuoto.

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

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

#### Produzione di polveri

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

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

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

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

#### Sversamenti accidentali

Durante le fasi lavorative che prevedono l'uso di cemento e sostanze potenzialmente inquinanti (additivi del cemento, vernici, diluenti etc.) al fine di minimizzare il rischio di alterazione chimica di suolo e sottosuolo e acque derivante da eventi accidentali (sversamenti), si provvederà ai seguenti accorgimenti.

Nelle aree dove sono previsti gli stoccaggi di materiali e/o depositi tecnologici (oli, carburanti, etc.) e/o lavorazioni industriali (officina, disoleatore, deposito o presenza di trasformatori, etc.) i terreni saranno opportunamente impermeabilizzati. Al fine di prevenire l'alterazione del suolo, le acque ed i fanghi di lavorazione andranno opportunamente raccolti e depositati separatamente da altri materiali, quindi caratterizzati ed eventualmente mandati a discarica ovvero opportunamente trattati ai fini di un loro eventuale riutilizzo. In caso di sversamento accidentale di sostanze inquinanti sul suolo, questo andrà asportato e gestito come un rifiuto e le aree interessate dovranno essere bonificate.

#### Produzione di rifiuti

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

#### FASE DI ESERCIZIO

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

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

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

Il consumo di suolo è di modeste quantità tratto, di contro verrà ripristinata una porzione dell'attuale sede stradale della SP 59.

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

Per quanto attiene alle componenti Vegetazione, Flora e Fauna in fase di esercizio, si segnala che gli impatti generati dalle opere consistono generalmente nella sottrazione aree agricole. Per quanto attiene gli aspetti faunistici si segnala che gli interventi, non modificando significativamente l'attuale configurazione planoaltimetrica pertanto non sono previsti potenziali incrementi degli impatti sulle componenti faunistiche ed ecosistemiche rispetto allo stato attuale.

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

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

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

5. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	
Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	MITE – DEC/DSA/2004/0625 del 21/07/2004
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

6. Iter autorizzativo del progetto proposto	
<i>Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:</i>	
Procedure	Autorità competente
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> Conferenza dei servizi	X CTA
<input checked="" type="checkbox"/> COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA (ART. 91 NTA PPTR)	X COMUNE DI PALMARIGGI - Unione dei Comuni Entroterra Idruntino (Provvedimento di delega n. 841 del 23-03-2010)
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

7. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento è ubicata a 7 km circa dal Fiume Idro.

<sup>1</sup> Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

<sup>2</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

<b>7. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento si colloca a circa 6,30 km dalla Laguna costiera di Alimini Piccolo e a circa 8 km da Alimini Grande. La zona costiera di Otranto dista circa 8,50 km.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento non interessa direttamente aree forestali e si colloca a circa 600 m dall'area boschiva di Palmariggi.
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento è ubicato a circa 4,60 km dalla ZSC IT9150011 "Alimini", a 7,50 km dalla ZSC IT9150016 "Bosco di Otranto", a 8,50 km dalla ZSC IT9150002 "Costa di Otranto – Santa Maria di Leuca", a 11km dalla ZSC IT9150020 "Bosco Pecorara"
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti le aree al punto 5
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le aree di intervento ricadono prevalentemente in aree agricole a bassa densità demografica.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intervento oggetto del presente studio, per un breve tratto, interessa la S.P. 59, connotata dal PPTR come strada a valenza paesaggistica (UCP). Stante la suddetta condizione, si ritiene che il progetto in esame, riguardante interventi di adeguamento di un'infrastruttura viaria esistente, sia conforme a quanto previsto dalla Norma del PPTR per gli Ulteriori Contesti paesaggistici., in ogni caso si procederà all'accertamento della compatibilità paesaggistica presso l'autorità competente

<b>7. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le aree di intervento non interferiscono con produzioni agricole di pregio
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti interferenze dirette o indirette con siti contaminati censiti.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto non ricade in aree sottoposte a vincolo idrogeologico.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti aree inserite nei Piani di assetto idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input checked="" type="checkbox"/> Zona sismica 4	<input type="checkbox"/>	La classificazione dell'area rispetto alle zone sismiche, ai sensi dell'Ord. 3519/2006, individuata secondo valori di accelerazione di picco orizzontale su terreno rigido (ag) con probabilità di superamento del 10% (SLV) in 50 anni (periodo di riferimento VR), è attribuibile alla Zona 4.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Una porzione del tracciato stradale oggetto di adeguamento ricade nella fascia di rispetto cimiteriale, mentre il restante progetto rientra nella fascia di rispetto stradale. Dalla disamina eseguita sulla pianificazione comunale, in considerazione della tipologia dell'intervento non si evidenziano particolari impedimenti alla realizzazione degli interventi in progetto

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

## 8. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p><i>Descrizione:</i> Le opere previste riguardano prevalentemente interventi di adeguamento funzionale della strada esistente che interesseranno la piattaforma stradale, le scarpate e il sistema di raccolta delle acque meteoriche. Inoltre per non interrompere la pista ciclabile esistente si prevede di proseguire la stessa con un nuovo tratto in sede alla piattaforma stradale da dismettere dell'attuale SP59. Tali interventi, seppur localizzati e puntuali determineranno una modifica fisica dei luoghi in relazione principalmente all'uso del suolo.</p>		<p><i>Perché:</i> L'intervento puntuale e circoscritto ad un ambito contenuto, è di una dimensione tale da non compromettere in maniera significativa l'ambiente in relazione alla modifica fisica dei luoghi. Si può affermare, pertanto, che l'intervento non comporta incrementi significativi dell'impatto globale determinato dall'infrastruttura stradale esistente.</p>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto prevede, l'occupazione permanente di suolo, relativo ad aree, per lo più in affiancamento all'attuale strada SP59 ed all'attuale SS16.</p>		<p><i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali relativi all'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente reperibili, stante il volume contenuto degli approvvigionamenti e considerando il reperimento del materiale necessario da cave già autorizzate. Durante l'esercizio della nuova opera non sarà richiesto l'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente disponibili.</p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 8. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto prevede, in fase di cantiere, la movimentazione di materiali con conseguente potenziale immissione in atmosfera di polveri. Grazie però, alle scelte progettuali intese come accorgimenti ad esempio la bagnatura delle aree di cantiere o protezione con teli antipolvere dei cassoni dei mezzi, ci sarà una ridotta probabilità di produzione di sostanze o materiali dannosi per la salute umana.</p>		<p><i>Perché:</i> Considerate le misure di sicurezza, prevenzione e mitigazioni finalizzate all'abbattimento delle polveri in atmosfera e alla riduzione dei livelli sonori attraverso l'utilizzo di nebulizzatori e macchinari a bassa rumorosità, nonché l'assenza di ricettori residenziali limitrofi all'area di cantiere, i potenziali effetti generati dagli interventi in progetto sulla salute umana possono ritenersi non significativi all'interno dell'area di cantiere.</p>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Tutti gli scavi che verranno effettuati produrranno una stima limitata di materiale, proveniente dalle attività necessarie alla realizzazione della rotatoria e della vasca di laminazione. Di questi, una parte sarà riutilizzati in cantiere ed un'altra sarà conferiti a discarica autorizzata.</p>		<p><i>Perché:</i> I volumi prodotti da conferire agli impianti di smaltimento e recupero, stante le tipologie di lavorazioni previste e la gestione dei materiali risultano essere esigui e pertanto non si prevedono effetti potenziali significativi sull'ambiente.</p>	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 8. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<p><i>Descrizione:</i> Al netto della fase di cantierizzazione, l'intervento non prevede incremento dei volumi di traffico e pertanto rispetto alla fase Ante Operam non ci si attendono modificazioni dell'attuale situazione emissiva.</p>		<p><i>Perché:</i> Gli interventi previsti in progetto non produrranno alcun effetto significativo in quanto, le emissioni di polveri in atmosfera, saranno relative unicamente alla movimentazione dei materiali in fase di cantiere, saranno del tutto temporanee e termineranno alla fine dei lavori. A titolo cautelativo sono stati comunque previsti interventi di mitigazione quali bagnatura e spazzolatura delle aree e viabilità di cantiere, il lavaggio delle ruote degli automezzi, umidificazione/copertura dei cumuli del materiale depositato. Per quanto attiene la fase di esercizio si evidenzia come l'intervento non determinerà degli impatti significativi sulla componente "Atmosfera" in quanto lo stesso non apporta significative variazioni allo stato di Ante Operam.</p>	
	X Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	X No

## 8. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?</p>	<p><i>Descrizione:</i>  <b>IN FASE DI CANTIERE</b>            Durante la realizzazione dell'intervento si prevedono attività con movimentazione di materiali principalmente relative alla demolizione dell'opera stradale esistente ed all'attività di scavo per la realizzazione della vasca.  <b>IN FASE DI ESERCIZIO</b>            non si prevedono interferenze ambientali in fase di esercizio legate al territorio circostante e alla salute umana, in quanto il progetto non modifica i volumi di traffico esistenti ma rappresenta solamente una sostituzione dell'opera presente senza modifiche rispetto allo stato attuale in termini di produzioni di inquinamento atmosferico generato e senza ripercussioni sul territorio</p>	<p><i>Perché:</i>  <b>IN FASE DI CANTIERE</b>            Non sono previsti potenziali effetti significativi dell'opera sull'atmosfera, in quanto le emissioni polverulente generate dalle attività di cantiere possono ritenersi trascurabili in considerazione dei quantitativi da movimentare, delle azioni di <i>best practices</i> da adottare in cantiere e della lontananza dei ricettori residenziali dalle aree di lavorazione.  <b>IN FASE DI ESERCIZIO</b>            La realizzazione del progetto non determina di per sé un incremento dei traffici pertanto, il progetto in esame non comporterà modifiche alle condizioni di inquinamento atmosferico rispetto alla situazione attuale.</p>	
<p>7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sì</p>	<p><input type="checkbox"/> No</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No</p>

## 8. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?		
<p>dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?</p>	<p><i>Descrizione:</i>  <b>IN FASE DI CANTIERE</b>                      Durante la fase di cantiere ed in particolare in presenza di sostanze potenzialmente inquinanti verranno assunti gli opportuni accorgimenti per minimizzare il rischio di contaminazione. Inoltre, si provvederà ad una corretta gestione, raccolta e smaltimento delle acque. Infatti, il cantiere è prossimo ad un vasca di disoleazione e di sedimentazione dell'asta principale –già in esercizio – a cui verranno recapitate, dopo essere state raccolte e convogliate in apposite caditoie (esistenti).  <b>IN FASE DI ESERCIZIO</b>                      Le pavimentazioni flessibili che caratterizzano l'intervento comportano un'impermeabilizzazione del suolo tale da evitare che una contaminazione del suolo in fase di esercizio. Per quanto attiene alla componente acque, non vi sono corsi d'acqua superficiali o acque costiere nei pressi dell'area di intervento. Per quanto riguarda le acque di dilavamento della piattaforma stradale e la potenziale contaminazione delle acque sotterranee, il progetto è conforme alle direttive del regolamento regionale n. 26 del 09/12/2013 "Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e prima pioggia".</p>	<p><i>Perché:</i>  <b>IN FASE DI CANTIERE</b>                      Non ci si attende la determinazione di effetti potenziali significativi derivanti dalla realizzazione della presente proposta progettuale. Infatti, mediante <i>best practices</i>, la corretta gestione del cantiere, l'impermeabilizzazione delle aree di utilizzo di sostanze potenzialmente inquinanti e specifici accorgimenti in caso di eventi accidentali, si minimizzerà il rischio di inquinamento del suolo o delle acque sotterranee. Inoltre l'area di intervento non è in diretta connessione con corsi d'acqua o acque costiere.  <b>IN FASE DI ESERCIZIO</b>                      Considerate le caratteristiche del progetto e la conformità a quanto disciplinato dal Regolamento Regionale n. 26/2009 per quanto riguarda le acque di dilavamento e di prima pioggia, non si prevedono potenziali impatti significativi.</p>		
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 8. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
<p>8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Durante le fasi realizzative sarà istituito un apposito sistema di regolazione del traffico veicolare che eviti i rischi di incidente per gli utenti e gli operai. Per quanto riguarda i rischi per la salute e l'ambiente, in fase di realizzazione, verranno valutati tutti i possibili impatti e individuate le corrette azioni mitigative. In generale non si rileva, comunque, la presenza di sostanze pericolose connesse alle lavorazioni Nella fase di esercizio il nuovo sistema di gestione di raccolta e smaltimento delle acque smaltirà opportunamente le acque provenienti dalla piattaforma stradale.</p>		<p><i>Perché:</i> Le norme per la sicurezza che verranno adottate durante la costruzione e l'esercizio garantiscono la sicurezza, la salute delle persone e la tutela ambientale</p>	
<p>9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 8. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Le aree di intervento non interferiscono con aree protette della Rete Natura 2000. L'intervento resta esterno al confine occidentale dell'area a vincolo paesaggistico PAE0070 ed interessa il tracciato di una "strada a valenza paesaggistica" (SP59).</p>		<p><i>Perché:</i> L'area di intervento non interferisce direttamente con aree protette. Come già evidenziato nella tabella 7, nel raggio di 15 km sono presenti le seguenti aree della rete Natura 2000: - ZSC IT9150011 "Alimini", a distanza minima di 4,60 km; - ZSC IT9150016 "Bosco di Otranto", a distanza minima di 7,50 km; - ZSC IT9150002 "Costa di Otranto – Santa Maria di Leuca", a distanza minima di 8,50 km; ZSC IT9150020 "Bosco Pecorara" a distanza minima di a 11km. Tali siti non sono interessati direttamente dall'intervento e non vi sono elementi di connessione tra gli stessi ed il contesto di progetto tali da ingenerare potenziali incidenze indirette. Con riferimento alla classificazione della SP59 come strada a valenza paesaggistica, la normativa del Piano Paesaggistico regionale ammette la tipologia dell'intervento proposto, previa acquisizione dell'accertamento della Compatibilità dell'intervento.</p>	
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Non sono presenti corpi idrici superficiali e sotterranei nell'area interessata dal progetto.</p>		<p><i>Perché:</i> Non sono presenti corpi idrici superficiali e sotterranei nell'area interessata dal progetto</p>	

## 8. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto la potenziale sorgente infrastrutturale che può essere ritenuta concorsuale è rappresentata dalla SS16. Durante la realizzazione dell'opera il traffico indotto dalle attività di cantiere risulta limitato. Partendo dal bilancio dei materiali previsto per la demolizione e ricostruzione dell'opera in progetto si può affermare la trascuratezza del traffico di cantiere sul traffico ordinario della SP59 e della SS16</p>		<p><i>Perché:</i> Gli effetti potenziali del progetto sui livelli di traffico indotti dall'opera sulla viabilità circostante risultano non significativi dal punto di vista ambientale, stante i bassi volumi di traffico indotto dal cantiere rispetto al traffico circolante sulla viabilità.</p>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il contesto in cui è inserita la strada oggetto di adeguamento presenta caratteristiche di intervisibilità limitata ai soli fruitori dinamici della SS16 e della SP59, a breve distanza, e condizionata dalla velocità di transito dei veicoli. Inoltre le condizioni orografiche del contesto non consentono ampie visuali. L'area in cui ricade la strada oggetto di intervento, prevalentemente a carattere agricolo, non è ad elevata fruizione visiva.</p>		<p><i>Perché:</i> L'intervento non comporta una riduzione della fruibilità degli spazi e non altera l'assetto planoaltimetrico della strada esistente né la morfologia del contesto, mantenendo il livello di intervisibilità esistente</p>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La strada oggetto di adeguamento è localizzata sia sul sedime stradale esistente sia su un'area agricola.</p>		<p><i>Perché:</i> Data la modesta entità del progetto, il consumo di suolo non antropizzato è da ritenersi trascurabile, anche a fronte alla rinaturalizzazione di una porzione dell'attuale sedime della SP59 che verrà dismessa per la realizzazione dei bracci della rotatoria che devono avere caratteristiche geometriche atte a garantire la sicurezza stradale.</p>	

## 8. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto o in aree limitrofe non ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto</p>		<p><i>Perché:</i> Gli effetti potenziali del progetto non si ritengono significativi, in quanto l'opera è la sostituzione di un'opera già esistente e tale intervento non determina modifiche della pianificazione comunale</p>	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Nelle immediate vicinanze dell'area di intervento non sono presenti zone densamente abitate. Il centro abitato più vicino è quello di Palmariggi.</p>		<p><i>Perché:</i> Non si prevedono effetti Potenziali, né in fase di costruzione né in fase di esercizio, su aree densamente abitate. Infatti l'intervento è ubicato ai margini dell'abitato di Palmariggi, a notevole distanza da zone abitate. L'ubicazione e la tipologia di intervento sono tali da non indurre effetti potenziali significativi sulla popolazione.</p>	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto o in aree limitrofe non sono presenti ricettori sensibili</p>		<p><i>Perché:</i> Non si rilevano ricettori sensibili potenzialmente interessati dalla realizzazione del progetto</p>	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Le opere di progetto si sviluppano prevalentemente sul sedime stradale esistente, ad esclusione di una porzione di progetto che interessa fasce di suolo agricolo.</p>		<p><i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali della realizzazione dell'opera in quanto l'intervento che riguarda la fascia di suolo agricolo è in affiancamento della SS16.</p>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No

## 8. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Sulla base delle informazioni della Tabella 8 e sulla base delle informazioni note, nell'area di progetto e in aree limitrofe non sono presenti zone o siti che sono già soggetti a inquinamento o danno ambientale.		<i>Perché:</i> Il progetto non risulta essere ubicato in zone già soggette a inquinamento o danno ambientale. In particolare, è stato condotto un censimento e una ricognizione dei SIN e allo stato attuale queste non sono presenti nel contesto del progetto.	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La realizzazione dell'intervento non ha effetti di natura transfrontaliera.		<i>Perché:</i> L'intervento si riferisce ad una porzione di territorio molto ridotta, non sussistono quindi implicazioni di carattere transfrontaliero.	

## 9. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

*Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)*

<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
<b>01</b>	Corografia	1:10000	T00EG00GENCO01A
<b>02</b>	Planimetria di Progetto	1:5000	T00SV00TRAPP01A
<b>03</b>	Sezioni Tipo Tav. 1/2	1:50	T00PS00TRAST01A
<b>04</b>	Sezioni Tipo Tav. 2/2	1:50	T00PS00TRAST02A
<b>05</b>	Planimetria Idraulica	1:50	T00ID00IDRPL01A
<b>06</b>	Piano Particellare di Esproprio	1:2000	T00ES00ESPPL01A
<b>07</b>	Cartografia ante e post intervento	1:10000	T00IA00AMBCO01A
<b>08</b>	Fotoinserimento	-	T00IA00AMBCT02A
<b>09</b>	Carta dei Vincoli e delle Tutele	1:10000	T00IA00AMBCT03A
<b>10</b>	Carta dell'Uso del Suolo	1:10000	T00IA00AMBCT04A
<b>11</b>	Carta della morfologia e percezione visiva	1:10000	T00IA00AMBCT05A

Il/La dichiarante

  
*(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)<sup>4</sup>*

<sup>4</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.