



AUTORITÀ PORTUALE SALERNO



## SALERNO PORTA OVEST 1° STRALCIO – 2° LOTTO

### PROGETTO ESECUTIVO

GRUPPO DI IMPRESE:



(mandataria)



GRUPPO DI PROGETTAZIONE:



(mandataria)

DIRETTORE TECNICO: Dott. Ing. Massimo Raccosta



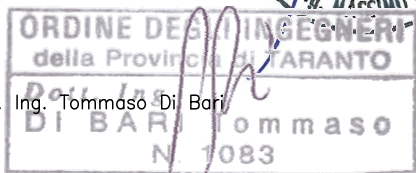
DIRETTORE TECNICO: Dott. Ing. Tommaso Di Bari



DIRETTORE TECNICO: Dott. Ing. Renato Del Prete



DIRETTORE TECNICO: Dott. Geol. Giuseppe Cerchiaro



IL PROGETTISTA – RESPONSABILE DI PROGETTO E DELLE INTEGRAZIONI E PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

*Dott. Ing. Massimo Raccosta*

IL GEOLOGO

*Dott. Geol. Giuseppe Cerchiaro*

COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

*Dott. Ing. Renato Del Prete*

VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO

*Dott. Ing. Domenico Barletta*

PROTOCOLLO

DATA

### PARTE GENERALE

#### Relazione paesaggistica

NOME FILE

T00\_GE00\_GEN\_RE04\_D.doc

REVISIONE

SCALA:

CODICE  
ELAB.

T00 GE00 GEN RE04

D

D

REVISIONE

26/07/2013

M. Latanza

A. Latanza

V. Capotorto

C

REVISIONE

12/07/2013

A. Latanza

A. Latanza

V. Capotorto

B

REVISIONE

10/06/2013

A. Latanza

A. Latanza

V. Capotorto

A

EMISSIONE

07/06/2013

A. Latanza

A. Latanza

V. Capotorto

REV.

DESCRIZIONE

DATA

REDATTO

VERIFICATO

APPROVATO



AUTORITÀ PORTUALE SALERNO



RELAZIONE PAESAGGISTICA

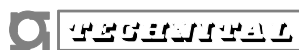
ELABORATO  
T00\_GE00\_GEN\_RE04\_D

## SALERNO PORTA OVEST 1° STRALCIO 2° LOTTO

PROGETTO ESECUTIVO

**RELAZIONE PAESAGGISTICA**

Progettazione:





**Su richiesta dei Validatori del Progetto, vengono riportate le seguenti precisazioni riferite agli impatti ed alle mitigazioni dell'opera sul paesaggio, inoltre all'interno dei capitoli si sono apportati ulteriori approfondimenti richiesti.**

## **Impatti e mitigazioni**

### **1-Valori degli impatti**

Ogni intervento genera un impatto sul sistema ambientale e la sua più o meno incidenza è funzione della resilienza del sistema ambientale

Il giudizio finale per ogni impatto individuato è stato espresso verificando se ad esso restano associati miglioramenti delle condizioni ambientali o se, invece, il suo manifestarsi comporta un certo decadimento delle condizioni ambientali.

In base a tale classificazione, gli impatti sono stati suddivisi, secondo il loro segno, in:

- positivi
- negativi.

Contestualmente, tutti gli impatti considerati sono stati ulteriormente suddivisi in:

- significativi
- non significativi.

Un impatto è stato considerato non significativo quando è stato stimato come un effetto che, pur verificandosi, non supera il "rumore di fondo" delle variazioni di stato percepite come modificazioni della qualità ambientale.

I soli impatti ritenuti significativi sono, infine, classificati secondo i criteri seguenti:

- secondo la loro dimensione, in lievi, rilevanti e molto rilevanti
- secondo la loro dimensione temporale, in reversibili a breve termine, reversibili a lungo termine, irreversibili.

Si riporta di seguito la valutazione sintetica dell'effetto che ciascun fattore di impatto può generare sulla componente ambientale in esame.

La realizzazione dell'insieme delle opere previste per il Cernicchiara, ha un impatto

- o sugli ecosistemi: positivo, non significativo perché non modifica sostanzialmente l'ecosistema attuale, rilevante per le dimensioni e reversibile a lungo termine;
- o sul paesaggio naturale: negativo, significativo, rilevante ed irreversibile nel tempo;
- o sul paesaggio urbano: positivo, significativo, molto rilevante e irreversibile a lungo termine:

**RELAZIONE PAESAGGISTICA**ELABORATO  
T00\_GE00\_GEN\_RE04\_D

La realizzazione dell'insieme delle opere previste per i nodi San Leo e Poseidon, ha un impatto

- sugli ecosistemi: positivo, non significativo perché non modifica sostanzialmente l'ecosistema attuale, lieve per le dimensioni ed irreversibile nel tempo;
- sul paesaggio naturale: positivo reversibile in quanto sottrae specialmente nel nodo San Leo elementi di deturpazione paesaggistico-ambientale;
- sul paesaggio urbano: positivo, significativo, rilevante e irreversibile a lungo termine;

La realizzazione dell'insieme delle opere previste il Nodo Ligea, ha un impatto

- sugli ecosistemi: indifferente;
- sul paesaggio naturale: positivo, significativo, lieve e irreversibile a lungo termine;
- sul paesaggio urbano: positivo, significativo, rilevante e irreversibile a lungo termine;

**1.1. Valutazione degli impatti sul paesaggio delle aree di cantiere**

Gli impatti delle attività di cantiere sul paesaggio sono generalmente negativi e reversibili se le aree di occupazione provvisoria saranno ripristinate secondo le indicazioni di progetto. Considerata la particolare ubicazione delle aree di cantiere, poste in aree molto vicine al centro abitato, si avranno impatti la cui significatività dipenderà dalla natura delle lavorazioni effettuate e dalla durata delle stesse. Gli impatti maggiori sono previsti durante le attività di scavo della galleria e demolizioni delle strutture esistenti. Il progetto pone particolare attenzione alle attività in corso d'opera e le lavorazioni saranno opportunamente monitorate al fine di limitare le problematiche legate alle attività lavorative e controllare l'efficacia dei sistemi di mitigazione degli impatti previsti.

Si riporta di seguito la valutazione sintetica dell'effetto che ciascun fattore di impatto può generare sulla componente ambientale in esame in fase di cantiere.

L'attività di cantiere prevista per l'imbocco Cernicchiara, ha un impatto

- sugli ecosistemi: negativo, non significativo perché le aree di cantiere sono di dimensioni limitate e non interferiscono con l'ecosistema attuale;
- sul paesaggio naturale: negativo, non significativo reversibile nel tempo;
- sul paesaggio urbano: negativo, significativo, molto rilevante e reversibile nel tempo;

L'attività di cantiere prevista per i nodi San Leo e Poseidon, ha un impatto

- sugli ecosistemi: negativo, non significativo perché non interferisce sostanzialmente con l'ecosistema attuale, lieve per le dimensioni e reversibile nel tempo;





RELAZIONE PAESAGGISTICA

ELABORATO  
T00\_GE00\_GEN\_RE04\_D

- sul paesaggio naturale: negativo, lieve per le dimensioni e reversibile nel tempo;
- sul paesaggio urbano: negativo, significativo, rilevante e reversibile nel tempo;

L'attività di cantiere prevista per il Nodo Ligea, ha un impatto

- sugli ecosistemi: indifferente perché il cantiere principale, anche se dimensiono notevoli, non interferisce con l'ecosistema attuale ;
- sul paesaggio naturale: negativo, significativo per dimensioni, lieve e reversibile;
- sul paesaggio urbano: negativo, significativo, rilevante e reversibile nel tempo;

Le aree di cantiere, le aree di deposito temporaneo e i siti di stoccaggio definitivo del materiale di scavo sono indicati e descritti nella Relazione Generale sulla Cantierizzazione (rif. T00CN00CANRE01C).

I criteri di ripristino delle aree di cantiere, sono stati definiti con la restituzione delle aree alla situazione ante opera. La successione delle fasi previste per il ripristino sono, una volta smontate le strutture prefabbricate delle baracche:

- Demolizione delle fondazioni in ca e dei marciapiedi in cls
- Rimozione di tutti gli elementi prefabbricati (pozzetti, recinzione)
- Fresatura del conglomerato bituminoso
- Scavo strati in misto stabilizzato e in tout venant
- Riempimento con terreno vegetale.
- Ripristino delle aree con inserimento vegetazionale previsto dai relativi studi di impatto paesaggistico, e tutto quanto indicato nella relazione ambientale di progetto.



## 2 – Mitigazioni

Le mitigazioni sono azioni necessarie laddove l'opera abbia determinato effetti ambientali cumulativi negativi, su cui si può comunque intervenire. Comprendono diverse categorie di intervento:

- opere di mitigazione vere e proprie degli impatti;
- opere di ottimizzazione del progetto;
- opere di compensazione, interventi non strettamente collegati con l'opera, realizzati a titolo di compensazione ambientale.

### Opere a verde

Per quanto concerne l'interferenza tra l'opera progettata e l'aspetto paesaggistico si prevedono diverse tipologie di piantagioni di specie autoctone arboree ed arbustive, nonché l'utilizzazione di specie vegetali per il rinverdimento delle superfici esposte dei rilevati.

Gli interventi consistono prevalentemente nelle aree di svincoli e nelle rotatorie.

Rispetto al progetto definitivo si è preferito eliminare i tubolari rinverditi posti agli imbocchi delle gallerie, anche se esteticamente apprezzabili ma con problematiche dovute alla gestione ed alla manutenzione.

### 2.1. Rotatorie e svincoli

Le rotatorie possono offrire dei vantaggi rispetto altri sistemi di canalizzazione del traffico, in riferimento al loro inserimento ambientale ed all'impatto che possono avere sul paesaggio.

Le rotatorie progettate migliorano l'aspetto estetico dell'area e nel contempo incrementano la sicurezza stradale. Uno degli elementi che ha portato alla scelta della sistemazione di un incrocio a rotatoria è la volontà di segnare volutamente, l'entrata in città, in un quartiere o negli spazi di transizione tra tessuti morfologicamente differenti.

In generale gli interventi per il miglioramento dell'inserimento ambientale hanno nel complesso teso a:

- aumentare e non interferire con la visibilità progettata per la rotatoria;
- non introdurre elementi di pericolo nella rotatoria;
- non oscurare la vista dei segnali stradali e degli altri veicoli nella rotatoria;
- non incoraggiare l'attraversamento dei pedoni nell'isola centrale.

Le rotatorie, facendo parte a tutti gli effetti del paesaggio verde urbano, saranno allestite con



arbusti, cespugli, fioriture e tappeto erboso, e contribuiranno pertanto anche all'inverdimento del tessuto stradale.

### Conclusioni

Posto tutto quanto sopra, è da dire in conclusione che il progetto comprende interventi infrastrutturali e di riqualificazione ambientale, per la loro natura interessanti tessuti urbani diffusi, oltre che interventi puntuali.

Il sistema nel suo complesso si pone al limite tra il contesto urbano e l'ambiente naturale, adottando soluzioni strategiche che collegano il porto con la parte alta della città dividendo i flussi dei mezzi pesanti da quelli del traffico veicolare cittadino.

Il progetto per la sua portata funzionale e la sua capacità di incidere sulla forma urbana è in coerenza col senso del piano urbanistico salernitano ed appare in linea con le visioni ed i caratteri di una urbanistica moderna.

Infatti, le proposte d'intervento non mirano solo alla risoluzione dei problemi di traffico; anzi tra gli obiettivi primari vi è quello di eliminare o mitigare gli impatti negativi che sono stati prodotti sul paesaggio e sull'ambiente da azioni passate, con riduzione anche dell'inquinamento atmosferico

La logica del progetto è inoltre particolarmente attenta agli aspetti della sostenibilità energetica e ambientale, in particolare in rapporto ai caratteri geologici dell'area di intervento.

Uno degli elementi-chiave della proposta progettuale è pertanto rappresentato dalla viabilità alternativa, destinata a favorire il decongestionamento del traffico dell'intero settore occidentale della città di Salerno. Appare imprescindibile il ricorso a soluzioni in sotterraneo intervenendo in un tessuto urbano quanto mai articolato, per di più insediato in un contesto morfologico "difficile" e di alto valore paesaggistico.

Nell'intervento progettuale l'elemento verde è utilizzato diffusamente su tutta l'area interessata, come elemento di ricomposizione del paesaggio, con funzione di mitigazione, compensazione ed ottimizzazione delle trasformazioni determinate dalle opere progettuali.

In conclusione, l'opera, seppur modificando in alcune parti il contesto ambientale, determina, nel suo complesso, un miglioramento funzionale, paesaggistico ed ambientale del territorio, adeguandolo alle "nuove necessità ed alla nuova società".



## INDICE

### INDICE

1. contesto paesaggistico dell'intervento e note descrittive dello stato attuale.

1.1 ubicazione dell'intervento

1.2 descrizione dello stato di fatto

1.3 inserimento nel contesto paesaggistico

1.4 presenza di aree sottoposte a vincolo

1.5 integrazione nella pianificazione urbanistica e paesaggistica

1.5.1 rapporto con i vincoli

1.5.2 rapporto con il PTCP

PUC - BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI – D.LGS 42/04 e S.M.I.

PUC – FASCE DI RISPETTO

PUC – FASCE MOBILITA'

2. descrizione sintetica dell'intervento e suo inserimento nel contesto

2.1 descrizione sintetica dell'intervento

2.2 Ligea

2.3 San Leo

2.4 Poseidon

3. effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera e mitigazioni previste

3.1 opere di mitigazione premessa

3.2 Ligea

3.3 San Leo

3.4 Poseidon



## 1. Contesto paesaggistico dell'intervento e note descrittive dello stato attuale

### 1.1 Ubicazione dell'intervento

La seguente relazione paesaggistica è di accompagnamento al progetto esecutivo delle opere di urbanizzazione denominate "Ambito urbano e sistema dei trasporti Salerno" Porta Ovest, che si sviluppa sul territorio occidentale della città di Salerno.

Tale relazione è prevista per la verifica della compatibilità paesaggistica ai sensi artt. 136 e 142 del Dlgs n°42/2004 poiché l'area è vincolata dall'art.1 dell'ex legge 29.06.1939 n 1497 ed ai sensi del DPCM del 12 Dicembre 2012, oltre a rientrare nella fascia dei 300 metri dalla costa e nel vincolo di rispetto dai corsi d'acqua di interesse pubblico. (torrenti Rafastia, Cernicchiara, Fusandola)

L'opera in oggetto denominata "Ambito urbano e sistema dei trasporti Salerno" Porta Ovest, si sviluppa sul territorio occidentale della città di Salerno.

Inserendosi in un quadro normativo sulla tutela del paesaggio che è stato segnato, in questi ultimi anni, da una profonda evoluzione dei profili legislativi che, a partire dalla promulgazione della Convenzione Europea del Paesaggio, fino alla emanazione del Codice dei beni culturali e del paesaggio, ha definito un nuovo concetto di paesaggio e disposto nuove regole per la tutela. Al concetto di paesaggio oggi viene attribuita una accezione più vasta ed innovativa, che lo caratterizza per la presenza delle risorse ed elementi naturali, dei segni lasciati sul territorio dal lento evolversi della storia della presenza dell'uomo e delle loro interrelazioni.

Il progetto nel suo complesso prevede:

- Il nodo Cernicchiara di interconnessione città-autostrada-porto, che comprende: lo svincolo all'Autostrada e l'area del vallone Cernicchiara, il tratto di asse stradale in galleria sotto il Monte Bonadies.
- la parte alta del Centro Storico, e precisamente Piazzale S. Leo
- nuovi percorsi in galleria in località Poseidon, tra via A. Gatto e viadotto Gatto.

### 1.2 Descrizione dello stato di fatto

L'intervento è inserito nell'area nord occidentale del Comune di Salerno.



Salerno è una città fortemente condizionata dalla natura impervia del fianco della collina, solcata da numerosi valloncelli naturali e da canali artificiali costruiti allo scopo di convogliare l'acqua senza danni verso il mare. Un territorio urbano molto esiguo: stretto tra le terrazze naturali, le pendici della collina dalla natura impervia, e il mare. Inoltre, la collina non ha mai consentito ampliamenti del tessuto urbano oltre la fascia pedemontana, sia per motivi funzionali che per la naturale difficoltà di accesso. D'altra parte, l'importanza del suo territorio, la mitezza del clima, la fertilità della campagna, la salubrità dell'aria e la vicinanza del mare hanno reso Salerno nota come luogo non solo di bellezza e d'incanto, ma anche d'importanza cruciale dal punto di vista politico ed economico fin dall'epoca romana, e ne hanno condizionato l'urbanizzazione.

Dal punto di vista orografico il territorio è molto vario: si va dal livello del mare fino ad arrivare ai 953 metri del Monte Stella. L'abitato si sviluppa lungo la costa e si estende verso l'interno fino alle colline retrostanti. La città è attraversata dal fiume Irno che fino alla metà del secolo scorso ne segnava il confine orientale e da cui, probabilmente, deriva l'etimologia del nome Salerno.

L'opera costituisce nel suo insieme un intervento di "riassetto" viario per la risoluzione delle problematiche inerenti l'accesso Ovest della città, congestionato dal traffico pesante diretto al porto di Salerno e la connessa viabilità, e ridisegna il sistema dei flussi coinvolgendo sia l'ambito urbano che il tratto autostradale Salerno-Fratte/Vietri.

Le opere di collegamento Cernicchiara – Nodo Ligea (oggetto di approfondimento della presente relazione) con l'innesto SS18 si inseriscono nel contesto delle grandi infrastrutture storiche che fanno da sfondo al paesaggio tra Vietri e Salerno.

Si tratta di più segni che si sono sovrapposti e stratificati nel corso dei secoli: nella zona più bassa del versante si trova la strada medioevale che conduce al Santuario della Madonna degli Angeli, quindi la "Strada Regia" costruita tra la fine del '700 e l'inizio dell'800 e più volte ristrutturata. Le opere sono proseguite fino all'attuale configurazione costituita dalla SS18 delle Calabrie. Nella zona più a monte corre la ferrovia con gli armonici ponti in muratura della seconda metà dell'800, più in alto ancora l'autostrada A3 con i ponti ad arco. Sono tutte linee pressoché di uguale pendenza che si inseriscono nella fascia di sutura tra due diversi sistemi nell'ambito naturale e costituiscono la demarcazione tra due aree: quella a valle con articolazione insediativa, e quella a monte meno urbanizzata, ricca di vegetazione e dei colori della macchia mediterranea.



Come è noto, infatti, l'attuale funzionamento del sistema degli accessi della zona occidentale della città di Salerno presenta una serie di criticità che derivano dalla promiscuità d'uso da parte della via Gatto, dal collegamento con il porto fino all'innesto dell'A3 nella zona Cernicchiara, dei flussi provenienti e diretti al porto di Salerno e da e verso la costiera amalfitana, oltre, naturalmente ai flussi locali. Tale situazione, connessa con le tipologie di veicoli in transito e con le discrete caratteristiche geometriche e funzionali sia della strada sia dei nodi di connessione con la SS 18 e con l'autostrada A3, dà luogo a livelli di servizio insostenibili da parte dell'utenza, con notevoli ripercussioni sia sulla circolazione in generale che sull'ambiente. A tale situazione va aggiunto il fenomeno di attesa dei mezzi pesanti in imbarco al porto lungo la via Ligea nei periodi di punta di partenze delle navi.

### 1.3 Inserimento nel contesto paesaggistico

Il territorio in cui ricade l'area interessata dal progetto è rappresentato dai Monti di Salerno: un'unità orografica che si incunea tra i Monti Lattari che la demarcano a Ovest, i Monti Picentini che la delimitano a Nord-Ovest e i Monti del Partenio che la lambiscono a Nord.

Per la sua posizione, rappresenta pertanto un elemento cardine tra i parchi che sorgono sui massicci suindicati.

Il territorio è caratterizzato dalla presenza di rilievi elevati, intervallati da altopiani e da ristrette aree pianeggianti e da un paesaggio costiero accidentato. Alla ricca vegetazione – diffusamente compromessa dal sempre più frequente abbandono delle pendici alberate, dal massiccio taglio dei boschi, dagli incendi moltiplicatisi nel corso degli ultimi anni, oltre che dalla crescita delle aree edificate (tutti fattori che fanno aumentare il rischio di dissesto idrogeologico) – si abbina un paesaggio agrario terrazzato caratterizzato da uliveti e vigneti. L'accostamento di ambiente naturale e paesaggio agrario è una peculiarità del paesaggio del luogo, costituendo anche uno degli elementi di forza tipici della costa campana.

Il paesaggio è anche caratterizzato da importanti opere viarie che sono ormai estremamente significative nella lettura d'insieme.

Su scala più ampia viene riportata di seguito la descrizione dell'ecosistema nel quale si inserisce l'intervento, dove si sono definiti areali con caratteristiche ecofisiologiche uniformi che definiscono ambienti rappresentati da uno specifico biotopo e biocenosi.

Sono state individuate così le seguenti classi:

- a) Agroecosistemi erbacei





- b) Agroecosistemi arborei
- c) Agroecosistemi promiscui
- d) Aree boscate
- e) Aree naturali in evoluzione
- f) Aree urbanizzate
- g) Sistemi acquatici
- h) Porto

In linea di massima, la carta eco sistemica allegata, realizzata tramite l'interpretazione delle foto aeree, conferma quanto già individuato dalla cartografia fisionomica della vegetazione della regione Campania. In particolare, sui Monti di Salerno, i suoli sono essenzialmente ricoperti di boschi di latifoglie, sottoposti in parte a ceduzione. Sui versanti esposti a sud, verso il mare, gli impianti arborei di olivo prendono il sopravvento, anche se spesso, date le condizioni di abbandono in cui versano, non è possibile fare una separazione netta e certa dalle aree boscate.

Vegetazione spontanea, composta da arbusti mediterranei mesofili e xerofiti, è situata sui costoni rocciosi, che sovrastano il porto di Salerno, verso la costiera amalfitana e sulle cime delle montagne.

Nelle zone meno acclivi, presso Cava de' Tirreni e Pellezzano, l'agricoltura diventa più intensiva con sistemi colturali promiscui di impianti arborei e erbacei. Nelle zone più pianeggianti prevalgono, invece, le colture temporanee erbacee.

#### 1.4 Presenza di aree sottoposte a vincolo

il progetto nel complesso anche se particolarmente articolato, tende ad avere particolare attenzione alle preesistenze edilizie e paesaggistiche, infatti le soluzioni adottate si calano in maniera sensibile nel tessuto urbano locale, quasi del tutto sviluppate in sotterraneo al fine di evitare non solo gli insediamenti urbani di particolare importanza ma allo stesso modo limitando notevolmente la cesura sul paesaggio, senza così entrare in contrasto con i piani urbani ed i relativi vincoli.

Come rileva il Rapporto Ambientale – VAS del PUC 2005, sono sottoposte a vincolo idrogeologico tre vaste aree che comprendono quasi interamente il territorio collinare e montano del Comune.





Ai sensi dell'art.1 della legge 29.06.1939 n. 1497, sostituito dall'art.136 D.Lgs n.42 del 22.01.2004, di tutela delle aree di bellezza naturale e dei punti di vista panoramici ("bellezze panoramiche considerate come quadri e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze") sono vincolati una fascia del Lungomare compresa tra il fiume Irno e la zona del Mercatello, che include anche la collina del Forte La Carnale, l'area collinare a ridosso della zona portuale che si estende fino al fiume Rafastia comprendendo parte del monte Bonadies e la parte alta del Centro Storico. E', inoltre, vincolata ai sensi dell'art.21 L.01/06/1939 n.1089 l'area del monte Bonadies sulla quale é situato il Castello di Arechi, di modo che "non ne sia danneggiata la prospettiva o ne siano alterate le condizioni di ambiente e di decoro".

Sono stati, altresì, posti vincoli per individuazione morfologica ai sensi dell'ex art. 1 L.435/85 (sostituito dagli artt.142 e 146 del D.Lgs n.42 del 22.01.2004), quali la fascia di rispetto di 300 metri dalla linea di battigia e di 150 metri dalle sponde dei fiumi, dei torrenti e dei corsi d'acqua.

## 1.5 Integrazione nella pianificazione urbanistica e paesaggistica

### 1.5.1 Rapporto con i vincoli

La verifica degli interventi previsti dal progetto Porta Ovest rispetto al predetto insieme di vincoli correlati alla presenza, sul territorio, di infrastrutture stradali, corsi d'acqua, beni culturali ed ambientali – di cui alle richiamate tavole del PUC designate con le sigle V1, V2, V2.4SO, V2.8NO, V3 – non mostra interferenze di sorta con i sopradetti beni ed emergenze; come pure rivela il rispetto delle norme in vigore per quanto concerne le fasce di rispetto.

In particolare, per quanto attiene i beni architettonici ed archeologici ed i vincoli di cui alle predette tavole del PUC, che ne riportano anche gli elenchi nominativi, l'area del Castello di Arechi sottoposta a vincolo BAPPSAD (di cui alla tav.V2.4SO, dove il cespite è indicato al n.51 dell'elenco dei vincoli) è interessata dall'attraversamento di gallerie e pertanto non modificherà l'assetto percettivo, scenico o panoramico delle zone vincolate. Per questo cespite, va rilevato che la predetta tav.V2 richiama la dichiarazione di notevole interesse pubblico (D.M. 27.02.1957) della zona del Castello di Arechi sottoposta a vincoli della ex L.29.06.39 n.1497.



RELAZIONE PAESAGGISTICA

ELABORATO  
T00\_GE00\_GEN\_RE04\_D

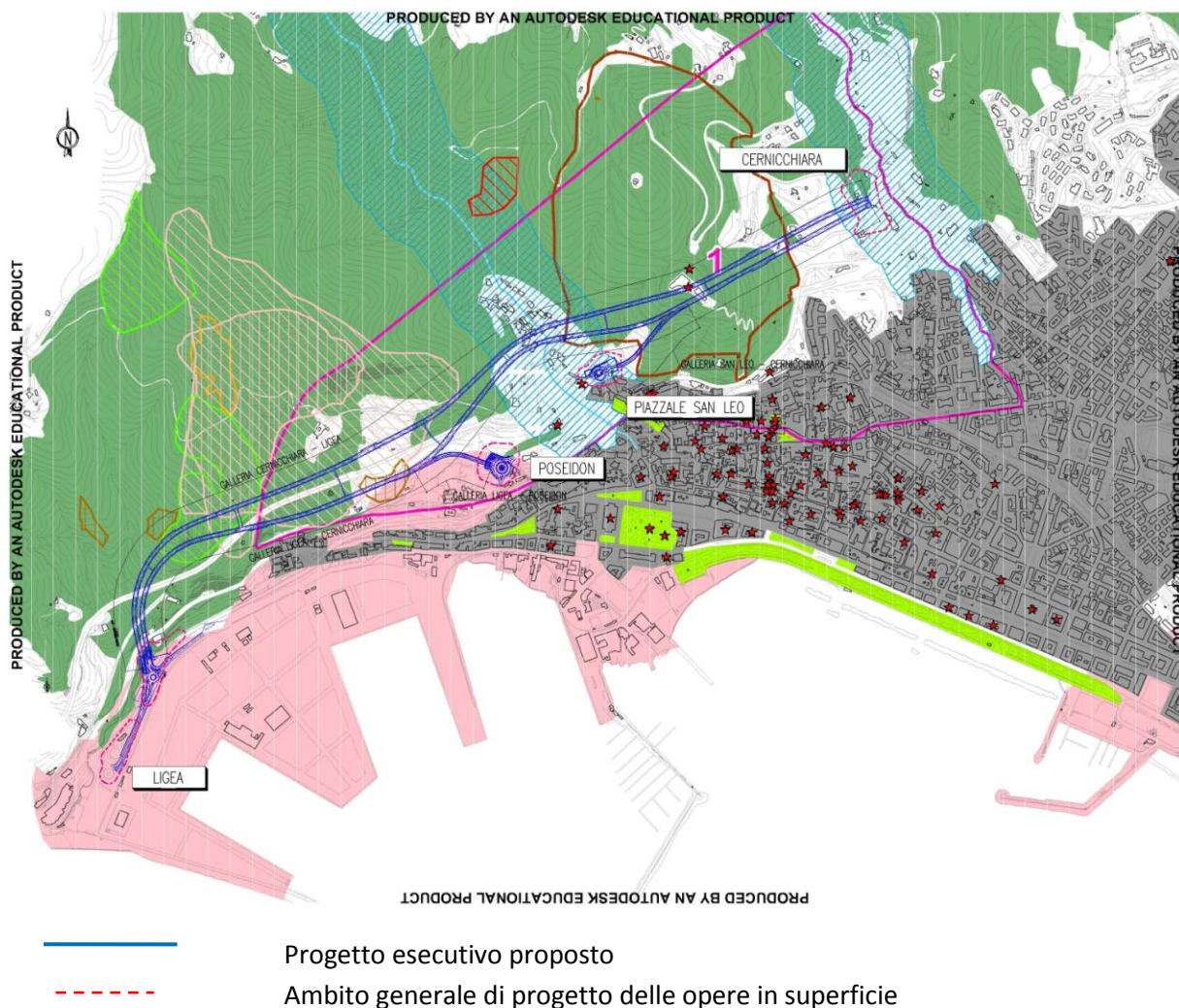
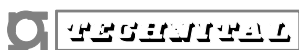


TAVOLA DEI VINCOLI BENI PAESAGGISTICI CULTURALI D.LGS 42/04 e S.M.I.

Progettazione:





## RELAZIONE PAESAGGISTICA

ELABORATO  
T00\_GE00\_GEN\_RE04\_D

## Legenda

## BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI (D.LGS 42/04 E S.M.I.)

## BENI CULTURALI

★ Beni architettonici ed archeologici vincolati (aggiornamento maggio 2011); per maggiori dettagli si rimanda agli elaborati grafici in scala 1:4000

Vincolo di rispetto (ex art. 21 - Legge 1089/39)

## BENI PAESAGGISTICI

Vincolo Paesaggistico:

- 1 D.M. 27/02/1957 - Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona del castello di Arechi sottoposta ai vincoli della ex L. 29/06/39 n. 1497
- 2 D.M. 17/05/1957 - Dichiarazione di notevole interesse pubblico della fascia costiera del Lungomare, compresa tra il fiume Irno e il torrente Mercatello, sottoposta ai vincoli della ex L. 29/06/39 n. 1497
- 3 D.M. 15/09/1971 - Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona "Masso della Signora", sottoposta ai vincoli della ex L. 29/06/39 n. 1497 e D.M. 31/08/93 con proposta di estensione del vincolo individuato con D.M. 15/09/71

## VINCOLI IMPOSTI PER INDIVIDUAZIONE MORFOLOGICA

Territori coperti da foreste e da boschi

Fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna

Corso d'acqua oggetto di ulteriori verifiche da parte degli uffici competenti

Fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia

Ville, giardini e parchi, non tutelati, che si distinguono per la loro non comune bellezza

Delimitazione dei centri edificati ai sensi della ex L. 22/10/1971 n. 865; in tale ambito non operano i vincoli imposti per individuazione morfologica

## AREE PERCORSE DAL FUOCO (LEGGE 353/2000)

## Fonte Comune di Salerno

- |  |           |
|--|-----------|
|  | Anno 2000 |
|  | Anno 2001 |
|  | Anno 2002 |
|  | Anno 2003 |
|  | Anno 2004 |
|  | Anno 2005 |
|  | Anno 2006 |
|  | Anno 2007 |

## Fonte SIAN

- |  |           |
|--|-----------|
|  | Anno 2006 |
|  | Anno 2007 |
|  | Anno 2008 |
|  | Anno 2009 |
|  | Anno 2010 |

Progetta





### 1.5.2 Rapporto con il PTCP

Il PTC della Provincia di Salerno fu adottato con delibera 145 del Consiglio Provinciale nel dicembre 2001. Approvata la L.R. n.16/2004 "*Norme sul governo del territorio*" che ha innovato l'ordinamento urbanistico regionale definitivamente disciplinando il procedimento di formazione del PTCP (art.24, L.R.16/2004) la Provincia di Salerno, in sintonia con le attività di formazione del Piano Territoriale Regionale (PTR) e delle connesse conferenze di pianificazione, ha proceduto all'elaborazione di una Proposta Preliminare di PTCP, approvata dalla Giunta con deliberazione n.191 del 2 maggio 2007. La Proposta "definitiva" del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Salerno è stata adottata dalla G.P. con deliberazione n.16 del 26 gennaio 2009.

La proposta di PTCP approvata dalla G.P. definisce la rete infrastrutturale e le altre opere di interesse provinciale e detta i criteri per la localizzazione e il dimensionamento delle stesse, in coerenza con le analoghe previsioni di carattere nazionale e regionale.

Nell'ambito della pianificazione Provinciale, il PTCP analizza le questioni del sistema infrastrutturale ponendole al centro delle riflessioni analitico-valutative e delle proposte progettuali riconoscendone l'importanza cruciale. L'impostazione della nuova proposta di PTCP assume, infatti, un insieme di criteri e indirizzi strategici che si relazionano tutti con le tematiche delle infrastrutture.

Per l'ambito "AREA URBANA DI SALERNO" come polarità emergente dell'Italia meridionale, il PTCP individua come indirizzi strategici:

- La tutela dell'integrità fisica del territorio e la valorizzazione delle risorse ambientali (in tale ottica il presente progetto si inserisce la riduzione delle emissioni in atmosfera derivante dal decongestionamento della viabilità attuale a seguito degli interventi di progetto);
- La valorizzazione del sistema urbano di Salerno-Pontecagnano, anche attraverso il potenziamento dell'offerta di servizi per la ricettività ed il turismo con la riconversione del porto di Salerno a funzioni crocieristiche e turistiche (il più diretto e veloce collegamento autostrada-porto fornirà il supporto logistico alla implementazione di tale obiettivo);
- Il Potenziamento e l'adeguamento del sistema infrastrutturale, in chiave intermodale, per una mobilità efficiente di persone e merci attraverso: potenziamento del sistema della mobilità su ferro; riorganizzazione del sistema della mobilità su gomma.
- La realizzazione di un raccordo autostradale A30/A3, affiancato al tracciato della programmata linea sud AV/AC, in modo da scaricare l'attuale tratto autostradale che lambisce il





tessuto urbanizzato dal traffico di attraversamento nazionale e, contestualmente, per utilizzare in piena efficacia l'attuale, rinnovato, tracciato autostradale a servizio della mobilità d'ambito (frazioni alte di Salerno e versante occidentale dei Picentini), anche in forza del realizzando svincolo autostradale di San Mango Piemonte e di calibrati interventi per il miglioramento della viabilità locale;

- Il completamento della Strada provinciale Aversana (prevedendone la connessione con la tangenziale di Salerno) e la declassificazione della strada litoranea (S.P.175a) a funzione strettamente locale.

- Potenziamento delle "vie del Mare" con connessioni che da Salerno e da Pontecagnano (approdo in corrispondenza dell'aeroporto) consentano la piena efficienza dei collegamenti, da un lato con il porto di Agropoli ed il Cilento, e dall'altro con la Costiera Amalfitana, le Isole e Napoli;

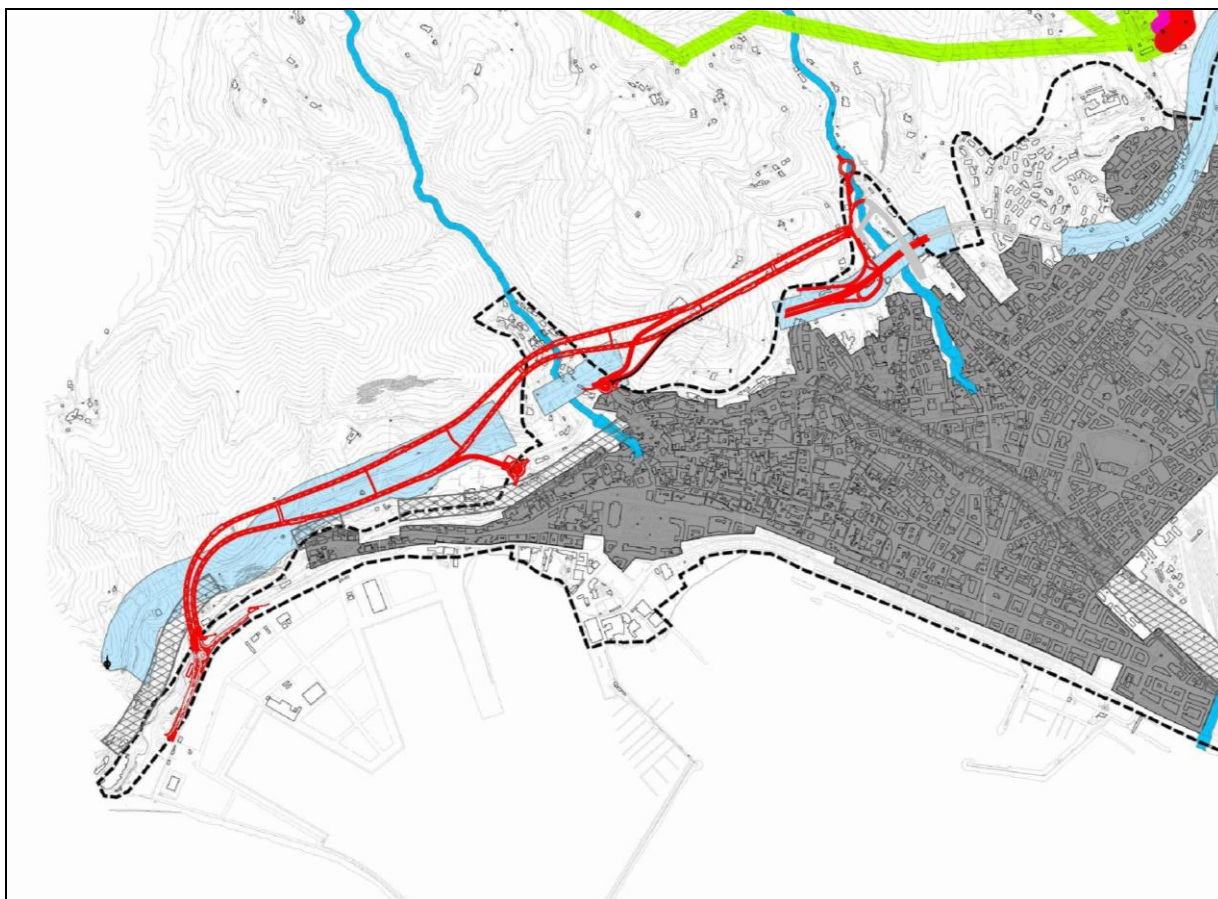
- Riconversione a funzioni crocieristiche e turistiche dell'attuale porto commerciale di Salerno;

- Realizzazione nell'ambito territoriale di Pontecagnano-Battipaglia di un nodo intermodale complesso di scala nazionale.

Gli interventi infrastrutturali di progetto contribuiranno a migliorare e velocizzare la rete dei collegamenti esistenti, sia a scala locale che sovra comunale, favorendo la connessione tra l'area di Salerno e quella di Pontecagnano, sia ai fini commerciali che turistici.



Inserimento progetto esecutivo evidenziato in rosso



----- Ambito generale di progetto















Progettazione:



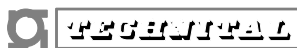
RELAZIONE PAESAGGISTICA

ELABORATO  
T00\_GE00\_GEN\_RE04\_D

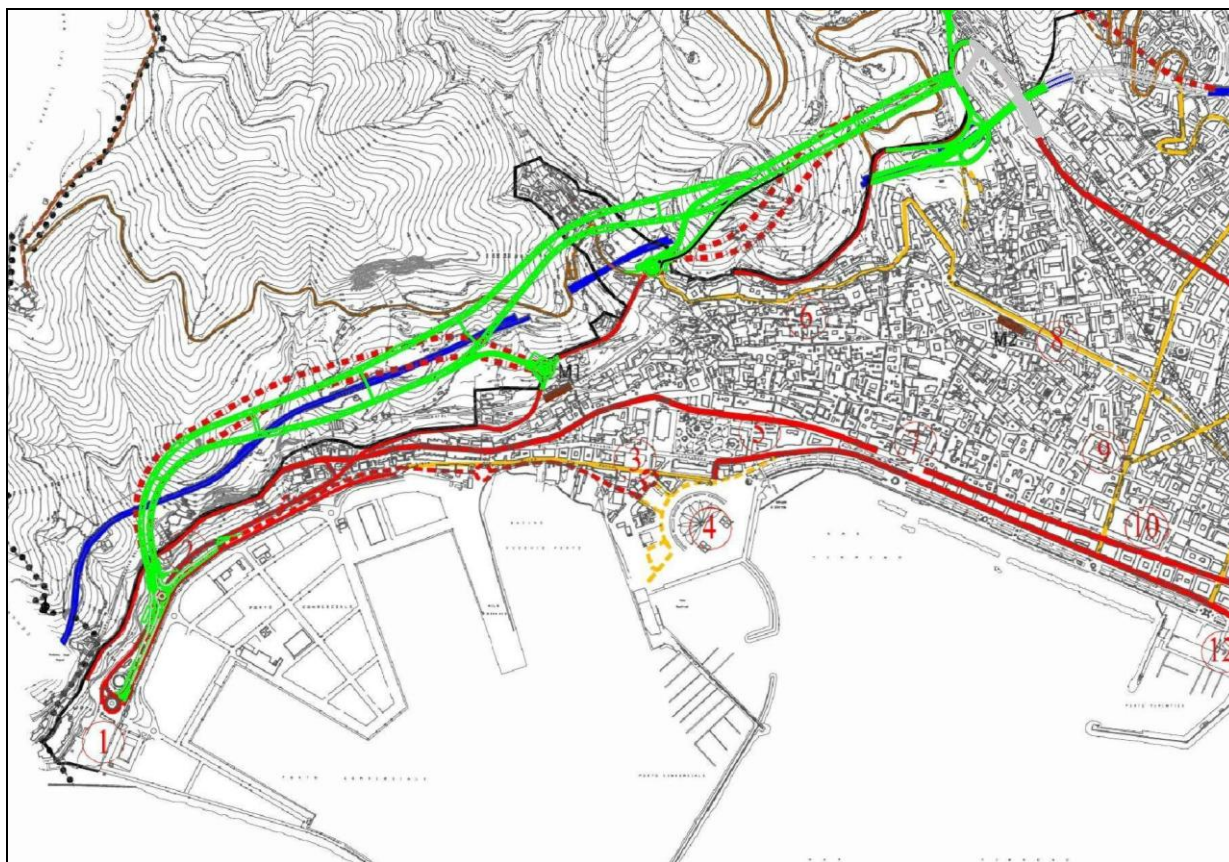
## Legenda

-  Nuova delimitazione del centro abitato
-  Autostrade (L.R. 14/82)
-  Strade a scorrimento veloce (L.R. 14/82)
-  Ferrovia (L.R. 14/82)
-  Cimitero (L.R. 14/82)
-  Ampliamento Cimitero
-  Fiumi e torrenti (L.R. 14/82)
-  Elettrodotti (D.M. 29/05/2008) 220 kV - Dpa 36 m
-  Elettrodotti (D.M. 29/05/2008) 220 kV - Dpa 25 m
-  Elettrodotti (D.M. 29/05/2008) 150 kV - Dpa 22 m
-  Elettrodotti (D.M. 29/05/2008) 150 kV - Dpa 18 m
-  Elettrodotti (D.M. 29/05/2008) 60 kV - Dpa 16 m
-  Fascia rispetto impianto di depurazione (Del. CASMEZ N. 4559/PI del 18/12/1981)
-  Delimitazione centro edificato ai sensi della L. 865/1971

Progettazione:



ELABORATO  
T00\_GE00\_GEN\_RE04\_D



## PUC- MOBILITA'

Progetto esecutivo proposto

---

*Progettazione:*





## Legenda

- ..... CONFINE COMUNALE
- LIMITE CITTA' COMPATTA E NUCLEI CONSOLIDATI CITTA' DIFFUSA
- Strade principali esistenti
- Strade principali proposte
- Strade secondarie esistenti
- Strade secondarie proposte
- Rete collinare esistente
- Rete collinare proposta
- Parcheggi strategici
- Autostrada Salerno - Reggio Calabria e raccordo Salerno - Avellino
- "Raccordo Anulare" - tratto esistente
- "Raccordo Anulare" - tratto di progetto
- Struttura ferroviaria esistente
- Stazioni della metropolitana
- Stazioni proposte della circumsalernitana e della metropolitana
- Galleria di progetto

## 2. Descrizione sintetica dell'intervento e suo inserimento nel contesto

### 2.1 Descrizione sintetica dell'intervento

Il presente intervento è uno stralcio di un progetto di più ampio respiro che prevede in una fase successiva, l'eventuale eliminazione del viadotto Gatto, la riconfigurazione del piazzale posto a nord di via Risorgimento, ed interventi viari nella parte alta del centro storico.

Il progetto definitivo in oggetto, sulla base di specifici rilievi e analisi, sviluppa il secondo lotto di un primo stralcio del progetto preliminare, approvato con delibera del presidente dell'Autorità Portuale n.152 del 31.10.2008. Il progetto preliminare a sua volta approfondiva, la proposta emersa dal Concorso internazionale bandito nel 2006 dal Comune di Salerno.

Il progetto generale introduce rilevanti trasformazioni a scala urbana. Fluidifica il sistema delle percorrenze a servizio del porto e quelle urbane; riduce gli spostamenti veicolari tramite nuove stazioni della linea metropolitana e un tram-navetta fra parcheggi di dissuasione, eventuale demolizione del tratto più invasivo del viadotto esistente, nuove attrezzature per



sport/tempo libero, comportando nell'insieme una nuova immagine paesaggistica della porzione ovest del comune di Salerno.

Lo stralcio in oggetto riguarda integralmente il progetto della parte infrastrutturale viabilistica. Si attua attraverso un primo lotto -già consegnato ed in corso di definizione per la procedura di autorizzazione, ed un secondo lotto. Lotto – con uno sviluppo lineare complessivo di circa 4 km dei quali la maggior parte in galleria – che comprende gli interventi infrastrutturali principali:

- nuova uscita dall'A3 per le direzioni provenienti da sud e che dall'autostrada esce in area Cernicchiara, in prossimità dello snodo viario;
- completamento della viabilità esterna a Cernicchiara con la sistemazione definitiva dello snodo viario fino all'imbocco della Galleria (Frà Generoso);
- realizzazione della viabilità in galleria (Cernicchiara) realizzata attraverso doppia canna- una per ciascun senso di marcia;
- sistemazione dell'imbocco nord della galleria Cernicchiara (Ligea);
- sistemazione dell'imbocco Sud della galleria Cernicchiara (Cernicchiara);
- innesto delle viabilità in uscita dalla galleria verso zona Poseidon e zona San Leo.

In particolare dei suddetti interventi quello dell'imbocco del Cernicchiara s'inserisce in un'area che già presenta una rottura della continuità morfologica della montagna con la presenza di una parete in cemento che da quota strada (96.20) arriva fino a quota 127.26. In quest'area attualmente è presente la pompa di benzina della Shell.

## 2.2 Ligea

L'imbocco della galleria, dal lato Ligea, è caratterizzato dalla presenza delle due canne che entrano ad un'altezza differente nel costone roccioso prospiciente via Ligea, rispetto al progetto definitivo, evitando la realizzazione dell'opera infrastrutturale prevista ed il conseguente allargamento del viadotto Gatto, tutto questo a beneficio di una notevole riduzione dell'impatto sul paesaggio.

La soluzione proposta in variante al progetto definitivo elimina la notevole criticità funzionale dell'intersezione a raso attualmente esistente, attraverso la realizzazione di una rotatoria offrendo dei vantaggi rispetto ad altri sistemi di canalizzazione del traffico, in riferimento al loro inserimento ambientale ed all'impatto che possono avere sul paesaggio, oltre ad incrementare la sicurezza stradale. Uno degli elementi che ha portato alla scelta della sistemazione di



un incrocio a rotatoria è la volontà di segnare volutamente, l'entrata in città, in un quartiere o negli spazi di transizione tra tessuti morfologicamente differenti.

Gli imbocchi delle gallerie quindi hanno subito una variazione rispetto al progetto definitivo non solo di abbassamento della livelletta, ma anche di carattere strutturale; in sintesi le due canne (in entrata ed in uscita) sono state allungate in maniera asimmetrica, aumentando il fattore di sicurezza, a protezione da eventuali piccoli distaccamenti di materiale lapideo del fronte roccioso.

Il sistema nel suo complesso si pone al limite tra il contesto urbano e l'ambiente naturale, adottando una soluzione strategica ed armonizzando tale intervento al contesto paesaggistico, eliminando definitivamente la necessità di mitigare gli imbocchi con i cavi sospesi previsti nel progetto definitivo.

Nel dettaglio il progetto in variante prevede la mimetizzazione degli imbocchi, mediante il rivestimento delle gallerie artificiali in pietra locale montata ad opus incertum.

La presenza di aperture sul fronte laterale, attribuisce alla struttura una maggiore valenza architettonica, svianandone la reale funzione ed inserendosi armoniosamente nel contesto urbano, infine l'utilizzo di rampicanti quali *Lonicera* spp completerà la mitigazione del costruito.

In conclusione, l'intervento seppur modificando in alcune parti il contesto ambientale, determina, nel suo complesso, un miglioramento funzionale, paesaggistico ed ambientale del territorio, adeguandolo alle "nuove necessità ed alla nuova società".



RELAZIONE PAESAGGISTICA

ELABORATO  
T00\_GE00\_GEN\_RE04\_D

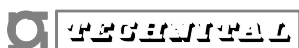


Rendering imbocco Ligea



Rendering imbocco Ligea

Progettazione:

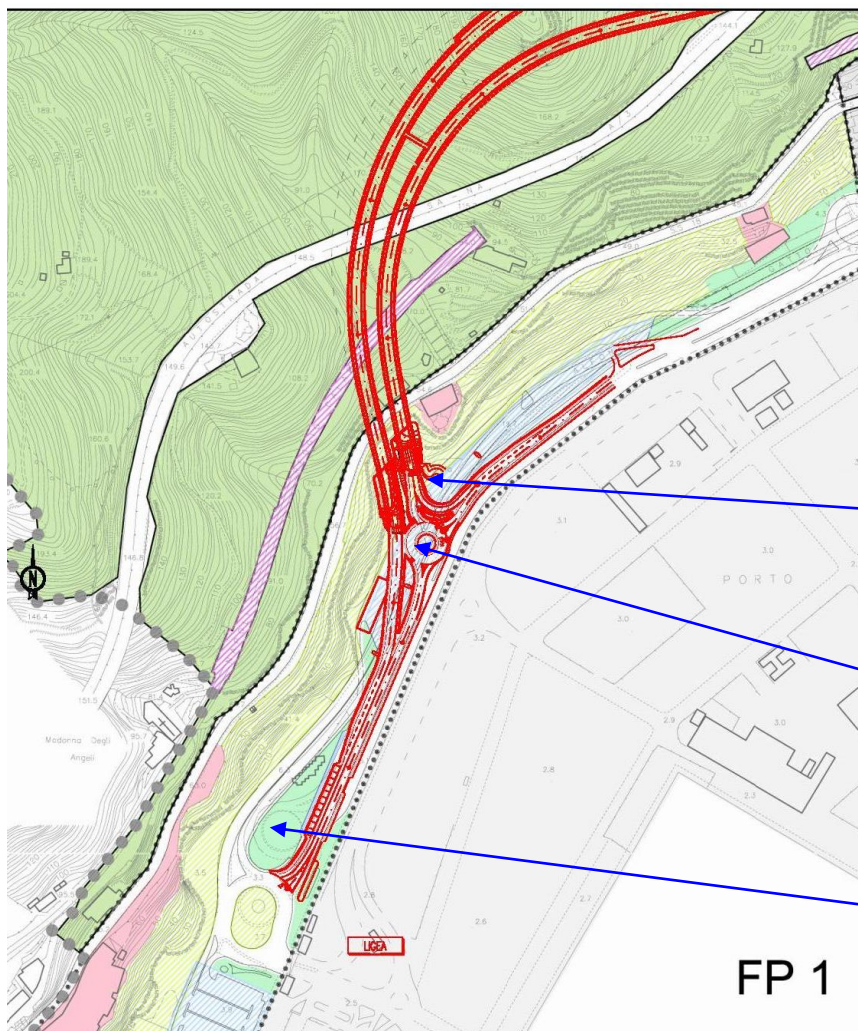






RELAZIONE PAESAGGISTICA

ELABORATO  
T00\_GE00\_GEN\_RE04\_D



In rosso le aree interessate dal progetto

Innesto della viabilità in uscita a raso dalla galleria sotto il viadotto Gatto

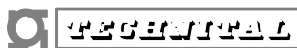
Realizzazione di una rotonda in uscita dalla galleria posta al disotto del viadotto Gatto

Realizzazione di una Nuova area a verde su via Ligea.

STRALCIO USCITA LIGEA

FP 1

Progettazione:





Sistemazione a verde area interclusa su via Ligea

### 2.3 San Leo

L'imbocco San Leo viene completamente riconfigurato attraverso l'eliminazione di una canna ottenendo una notevole riduzione di impatto sul paesaggio aumentando l'area adibita al verde prossima all'ingresso in galleria. La viabilità San Leo permette la riconnessione dei nuovi assi viari in direzione Porto ed in direzione Cernicchiara con il tessuto cittadino.

Costituisce difatti l'accesso ad una viabilità alternativa all'aperto, che permette di raggiungere Salerno Porto e Salerno Centro da chi arriva da Cernicchiara.

Lo svincolo consiste in una rotatoria, una rampa d'uscita ed una rampa di entrata.

La rotatoria è collocata in corrispondenza dell'attuale piazzale San Leo, fra via Paesano e via Circumvallazione.

In questa fase progettuale è stata adeguata la sua geometria al DM 19/04/2006.



RELAZIONE PAESAGGISTICA

ELABORATO  
T00\_GE00\_GEN\_RE04\_D

In particolare, avendo un diametro di 46 ml, è stato necessario modificare la larghezza della corsia e portarla a 6 ml (rispetto i 9 ml previsti nel progetto definitivo), così come prescritto nello stesso decreto per rotatorie di diametro  $\geq 40$  ml.

Per la riconfigurazione del piazzale e per realizzare un'ideale viabilità di smistamento delle diverse percorrenze, viene demolita la costruzione esistente addossata al versante collinare retrostante ed il campo di calcio. Questo consente la realizzazione di un'ampia rotatoria ed inoltre la possibilità di riconfigurare il versante sul piano ambientale.

La canna in uscita della galleria viene prolungata entro il piazzale con una sezione aperta consentendo la ricucitura parziale del versante retrostante, funzionale anche alla messa in sicurezza del versante stesso e del piazzale.

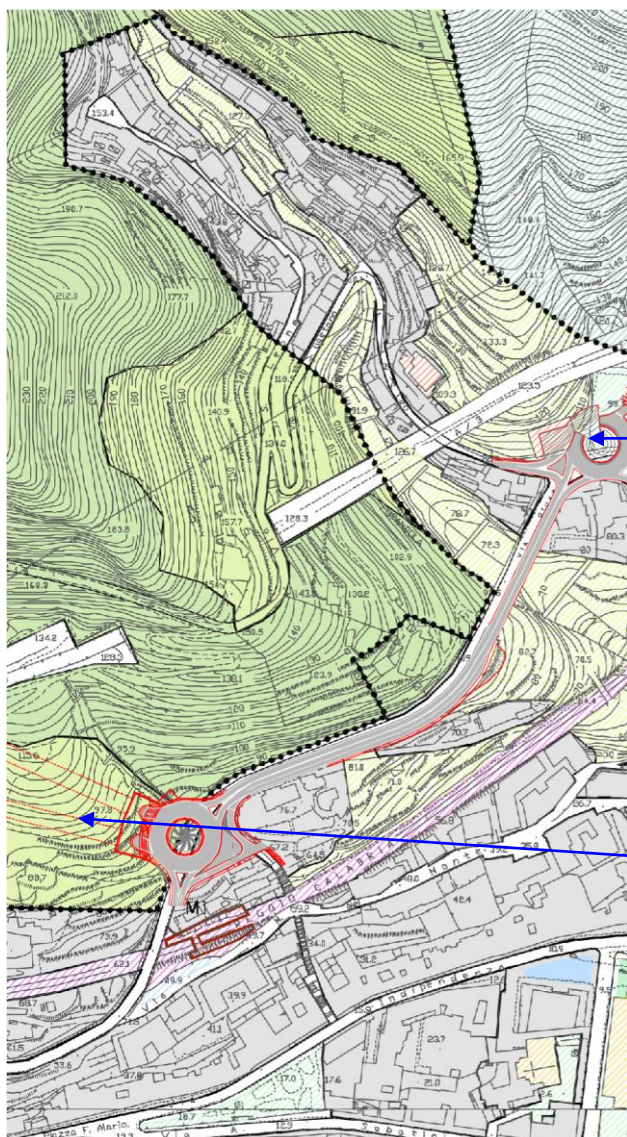
Progettazione:





## RELAZIONE PAESAGGISTICA

ELABORATO  
T00\_GE00\_GEN\_RE04\_D



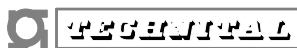
In rosso le aree interessate dal progetto

Sistemazione dell'imbocco della Galleria Cernicchiera a sud e del Piazzale san Leo.

Sistemazione dell'imbocco nord della galleria Ligea (Poseidon).

La mezza calotta che prosegue dalla galleria naturale segue il versante collinare ricomponendo le curve di livello in parte con terreno ed in parte con sistemazione del verde. In corrispondenza della rotatoria la calotta della galleria ritorna intera e la copertura vegetale dal versante scende con una cascata di verde fin nell'aiuola centrale.

Progettazione:

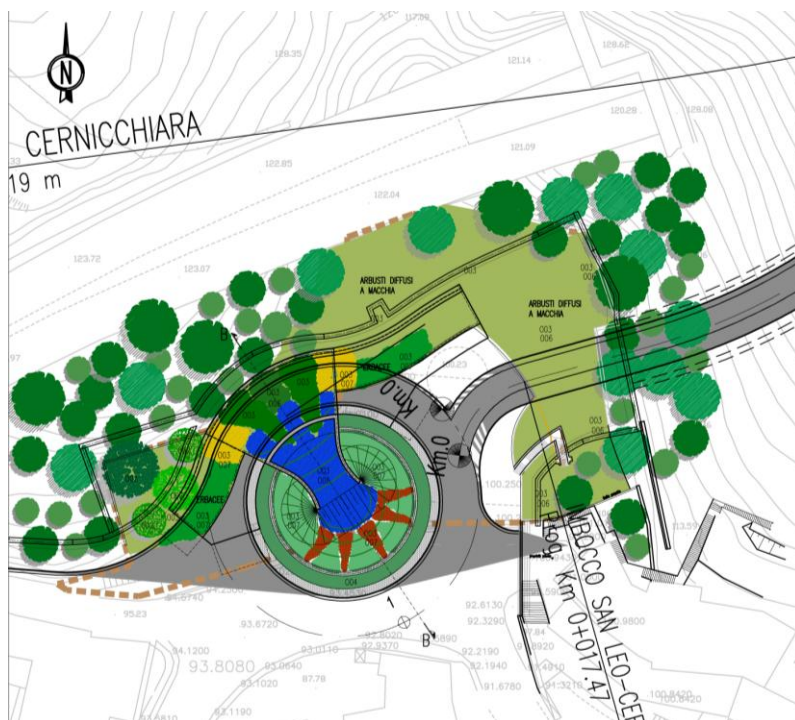






RELAZIONE PAESAGGISTICA

ELABORATO  
T00\_GE00\_GEN\_RE04\_D

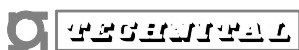


Planimetria di progetto esecutivo piazzale San Leo



Piazzale San Leo stato dei luoghi

Progettazione:





Rendering imbocco San Leo

## 2.4 Poseidon

In tale area, nel progetto definitivo, il sistema viario viene completamente riconfigurato dalla presenza delle due canne della galleria che, come per San Leo. Il progetto esecutivo prevede l'eliminazione di una canna consentendo la ricucitura parziale del versante retrostante con un intervento di ingegneria naturalistica, riducendone fortemente l'impatto paesaggistico. Il nodo Poseidon permette la riconnessione del nuovo asse in direzione Ligea-Cernicchiara con il tessuto cittadino e costituisce l'accesso ad una viabilità alternativa all'aperto che comporta diversi benefici in termini di sicurezza, di facilità di esecuzione di interventi di manutenzione e semplicità di gestione di situazioni estremamente critiche di traffico.

Lo svincolo consiste in una rampa di uscita in galleria, una rotatoria e due bracci che permettono l'attacco alla strada esistente.

Per la riconfigurazione del piazzale e per realizzare una idonea viabilità di smistamento delle diverse percorrenze viene realizzata un'ampia rotatoria con lo sbancamento e la risagomatura dell'area a monte della preesistente viabilità di via Gatto, alla fine del viadotto che precede "villa Poseidon".





RELAZIONE PAESAGGISTICA

ELABORATO  
T00\_GE00\_GEN\_RE04\_D

La realizzazione dell'ampia rotonda e la riconfigurazione dell'area permette il recupero dell'antico percorso che collegava la città alta, in maniera particolare rione "Canalone", al centro storico.



Rendering imbocco Poseidon



Progettazione:



Rendering imbocco Poseidon



Poseidon stato dei luoghi

### 3. Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera e mitigazioni previste

#### 3.1 Premessa

Nel progetto di riqualificazione ambientale dell'area, seppur collocata in ambito peri-urbano, si è proceduto tenendo presente la necessità di dover inserire l'intervento in un "sistema di verde organico e continuo di aree pregiate". Si sono presi in esame non solo gli attuali lineamenti del paesaggio ma anche e soprattutto si è tenuto conto dell'evoluzione che l'area ha avuto nel tempo e della vocazione dei luoghi. In altre parole si è proceduto ad una riconnottazione del paesaggio – non ad una semplice sistemazione a verde delle aree – che, attraverso la mitigazione degli impatti e sostenendo il recupero di tipologie vegetazionali adeguate, faciliti la ripresa delle formazioni autoctone elevando la naturalità dei luoghi. La naturalità è qui intesa non tanto in relazione alla presenza di formazioni più o meno complesse, quanto



alla rigorosa coerenza tra morfologia, litologia, e vegetazione delle specie. Si crea così un paesaggio nuovo che trae però la sua ragion d'essere nell'obiettivo di riaggiustamento vegetazionale ed ecologico. Il collegamento ecologico è dato dalla necessaria lettura del territorio, quello vegetazionale è dato da una ricostruzione puntuale della vegetazione potenziale dell'area, che persegue anche l'obiettivo della mitigazione degli interventi stessi.

L'ambito generale d'intervento ricade in una zona prossima al mare, caratterizzata da clima arido ed è localizzata in un punto di cerniera tra diverse serie vegetazionali potenziali quali il querceto di caducifoglie e sempreverdi (*Quercus robur*, *Fraxinus oxycarpa*, *Tilia cordata*), il bosco misto mediterraneo (*Quercus ilex*, *Fraxinus ornus*, *Acer monspessulanum*, ecc.) le formazioni della macchia tipica mediterranea arbustiva (*Spartium junceum*, *Pistacia lentiscus*, *Phyllirea latifolia*, *Rhamnus alaternus*, *Coronilla emerus*, *Myrtus communis*, *Rosmarinus officinalis*) e la vegetazione ripariale dei corsi d'acqua.

La sistemazione a verde dell'area parte dall'idea di inserire il nuovo insediamento funzionale nel sistema del verde circostante e nel più vasto ambito territoriale in cui si colloca la struttura. Con riferimento alla complessità e all'articolazione dell'intervento, si sono individuate diverse tipologie di verde.

### 3.2 Ligea

Il progetto prevede, rispetto al progetto definitivo l'eliminazione della vasca che fiancheggia l'uscita della galleria, pertanto sarà eliminata la problematica riguardante la realizzazione del terrazzamento agricolo anche se realizzata con tutte le caratteristiche tipiche della zona. Un ulteriore vantaggio riguarda la notevole riduzione dell'impatto che avrebbe avuto la presenza del manufatto dal punto di vista paesaggistico ed architettonico.

Per Ligea, l'imbocco della galleria è caratterizzato da due canne che entrano nel costone roccioso. La canna destra è caratterizzata da un rivestimento laterale, sul lato opposto al costone roccioso, che mitiga la presenza della struttura in cemento e, allo stesso tempo funge da contenitore del verde che si ricollega a quello esistente. Tale soluzione è stata adottata in quanto la canna destra fuoriesce dal terreno naturale, rispetto la canna sinistra, di circa 40 m creando disomogeneità con il territorio circostante; in tal modo si è cercato di mascherare la presenza dell'imbocco della galleria e contemporaneamente divenendo una forte e piacevole caratterizzazione per l'ingresso ovest della città.





Le scarpate di collegamento tra il costone ed il ritombamento presentano una pendenza elevata e per tale motivo saranno ricoperte da una biostuoia preseminata che eviterà l'erosione superficiale. La scarpata sarà stabilizzata inoltre grazie all'impianto di arbusti appartenenti alla vegetazione mediterranea secondo un sesto di impianto degradante.

In corrispondenza degli imbocchi della galleria posta nel nodo Ligea si è deciso di inserire una rotatoria che renda fluido il corposo traffico che arriva dal viadotto Gatto. Essa, oltre ad avere valenza di sicurezza e miglioramento stradale diventa anche un punto di vista importante, lo snodo del traffico individuato da una visuale piacevole, dettata dal verde presente in rotatoria. La rotatoria sarà trattata con arbusti autoctoni di piccola dimensione, disposti secondo degli spicchi virtuali in cui sarà divisa la stessa; ad ogni spicchio una particolare tipologia di arbusto quali *Coronilla emerus*, *Teucrium fruticans* *Azureum*, *Agapanthus africanus*. Nel centro della rotatoria esemplari di *Agave Ferox* e *Opuntia ficus* indica a diventare punto focale dello svincolo.

Nel piazzale Ligea troviamo una grande aiuola di ingresso al porto, con una conformazione a goccia che costituisce una risagomatura del tratto finale di via Gatto. L'intervento, di riqualificazione ambientale, prevede la realizzazione di un piccolo parco urbano accessibile dal marciapiede che costeggia il porto.

La pavimentazione del marciapiede penetra nell'aiuola in modo da creare un camminamento esterno più largo e meno regolare. I camminamenti interni sono invece dei semplici sentieri in terra battuta.

Verranno utilizzati alberi di I, II e III grandezza che con la loro diversa forma, dimensione e colore disegnano l'area e allo stesso tempo la isolano dal traffico esterno. Arbusti di *Abelia grandiflora*, *Solanum crispum* e *Berberis darwinii* dalle vistose fioriture decoreranno ulteriormente l'area.

### 3.3 San Leo

Qui la struttura risulta notevolmente semplificata nel suo aspetto architettonico paesaggistico mediante l'eliminazione dei tubolari previsti nel progetto definitivo tendenti a formare una sorta di pergolato che richiamavano i piccoli terrazzamenti presenti sul versante, appoggiandosi da un lato sulla collina e dall'altro su pilastri di acciaio. Tutti questi elementi risultano eliminati riducendo notevolmente il forte impatto architettonico e paesaggistico, oltre poi



ad eliminare completamente le problematiche inerenti la gestione e la manutenzione degli elementi stessi, al fine di garantire continuità e sicurezza. La composizione vegetale è data e garantita da arbusti appartenenti alla vegetazione potenziale del luogo o tipicizzati dell'areale, che con la loro forma e dimensione contribuiscono a variegare il paesaggio.

La rotonda presente in quest'area rappresenta oltre che una sistemazione a verde, anche un intervento di riconfigurazione e di ricucitura del versante. Infatti la rotatoria in questione rappresenta un anello di congiunzione tra la collina sovrastante ricoperta di vegetazione spontanea arborea e l'edificato circostante. Accoglie per circa un quinto della sua superficie i locali tecnici della galleria. Su questi si modella una soletta in calcestruzzo che, partendo dalla volta che ricopre per metà la strada, raccorda il dislivello tra la quota superiore e quella inferiore, posta al centro della rotonda.

La parte sommitale sarà coperta da una vegetazione formata da grossi arbusti e piccoli alberi di macchia mediterranea tipica dell'areale quali *Coronilla emerus*, *Colutea arborescens*, *Myrtus communis*, *Pistacia lentiscus* e *Arbutus unedo* che si raccorda con la vegetazione già presente. Arbusti di *Teucrium fruticans* "Azureum" a foglie grigie e piccoli fiori grigio-azzurri estivi verranno collocati lungo l'ossatura centrale della scarpata. La parte bassa della scarpata accoglierà arbusti del genere *Berberis thunbergii atropurpurea* a fogliame rosso – bruno. Le rimanenti parti della rotonda ospiteranno il *Thymus serpyllum*, una bassa erbacea tappezzante a foglie argentee e fiori estivi rosa chiaro. La vegetazione degraderà lateralmente verso la paratia verticale di contenimento con una vegetazione a macchia mista di piante arbustive ed erbacee quali *Santolina chamaecyparissus*, *Potentilla fruticosa*, *Cytisus scoparius*, *Hypericum calycinum* che si raccorderà, verso il costone, in corrispondenza dell'attuale campo di calcio ed intorno all'imbocco della galleria, con la macchia mista di arbusti alti (*Coronilla emerus*, *Colutea arborescens*, *Myrtus communis*, *Pistacia lentiscus*). Gli arbusti saranno sostituiti da alberi di alto fusto quali *Quercus ilex*, *Acer campestre* e *Fraxinus ornus* in corrispondenza del tratto di paratia verticale alto circa tre metri nel punto più alto. A ridosso di tale tratto sarà impiantata la *Lonicera japonica*, un arbusto sempreverde rampicante a rapido accrescimento, che andrà a ricoprire la paratia.

### 3.4 Poseidon

L'uso del rivestimento in pietra naturale delle paratie, diventa ulteriore elemento caratterizzante del luogo armonizzandosi efficacemente al contesto urbano e paesaggistico.



## RELAZIONE PAESAGGISTICA

ELABORATO  
T00\_GE00\_GEN\_RE04\_D

La composizione vegetale è data da arbusti appartenenti alla vegetazione potenziale del luogo o tipicizzati dell'areale, che con la loro forma e dimensione contribuiscono a variegare il paesaggio. Allo scopo sarà utilizzata una specie diversa per ogni gradino, i cui fiori riproducano il colore giallo.

In quest'area la rotatoria sarà essenziale, tecnologica e minimalista. Essenziale nelle forme: una raggiera a raggi curvilinei che partendo dal "tutore" più alto, posto al centro, degraderanno verso la circonferenza, su tutori la cui altezza si riduce verso la periferia. Tecnologica nell'uso dei materiali: acciaio per i raggi-tiranti, legno ed acciaio per i pali-tutori. Minimalista nell'uso della vegetazione: due sole specie, la vite (*Vitis vinifera*) e la rosa (*Rosa meillandina alba*). Il tipico impianto agricolo a filari rettilinei e complanari di vite con alla testa una rosa, quale pianta spia di malattie, diventa qui una forma architettonica, mentre la rosa si trasforma in un tappeto basso compatto ricoprente l'intera rotonda. Come specie sarà utilizzata una rosa nana rifiorante e tappezzante a fiori bianchi, al di sotto della quale una pacciamatura di lapilli grigi ricoprirà l'intera superficie e sarà visibile durante l'inverno, quando le rose saranno potate e spoglie.

Lungo il tratto di strada che collega piazzale San Leo con la galleria Poseidon, si effettuerà un intervento di riqualificazione della viabilità pedonale, lungo via Gatto, di un'area residuale, attualmente coperta da vegetazione spontanea di scarso valore botanico e paesaggistico. Allo scopo verrà realizzata un'aiuola di circa 180 mq, provvista di arredo urbano ed ombreggiata da due alberi di medie dimensioni sempreverdi: *Olea europea* e *Lagunaria patersonii*. Il camminamento interno all'aiuola permetterà di osservare e beneficiare del fascino degli arbusti utilizzati (*Solanum crispum* e *Berberis* spp), oltre che godere del panorama che da qui si può ammirare.