



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE



COMUNE DI GIUGLIANO IN CAMPANIA

Città Metropolitana di Napoli

Studio di fattibilità tecnica ed economica

Programma Sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

Dott. Salvatore Petirro

PROGETTAZIONE

Ufficio Tecnico

Studio di prefattibilità ambientale	TAV.
	MOBGIU_GE_04
	Scala

Sommario

1. Prefazione.....	2
2. Obiettivo dell'intervento e risultati attesi.....	2
3. Descrizione degli interventi	2
4. Analisi delle aree sottoposte agli interventi.....	4
4.1. Individuazione dell'area comunale	4
4.2. Individuazione delle aree d'intervento	4
4.3. Descrizione degli interventi.....	5
5. Prefattibilità ambientale dell'intervento proposto	6
5.1. Verifica della compatibilità delle opere con gli strumenti urbanistici.....	6
5.2. Piano Territoriale Regionale.....	6
5.3. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Napoli.....	12
5.4. Piano per l'Assetto Idrogeologico	18
6. Effetti della realizzazione dell'intervento sulle componenti ambientali	21
7. Conclusioni.....	22

1. Prefazione

L'obiettivo di questa fase è quello di stabilire le caratteristiche funzionali delle opere e dei siti di intervento tenendo conto degli aspetti tipologici e tecnologici adottati, delle caratteristiche delle opere esistenti e l'impatto delle opere sull'ambiente.

Questo obiettivo viene raggiunto attraverso lo studio di soluzioni adeguate riguardo ai costi, ai tempi di realizzazione dell'opera e agli impatti sull'ambiente. Proprio in relazione a quest'ultimo aspetto, si ritiene necessario avviare lo studio di prefattibilità in parallelo al progetto preliminare dell'intervento. In termini di approccio metodologico lo studio punta in primo luogo a considerare il contesto ambientale in cui l'intervento si colloca, valutando le scelte progettuali in un'ottica più ampia, evidenziando e quindi minimizzando gli eventuali effetti negativi, secondo la filosofia concettuale di "progettazione integrata" in cui le tematiche ambientali concorrono in maniera essenziale all'individuazione delle scelte progettuali ottimali.

2. Obiettivo dell'intervento e risultati attesi

Obiettivo prioritario del progetto è la riduzione delle emissioni di gas climalteranti, con particolare riferimento alle aree urbane in cui le concentrazioni superano i limiti di legge. Tale obiettivo potrà essere raggiunto rendendo più semplice, sicura ed ecologica la mobilità scuola-casa, in funzione delle potenzialità dell'area e disincentivando l'uso del trasporto pubblico/privato su gomma, notoriamente inquinante.

I risultati attesi a seguito degli interventi progettati sono diversi:

- Incrementare l'interesse verso le modalità di trasporto sostenibile, siano essi pedonali, ciclabili e/o a basse emissioni;
- Sperimentare una rete preferenziale ciclo-pedonale sicura ed ecologica in previsione di un'estensione del progetto su tutto il territorio comunale;
- Ridurre l'utilizzo delle auto private per gli spostamenti casa-scuola, con conseguente contenimento della spesa energetica per le famiglie e per la P.A.;
- Incrementare le visite e la fruizione delle emergenze monumentali e paesaggistiche;

3. Descrizione degli interventi

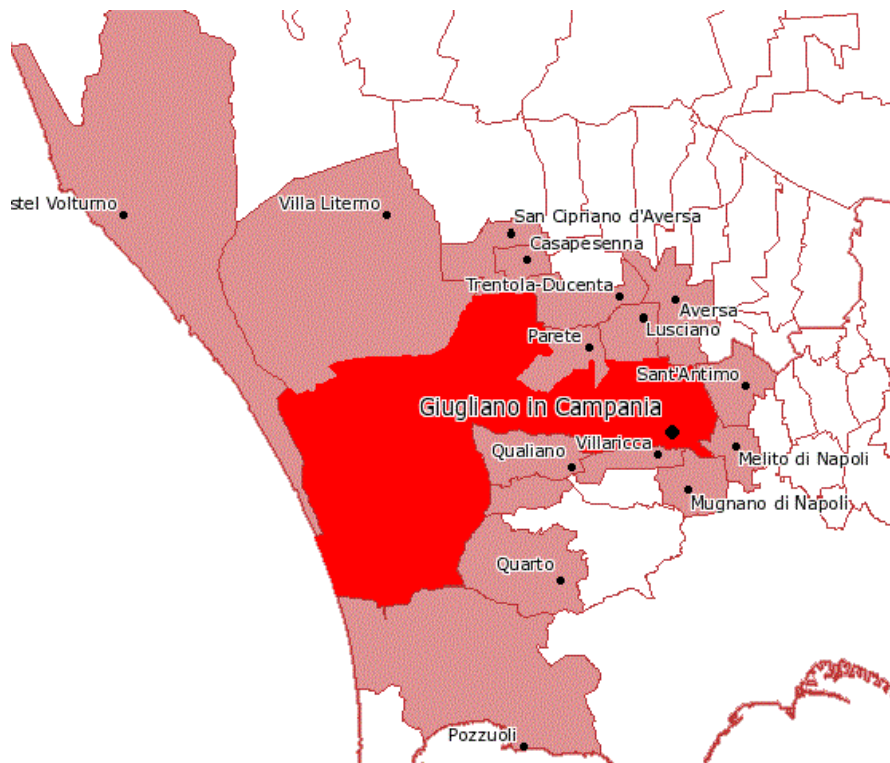
Il progetto vuole pervenire al raggiungimento degli obiettivi attraverso la progettazione di un sistema di mobilità e sosta, integrativo al trasporto tradizionale, che completi, con elementi fisici o immateriali, la logistica dell'area attraverso le seguenti azioni:

- recupero ambientale e funzionale dei tracciati viari esistenti, con adeguamento delle sedi viarie per la realizzazione di piste ciclabili nelle due aree in cui avverrà la sperimentazione: centro cittadino e fascia costiera;
- ampliamento del parco mezzi con bus elettrici e/o a basse emissioni;
- implementazione della ZTL esistente con l'istituzione, all'interno di un reticolo viario normato dal regime delle Zone 30 (affinché tali strade, in ambito urbano, acquistino benefici in termini di sicurezza, multifunzionalità e qualità ambientale. L'utilizzo della strategia delle Zone 30 verrà a configurarsi come una più complessiva politica di miglioramento della qualità e della vivibilità dell'ambiente naturale e urbano, supportata da interventi sistemici volti alla riqualificazione della mobilità), al fine di consentire la mobilità ciclo-pedonale anche in assenza di percorsi dedicati;
- installazione di punti attrezzati per bike-sharing con totem digitali per le info-mobilità, all'interno di aree a disposizione dell'Amministrazione;
- predisposizione di una APP dedicata con accesso per tutti gli utenti interessati dall'intervento, connessa al rilascio di buoni mobilità per il trasporto casa-scuola e casa-lavoro.

Passando poi ad una scala di riferimento territoriale, il sistema integrato di mobilità sopra descritto sarà collegato agli snodi strategici di trasporto, in particolar modo per il collegamento da e per la Città Metropolitana di Napoli, tramite l'incremento di soluzioni di mobilità collettiva e mediante l'istituzione di servizi di trasporto regolari.

4. Analisi delle aree sottoposte agli interventi

4.1. Individuazione dell'area comunale



4.2. Individuazione delle aree d'intervento



4.3. Descrizione degli interventi

Nelle seguenti aree ricadono gli interventi a livello locale, quali ad esempio l'adeguamento stradale per la realizzazione di piste ciclabili e percorsi sicuri: centro storico e fascia costiera.

In Fig.1 è riportata Via Staffetta che ricade nella fascia costiera tra Lago Patria e il litorale; in Fig.2 è riportata invece Via Aniello Palumbo che ricade invece nel centro cittadino.

Nelle due aree sperimentali, oltre all'ampliamento del parco mezzi, il progetto riguarderà la realizzazione, tramite l'adeguamento dei tracciati viari esistenti, di piste ciclabili, servite da attrezzati punti di interscambio per il bike-sharing e sosta bus, individuati in apposite aree a disposizione dell'Amministrazione: in particolare, nell'area costiera, la presenza di sedi stradali con dimensioni di 12-13 m.l. permette l'adeguamento ai fini della realizzazione delle ciclovie; nel centro storico, via Aniello Palumbo è stata individuata come sede idonea alla sperimentazione della pista ciclabile per la presenza di marciapiedi con dimensioni 2,5 m.l. con annessi stalli per la sosta, da spostare in un'area già individuata nei pressi di vico Pinto, idonei a garantirne la realizzazione.



Fig.1 Via Staffetta



Fig.2 Via Aniello Palumbo

5. Prefattibilità ambientale dell'intervento proposto

5.1. Verifica della compatibilità delle opere con gli strumenti urbanistici

Da una lettura attenta delle prescrizioni previste nelle normative relative agli strumenti urbanistici vigenti, si evince che per la proposta d'intervento, relativamente alle tipologie d'intervento consentite, non emergono cause ostative alla realizzazione delle opere previste, atteso che l'intervento si propone di realizzare strutture nel rispetto di quanto previsto nelle norme regolamentari.

5.2. Piano Territoriale Regionale

Il 30 novembre 2006, con Delibera n. 1956, la Giunta Regionale della Campania ha approvato il Piano Territoriale Regionale (P.T.R.) finalizzato ad offrire agli attori istituzionali, per la loro attività di pianificazione del territorio, un sostegno cognitivo e operativo di inquadramento e di indirizzo. Il P.T.R. rappresenta un quadro di riferimento unitario per tutti i livelli di pianificazione territoriale regionale e pertanto si propone come strumento attraverso il quale promuovere azioni integrate di progettazione e di pianificazione territoriale. Tra i diversi sistemi utilizzati dal P.T.R., vi è quello di aver delimitato diverse aree mediante l'individuazione dei "STS", ossia Sistemi Territoriali di Sviluppo, individuati mediante il raggruppamento di comuni che hanno elaborato programmi di sviluppo integrato.

Il comune di Giugliano di Napoli (Na) appartiene al Sistema Territoriale di Sviluppo che individua, nell'ambito di una progettazione strategica, le risorse ambientali e culturali, in particolare fa parte del

sistema denominato STS “C8 Area Giuglianesa” (Fig.3) a dominante rurale – manifatturiera in cui ricadono anche i comuni di Calvizzano, Marano di Napoli, Villaricca, Qualiano e Giugliano in Campania.

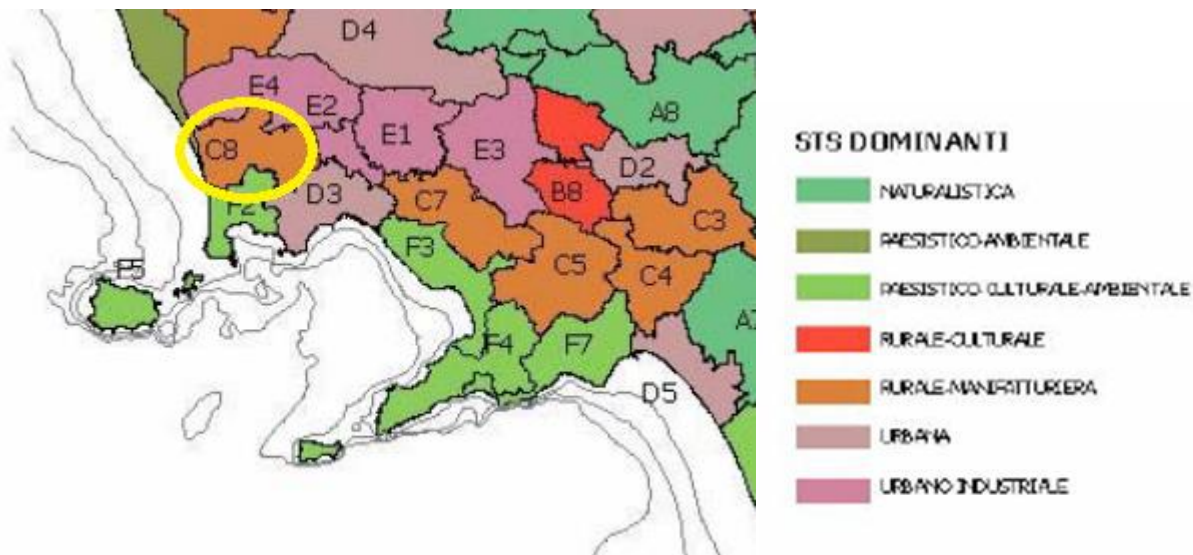


Fig.3. Stralcio Sistemi Territoriali di Sviluppo Dominanti.

Di seguito si riportano diversi stralci del PTR, al fine di evidenziare la coerenza dell'intervento con gli obiettivi e gli ambiti previsti dal Piano Regionale.



Fig.4. Stralcio Rete Ecologica.

In figura n.4, con riferimento alla rete Ecologica, si evidenzia come la zona di interesse ricada in un'area di massima frammentazione ecosistemica, non attraversata da corridoi ecologici.



Fig.5. Stralcio Aree Protette e Siti UNESCO "Patrimonio dell'Umanità"

In figura n.5 si evidenzia che la zona interessata non ricade in nessuna area protetta o sito Unesco.



Fig.6. Stralcio Rischio Sismico e Vulcanico

In figura n.6 si evidenzia con colore rosso che la zona interessata presenta un rischio di sismicità medio ma nessun rischio vulcanico.



Fig.7. Stralcio Campi Territoriali Complessi.

In figura n.7 si evidenzia con colore blu che la zona interessata non ricade in nessuno dei Campi Territoriali Complessi.

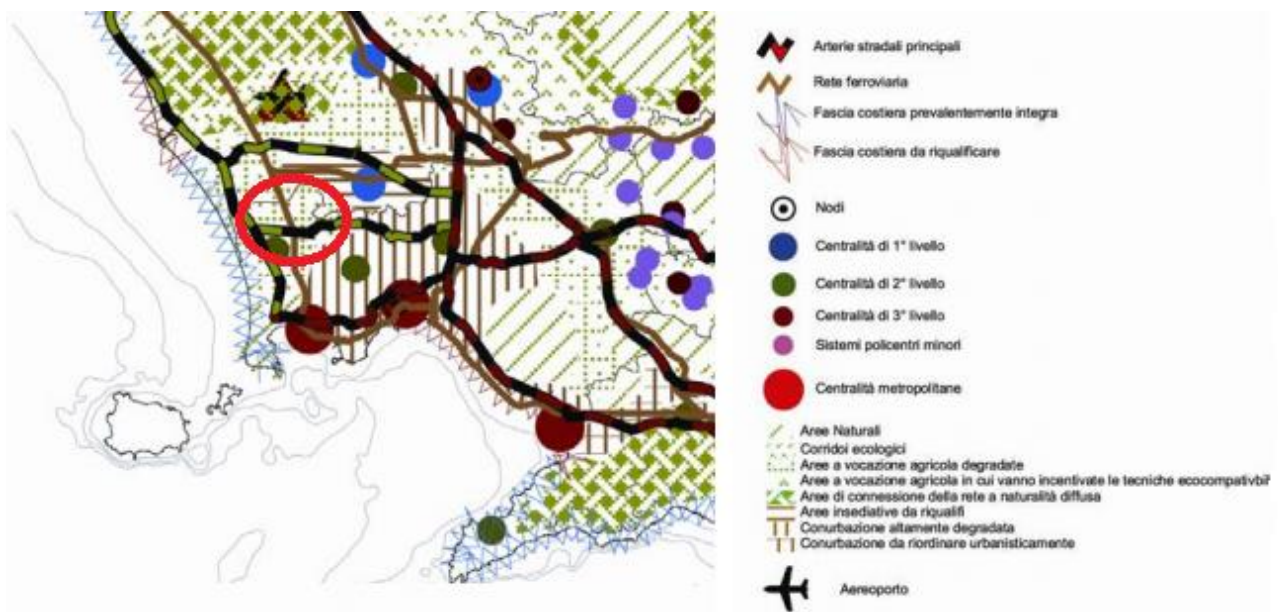


Fig.8. Stralcio Visioning preferita.

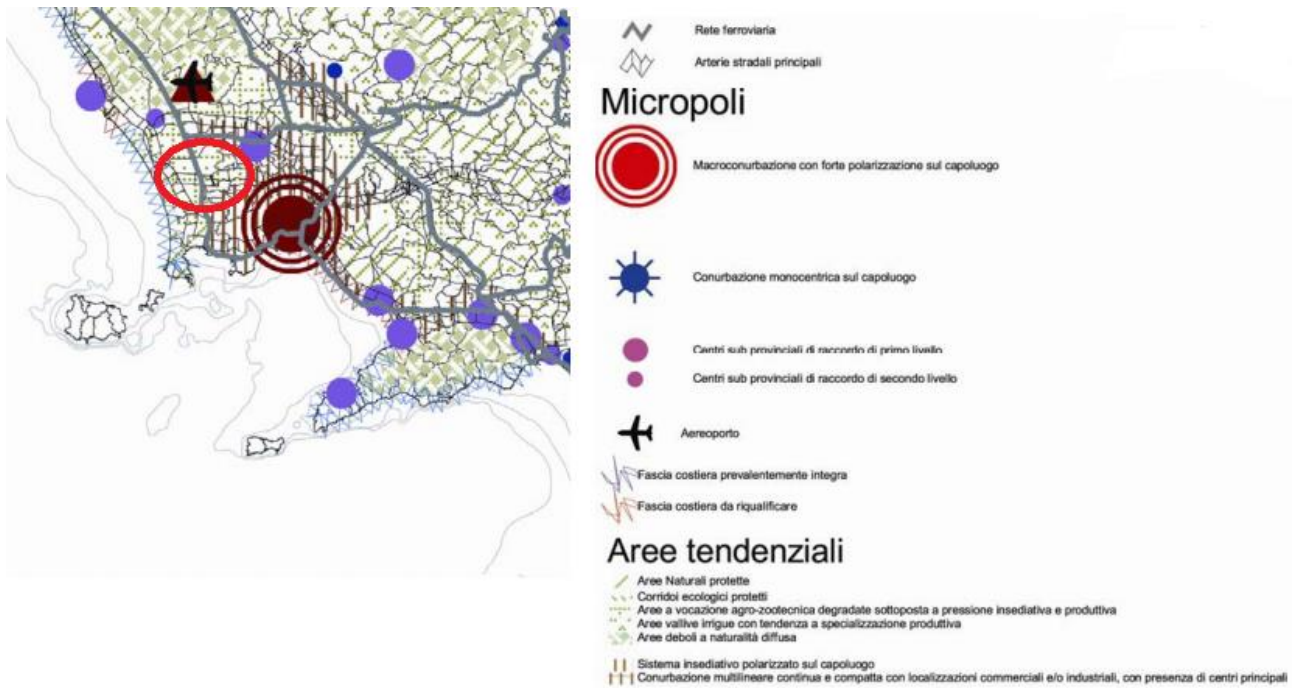


Fig.9. Stralcio Visioning tendenziale

La figura n.8 evidenzia con colore rosso che la zona interessata ricade nelle vicinanze di un'area a centralità di 2° livello mentre la figura n. 9 mostra che detta zona non ricade in aree tendenziali particolari.

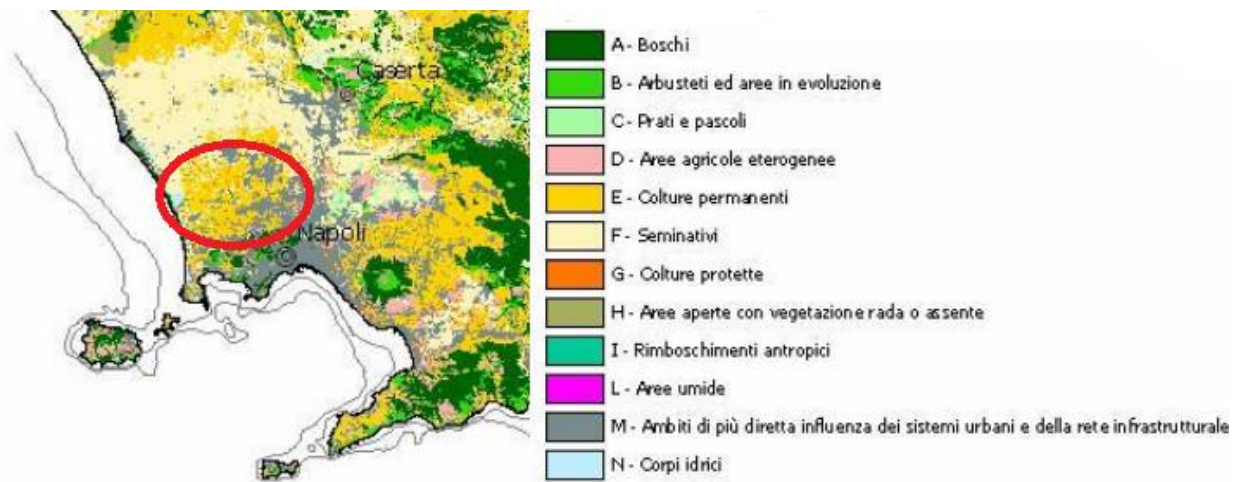


Fig10. Stralcio Uso Agricolo dei Suoli

La figura 10 evidenzia con colore rosso che l'uso agricolo del comune in cui ricade la zona di interesse è prevalentemente a colture permanenti.



Fig.11. Stralcio Risorse naturalistiche e agroforestali

La figura n. 11 evidenzia con colore rosso che l'area di interesse rientra prevalentemente in zona classificata C3.

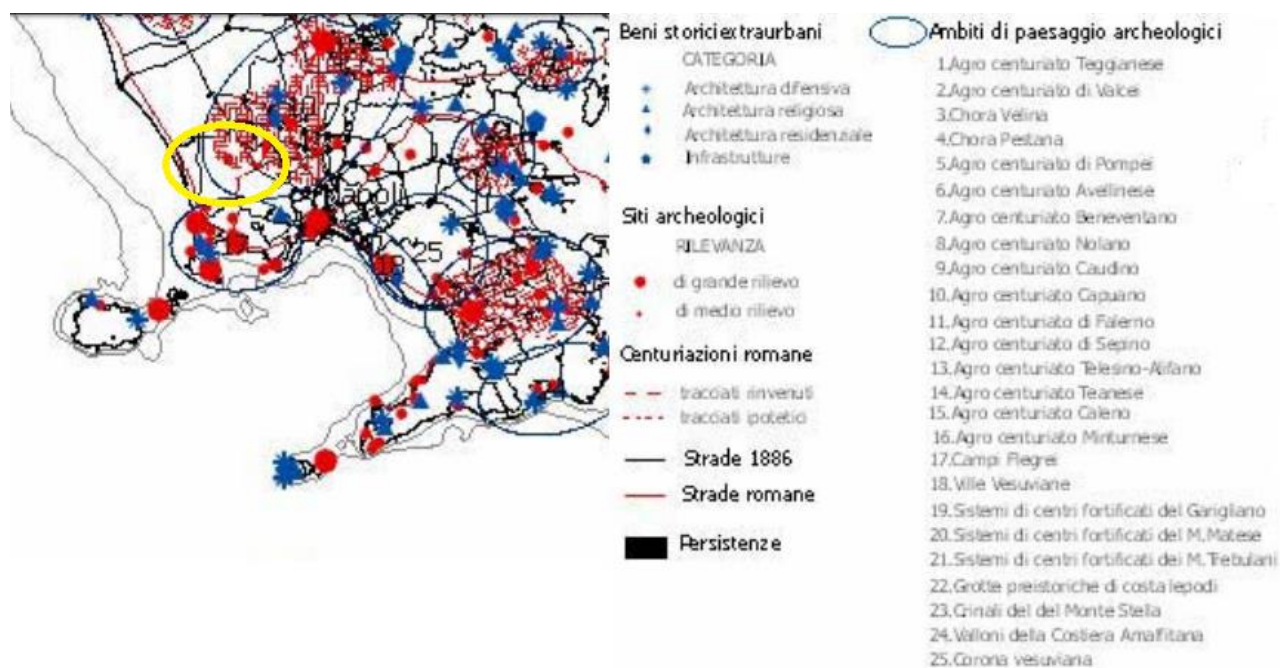


Fig.12. Stralcio Strutture Storiche Archeologiche del paesaggio

La figura n. 12 evidenzia con colore giallo che la zona di interesse si inserisce nell'ambito di un comune caratterizzato dalla presenza di tracciati rinvenuti di siti archeologici e di una rete stradale storica.

5.3. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Napoli

Il PTCP ha dato l'avvio ad un lavoro di ripristino paesaggistico, ecologico ed urbanistico volto a restituire identità e bellezza al territorio napoletano. Uno dei maggiori obiettivi a cui il piano tende è quello di conservare e valorizzare, nell'ambito di un sempre più rapido e confuso sviluppo urbanistico - territoriale, il patrimonio ambientale, naturale, paesistico e culturale ed è per questo che assume molteplici valori, da piano paesaggistico a piano di tutela delle bellezze naturali, delle acque e di difesa del suolo. Nelle figure, di seguito allegate, si riportano gli stralci degli elaborati che costituiscono il PTCP, in cui ricade l'area oggetto di intervento.

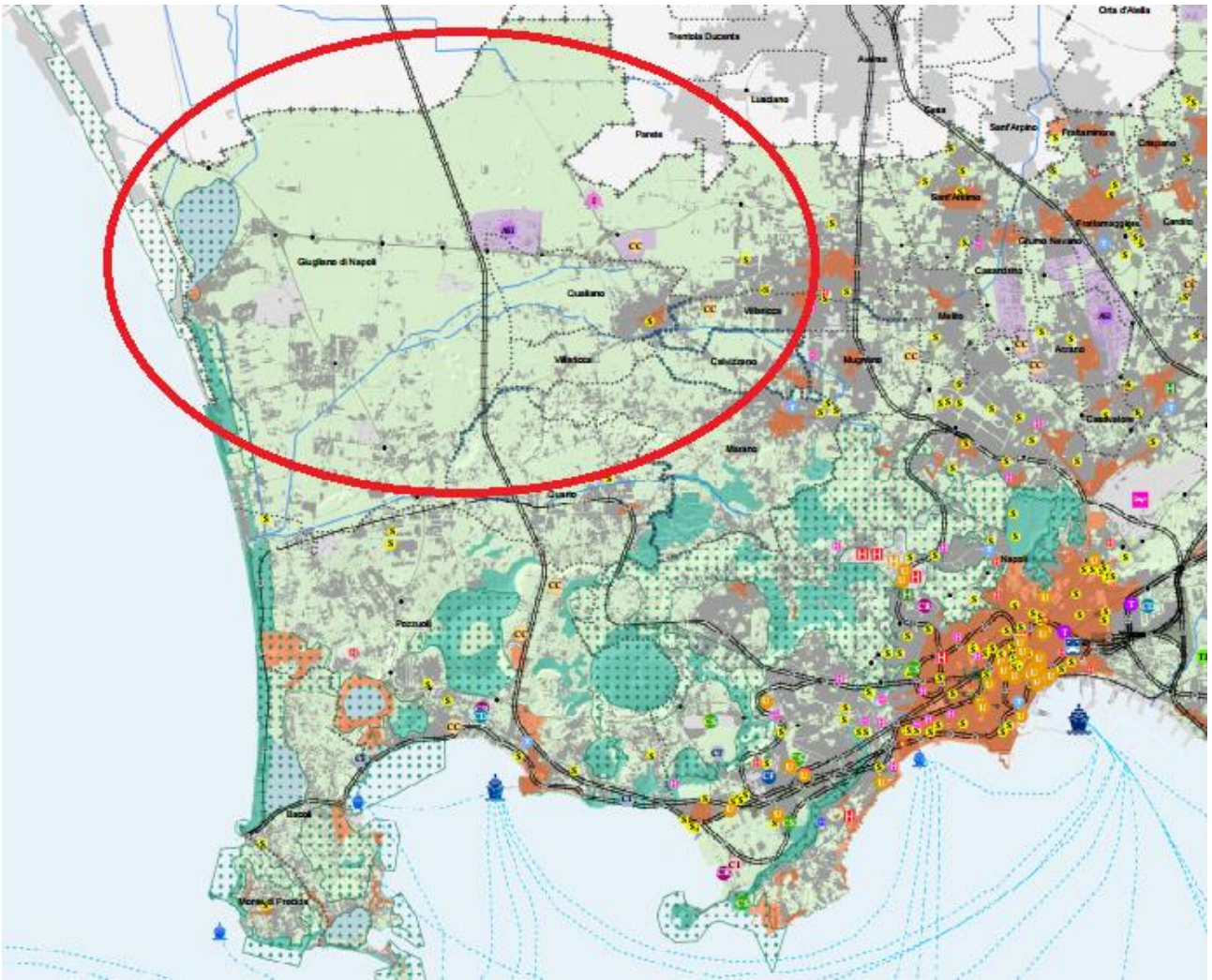


Fig.13. Stralcio Organizzazione del Territorio



La figura n. 13 mostra che la area di interesse è prevalentemente agricola

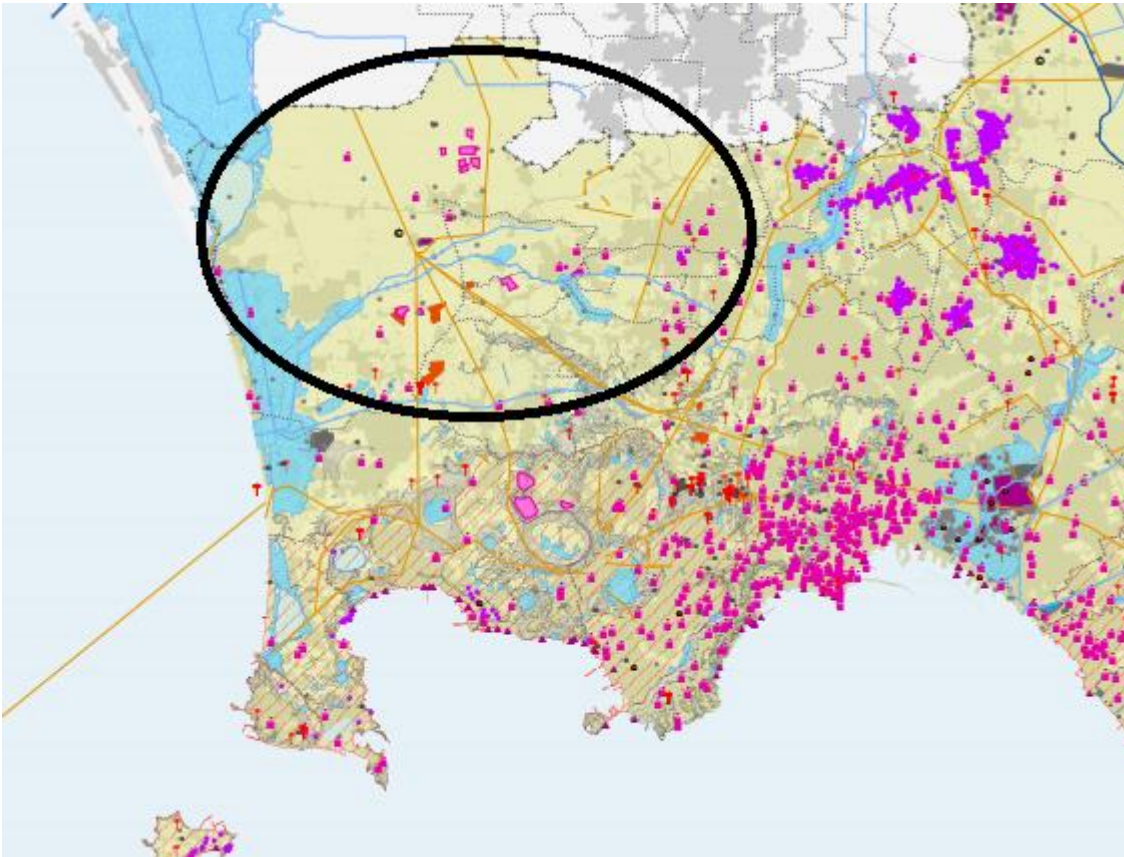


Fig.14. Stralcio Sorgenti di Rischio Ambientale



La figura n. 14 estratta dal PTCP mostra i rischi ambientali ed antropici causati dalla esistenza di stazioni radio base, elettrodotti AT e siti contaminati presenti nell'ambito del territorio comunale.

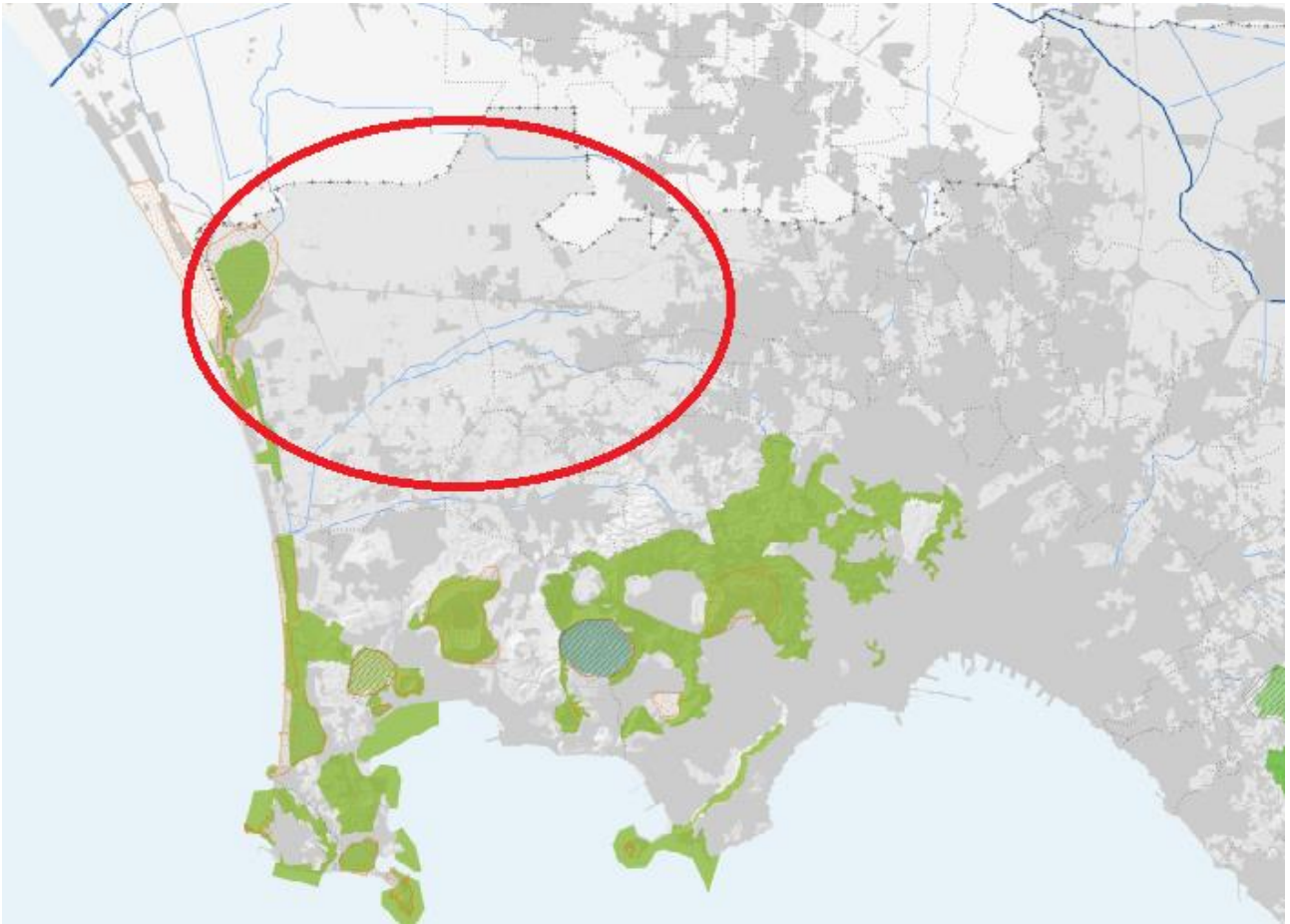


Fig.15. Stralcio Aree di Interesse Naturalistico istituzionalmente tutelate



Dalla figura n. 15 estratta dall'elaborato "Aree di interesse naturalistico istituzionalmente tutelate" del PTCP si riscontra che nell'area considerata ricade una zona di interesse quale Sito di Importanza Comunitaria (SIC), ma non abbiamo Zone di Protezione Speciale (ZPS).

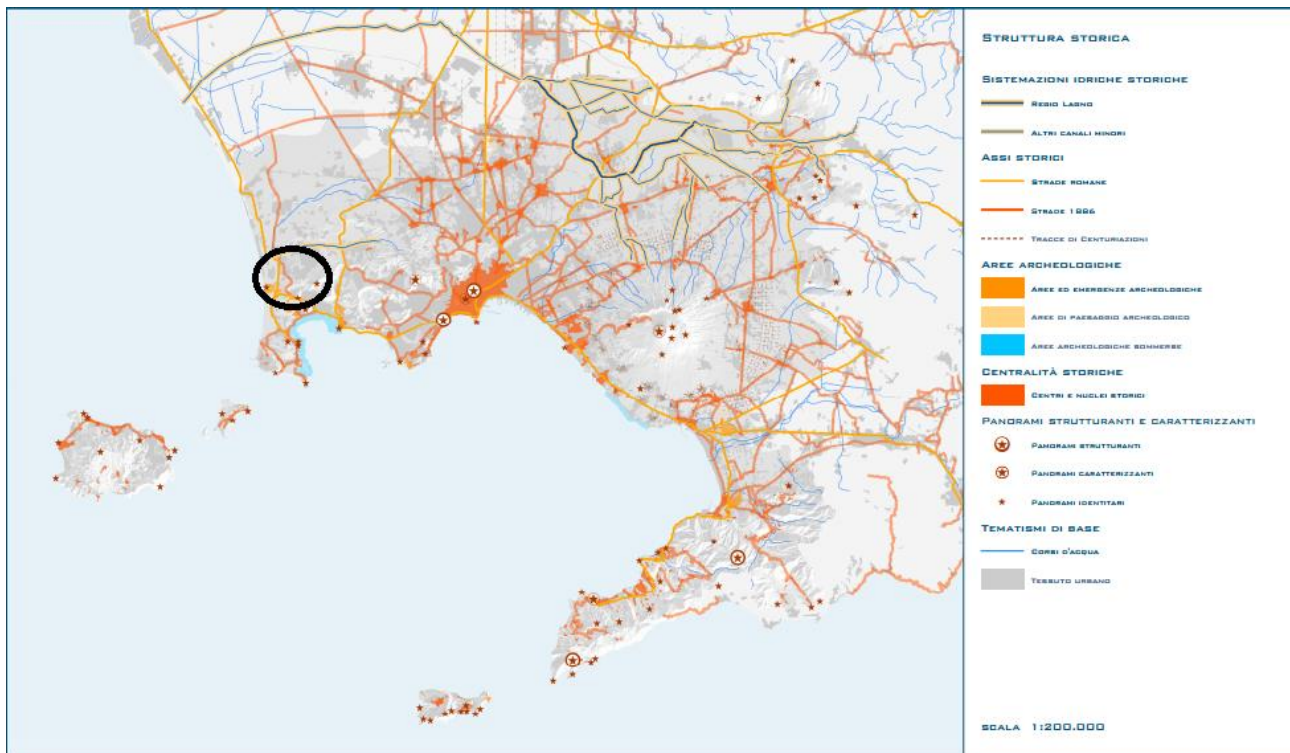


Fig.16. Stralcio Struttura Storica

La figura n. 16 mostra che l'area è attraversata da strade storiche risalenti al 1886 e strade romane e al tempo stesso possiamo notare la presenza di aree ad emergenza archeologica.

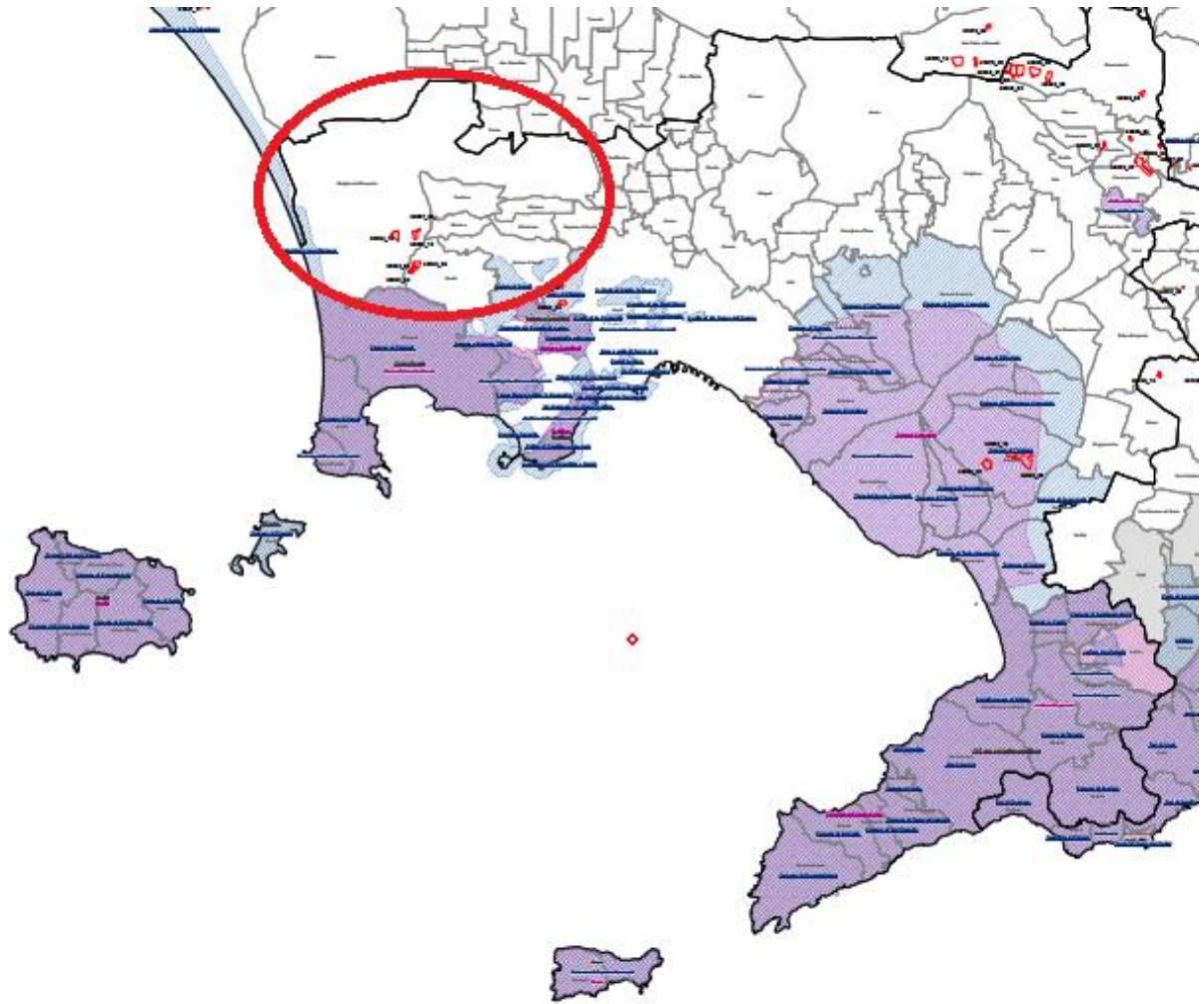
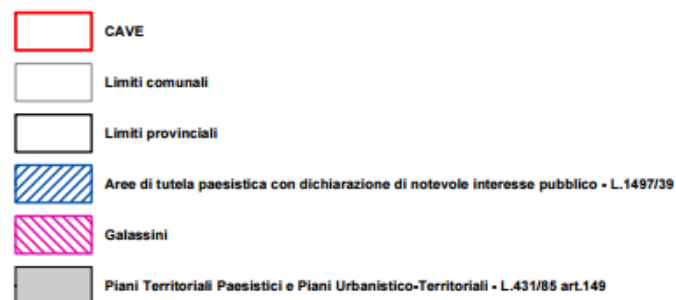


Fig.17. Stralcio Vincoli Paesistici

VINCOLI PAESISTICI - D.Lgs. 42/2004



La figura n.17 mostra che una piccola parte dell'area è coperta da una zona di tutela paesistica con dichiarazione di notevole interesse pubblico.

5.4. Piano per l'Assetto Idrogeologico

Con riferimento alle cartografie dell'Autorità di Bacino della Campania centrale (delibera di Comitato Istituzionale n°1 del 23 febbraio 2016)

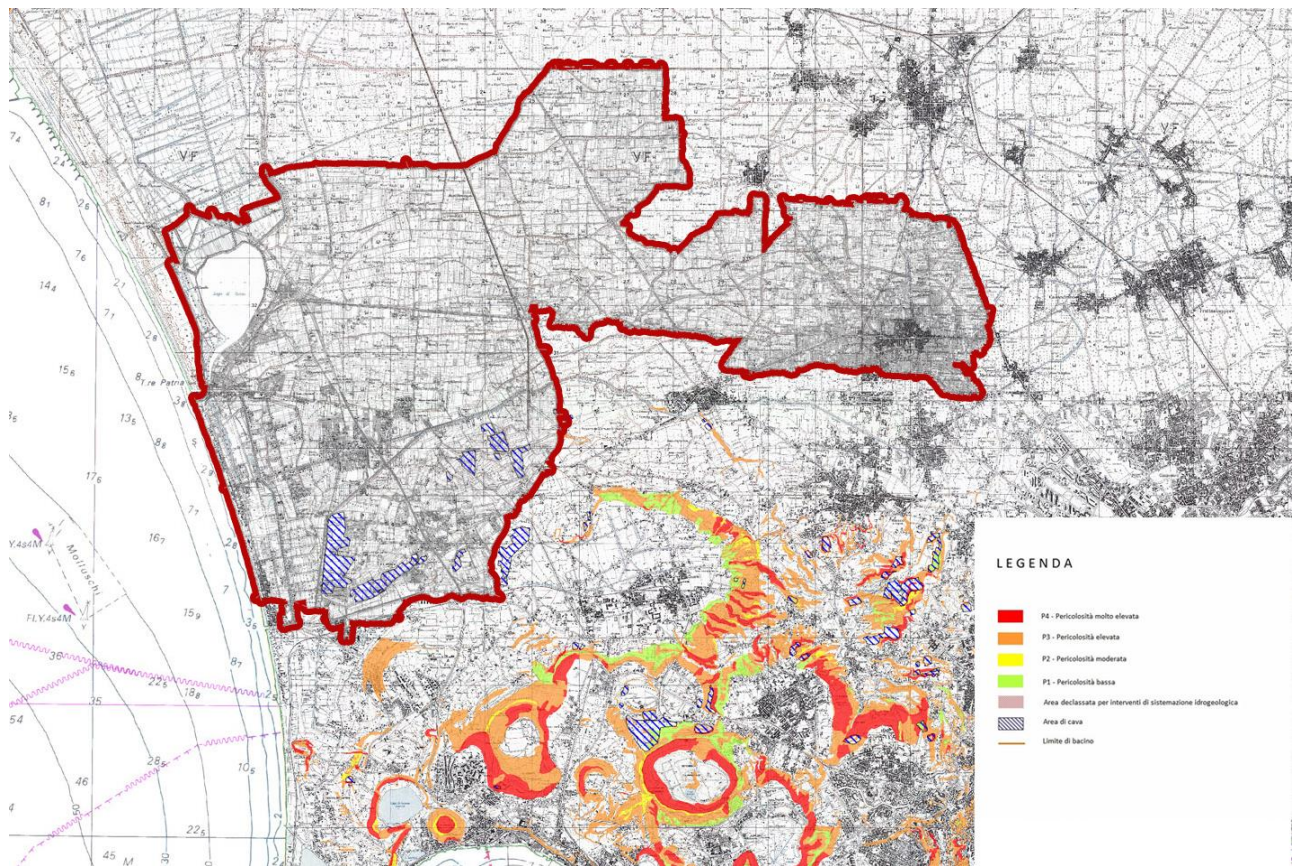


Fig.18. Stralcio Pericolosità frana

Dalla figura n. 18 si evince che all'interno del perimetro comunale ricadono aree di cava, che in ogni caso non interessano le aree da trasformare.

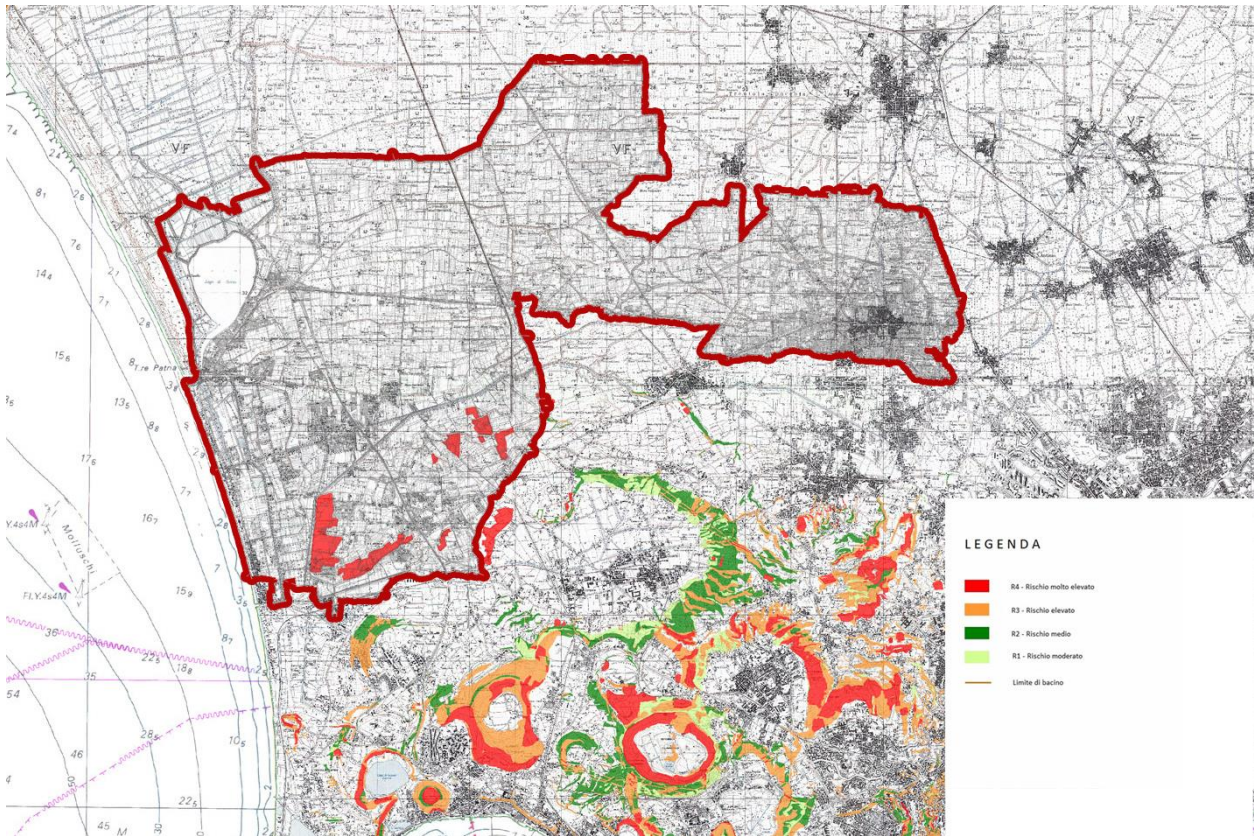


Fig.19. Stralcio Rischio frana

Anche in questo caso, come la figura precedente, ricadono all'interno del perimetro comunale aree a rischio frane molto elevate, ma che non interessano le aree soggette ad intervento.

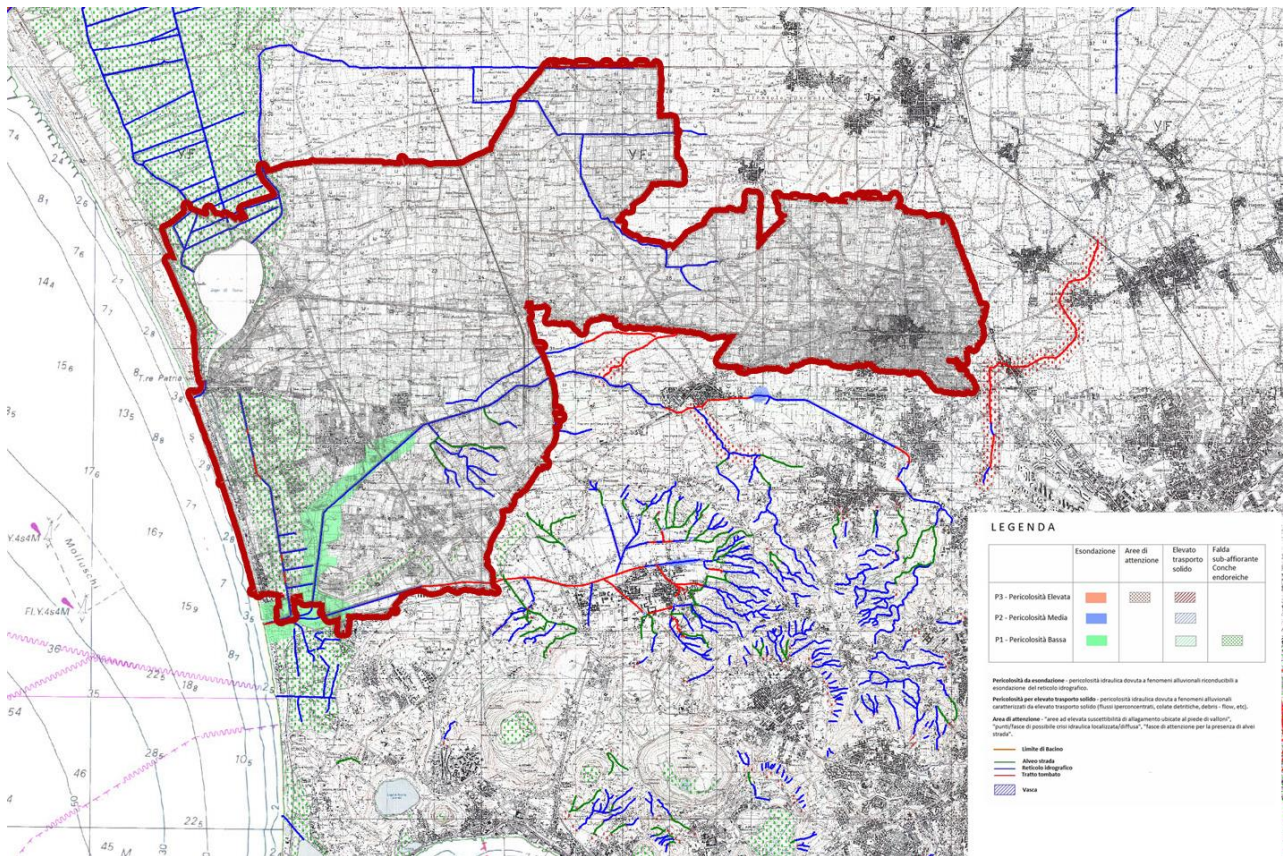


Fig.20. Stralcio Pericolosità idraulica

Nella figura n. 20 viene rappresentata l'area a bassa pericolosità con il colore verde acqua.

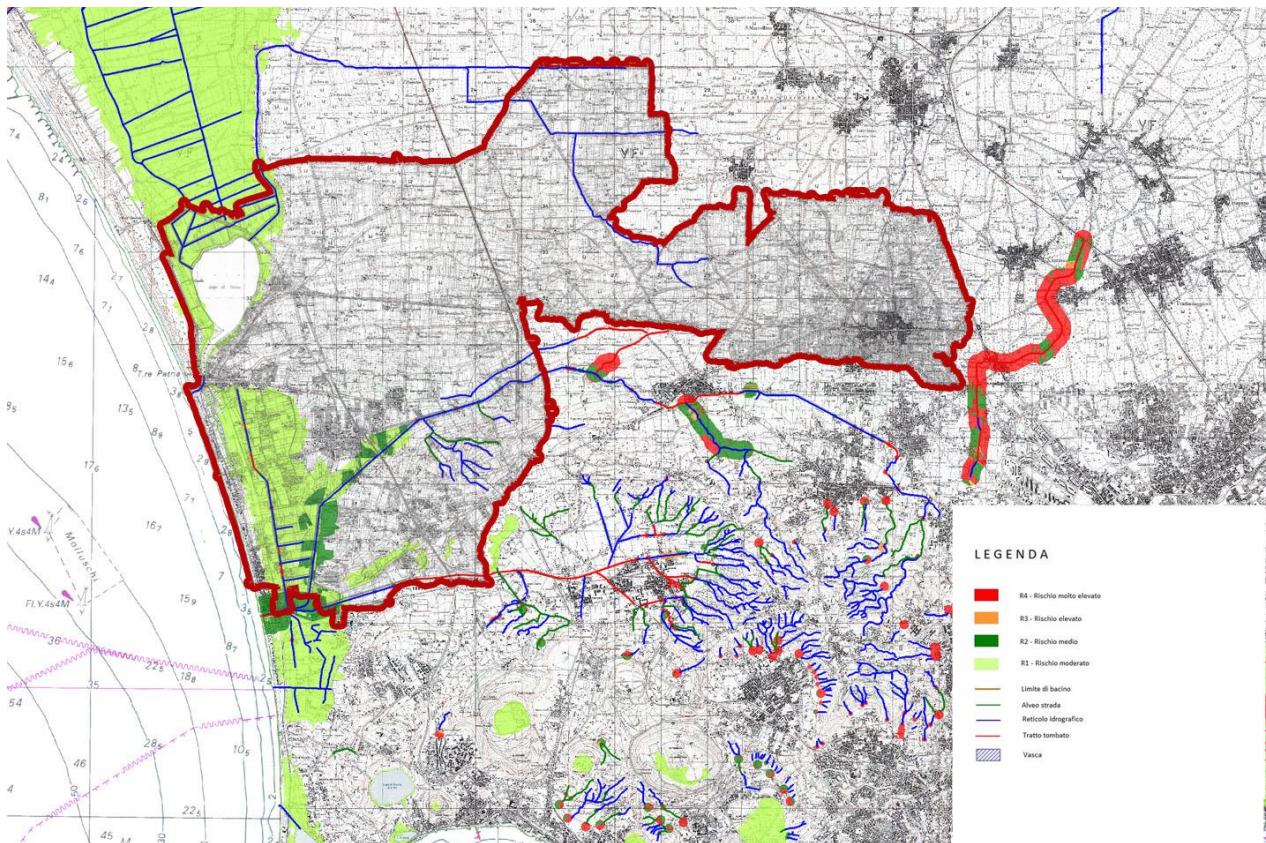


Fig.21. Stralcio Rischio idraulico

Nella figura n. 21 viene rappresentata l'area a rischio moderato con il colore verde.

6. Effetti della realizzazione dell'intervento sulle componenti ambientali

Di seguito si riporta l'elenco delle componenti ambientali analizzate, le cui interferenze, con la realizzazione dell'intervento previsto in progetto, saranno valutate sia durante la fase di esecuzione dei lavori che di gestione e monitoraggio, ovvero: atmosfera, ambiente idrico, vegetazione, rumore e paesaggio.

5.1 Atmosfera

I potenziali impatti dell'intervento di progetto su questa componente ambientale sono connessi principalmente alle operazioni di movimento terra, la cui polvere produrrà una scarsa rilevanza nei confronti della qualità dell'aria per poi aggiungere anche le emissioni derivanti dalla combustione del gasolio dei mezzi meccanici adoperati durante la fase di esecuzione dei lavori, si tratta dunque di un impatto ambientale temporaneo limitato al solo periodo di esecuzione dei lavori.

5.2 Ambiente idrico

Si è valutato che durante la regolare esecuzione dei lavori su questa componente ambientale si registra un impatto nullo in quanto non vi saranno sversamenti durante la fase di cantiere, analogamente accadrà ad

intervento ultimato per il solo scarico delle acque bianche derivanti dalla pioggia che verranno adeguatamente e direttamente convogliate nella pubblica fognatura.

5.3 Vegetazione

La realizzazione del progetto non prevede distruzione di complessi vegetativi significativi.

5.4 Rumore

Allo stato attuale l'unica sorgente di rumore caratterizzante il clima acustico dell'area in cui si inseriscono gli interventi è dovuto al transito degli autoveicoli lungo le strade interessate.

Durante la fase di esecuzione dei lavori, per ridurre al minimo il disturbo generato dai mezzi meccanici di cantiere presso i ricettori, saranno impiegati mezzi e macchine tecnologicamente adeguate e gli interventi più rumorosi saranno limitati allo stretto necessario e negli orari diurni-lavorativi.

Invece ad intervento ultimato si ritiene che nell'area verranno svolte attività funzionali che non altereranno il clima acustico preesistente dell'area interessata.

5.5 Paesaggio

L'intervento proposto non comporterà alcun cambiamento al paesaggio circostante dato che non ci saranno variazioni rispetto all'esistente.

7. Conclusioni

L'intervento previsto in sede progettuale prevede opere che una volta ultimate si integrano perfettamente con l'ambiente circostante salvaguardandone il contesto paesaggistico. L'intervento punta ad assicurare un elevato benessere ambientale ai futuri usufruttori dell'area. Le soluzioni progettuali hanno un impatto molto positivo sulla salute umana, sul microclima e sull'aria.

In definitiva, dall'analisi svolta nella redazione dello Studio di Prefattibilità Ambientale emerge l'assenza di impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'intervento di recupero e adeguamento delle reti viarie esistenti ai fini della mobilità sostenibile.