



COMUNE DI GIUGLIANO IN CAMPANIA
PROVINCIA DI NAPOLI

*"PROGETTAZIONE DI UNA STRADA
URBANA DI COLLEGAMENTO TRA LA
LOCALITA' SELICELLE E IL CENTRO
STORICO DI GIUGLIANO IN CAMPANIA"*

ELABORATO

**R.02 STUDIO DI PREFATTIBILITA'
AMBIENTALE**

SCALA

-

LIVELLO DI PROGETTAZIONE

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

DATA

MAGGIO 2018

COMUNE DI GIUGLIANO IN CAMPANIA

*IL DIRIGENTE U.P. SETTORE
AMBIENTE LAVORI PUBBLICI
Ing. Giuseppe Sabini*

Indice

1. Premessa	2
2. Descrizione dell'area di intervento	3
3. Obiettivi e strategie	4
4. Descrizione dell'intervento	5
5. Studio sugli effetti	6
6. Osservazioni e conclusioni.....	8

1. Premessa

Il presente *Studio di fattibilità ambientale* correda il *Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica* delle opere inerenti la “Progettazione di una strada urbana di collegamento tra la località Selicelle e il centro storico di Giugliano in Campania”, nel territorio comunale di Giugliano in Campania che si inserisce in un più ampio progetto di potenziamento, nonché di riqualificazione urbana e territoriale, della viabilità comunale ed intercomunale.

Il progetto per la realizzazione della nuova strada urbana in Giugliano in Campania si pone come obiettivo il potenziamento del trasporto rapido di massa nell’area urbana ed extraurbana del comune e il miglioramento della mobilità multimodale, non solo in ambito urbano ma anche regionale.

La procedura di valutazione della compatibilità ambientale per una infrastruttura stradale nasce dall’analisi delle risultanze emerse dalla progettazione nella quale vengono esplicitate le esigenze informatrici che rendono auspicabile la realizzazione dell’opera. Tale procedura indirizza la progettazione incanalandone i criteri informativi verso la logica del massimo contenimento degli effetti perturbativi, sia in fase di esercizio dell’infrastruttura, sia nella fase di sua realizzazione.

In conformità con gli obiettivi dell’Amministrazione Comunale per la riqualificazione dell’ambito prescelto, gli interventi proposti, sono finalizzati al complessivo miglioramento delle condizioni ambientali, all’adeguamento e sviluppo delle opere di urbanizzazione e delle dotazioni di servizi pubblici, ad interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa nelle aree urbane e completamenti di itinerari già programmati/nuovi itinerari ed al miglioramento della mobilità multimodale in ambito regionale ed urbano.

2. Descrizione dell'area di intervento

La zona oggetto di interesse per la realizzazione del progetto in esame è ubicata nella zona Nord del comune di Giugliano in Campania, in un'area prevalentemente pianeggiante, dove vi è una la presenza di zone fortemente urbanizzate nel centro storico, come pure la di costruzioni sparse a villino e terreni ad uso agricolo.

Il territorio di riferimento è quello definito dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Napoli come "Area giuglianese", di cui fanno parte i Comuni di Calvizzano, Giugliano, Marano, Mugnano, Qualiano e Villaricca, territorio che al 2001 contava circa 233.000 abitanti, con una densità abitativa media di 1.754 abitanti/kmq.

Fatta eccezione per Giugliano, che si estende per 94,19 kmq, si tratta di comuni territorialmente piccoli e densamente popolati, con densità abitative che superano i 3.000 abitanti/kmq, arrivando ai 5.707 di Mugnano di Napoli.

L'area in questione si presenta quindi fortemente urbanizzata, interessata negli ultimi decenni da fenomeni di abusivismo edilizio, che hanno dato vita ad uno sviluppo urbanistico del tutto incontrollato e di abbandono di rifiuti, che in molti casi ha trasformato luoghi di forte interesse naturalistico in vere e proprie discariche a cielo aperto

In particolare la strada di progetto è ubicata in una zona di cerniera tra il Comune di Giugliano in Campania e il Comune di Aversa che, negli ultimi anni, ha visto incrementare notevolmente il traffico veicolare, a causa della crescita socio economica di entrambe le città che hanno visto la nascita di nuove attività commerciali e notevoli servizi (tra i quali l'Università della Campania, il Tribunale di Napoli Nord, etc.). Tale incremento di mobilità non è stato accompagnato da un adeguato potenziamento dei collegamenti interni ai due comuni e, tantomeno, tra le due città, con un conseguente drastico peggioramento della mobilità e delle condizioni ambientali.

Giugliano in Campania è un comune campano posto nella zona nord-occidentale della Provincia di Napoli, in un territorio compreso tra l'agro aversano a nord e i Campi Flegrei a sud. Il territorio si trova pressoché sul livello del mare. Il tratto costiero, basso e sabbioso, si estende sul litorale domizio per circa 3 Km, da Marina di Varcaturò a Lido di Licola. All'interno del territorio si trova il Lago Patria, lago di origine vulcanica con l'omonima località sulle sue sponde.

L'intero territorio comunale si estende per circa 94 kmq e confina con i Comuni di: Aversa (CE), Casapesenna (CE), Castel Volturno (CE), Lusciano (CE), Melito di Napoli (NA), Mugnano di Napoli (NA), Parete (CE), Pozzuoli (NA), Qualiano (NA), Quarto (NA), San Cipriano d'Aversa (CE), Sant'Antimo (NA), Trentola-Ducenta (CE), Villa Literno (CE), Villaricca (NA).

3. Obiettivi e strategie

Gli obiettivi dell'intervento in oggetto sono così riassumibili:

- Migliorare la qualità insediativa nell'ambito di intervento, favorendo una integrazione fisica e sociale tra generazioni;
- Promuovere un vasto programma di recupero della rete viaria degradata;
- Rafforzare il collegamento tra due delle città più importanti della provincia di Napoli e Caserta;
- Ridurre i fenomeni locali di congestione mediante la realizzazione di viabilità alternativa, migliorando la sicurezza sociale degli abitanti e favorendo la percorribilità stradale;
- Favorire la sicurezza e il collegamento di zone non servite da viabilità urbana.

4. Descrizione dell'intervento

L'intervento tende al miglioramento della qualità ambientale dell'area, ed è stato sviluppato attraverso l'impiego di tecniche di costruzione particolarmente sensibili verso le problematiche poste dalla contaminazione delle acque; dalla contaminazione atmosferica; dai rumori; dal consumo di energia; dal consumo di risorse naturali e dal loro effetto sull'ecosistema.

Si propone, inoltre, di garantire una mobilità più sostenibile in grado di diminuire gli impatti ambientali sociali ed economici generati dal traffico veicolare sia sulle strade urbane, riducendo conseguentemente, l'inquinamento atmosferico, e le emissioni di gas serra, l'inquinamento acustico, l'incidentalità e contrastando il degrado delle aree urbane percorse da strade da elevata congestione veicolare.

Il progetto dovrà essere distinto per aree di intervento a cui affidare la soluzione di alcuni degli obiettivi indicati in precedenza.

Dal punto di vista ambientale, in funzione della tipologia, categoria ed entità degli interventi, è opportuno rilevare che non si pongono problemi per quanto concerne l'impatto sul territorio e l'ambiente circostante delle opere in progetto che, anzi, serviranno a favorire la riqualificazione di alcune parti del territorio comunale.

In particolare, gli interventi in progetto non sono in contrasto con le prescrizioni degli strumenti territoriali e urbanistici vigenti e la zona di intervento non ha vincoli storici, artistici, archeologici o paesaggistici. Infatti, ai sensi dell'art. 95 D.Lgs. n. 163/2006, il progetto non è soggetto al parere da parte della Soprintendenza ai Beni Archeologici in quanto sono presenti sul posto manufatti realizzati a profondità superiori rispetto a quelli in progetto.

5. Studio sugli effetti

Come ogni opera di ingegneria civile, anche una strada deve essere progettata nel rispetto dell'ambiente nel quale si va ad inserire. Siccome la realizzazione di una strada, generalmente, è caratterizzata da un forte impatto ambientale (in generale per quanto riguarda la modifica del paesaggio, l'esproprio dei fondi con relativa modifica delle colture, l'abbattimento di alcune abitazioni, la deviazione di strade e tratti preesistenti, etc.) nel progettartela si è cercato di trovare una soluzione ottimale affinché tali problematiche potessero essere ridotte al minimo.

Nella scelta del tracciato si è tenuto conto di tutti questi aspetti in maniera molto accurata ed attenta, optando alla fine per il tracciato più idoneo in tal senso. In particolar modo nella progettazione del tracciato si è tenuto conto delle caratteristiche del territorio rispettandone le peculiarità, le vocazioni e le costruzioni presenti e di progetto.

La scelta progettuale è principalmente legata al rapporto con il più prossimo ed ineludibile contesto viabilistico, edilizio ed ambientale, dato il tracciato viario già realizzato, sul quale si interverrà. In termini progettuali si tratta quindi di individuare quella combinazione di alternative che apporti il maggior contributo al benessere della collettività interessata dall'intervento proposto.

L'intervento previsto non è soggetto alla procedura di compatibilità ambientale come si evince al punto 4 della Cir. Min. Ambiente 01/12/92 n.8840/VIA/A.O.13.1, e alle successive modifiche e integrazioni, non essendo la viabilità di progetto assimilabile a strada di rapida comunicazione.

La verifica della compatibilità ambientale degli interventi previsti e la possibile realizzazione degli obiettivi di sostenibilità ha lo scopo di ridurre il disagio sociale presente nel territorio in cui si realizzeranno le opere. L'analisi separa gli impatti temporanei da quelli permanenti, in entrambi i casi potenzialmente positivi e negativi, giacché rivestono due gradi di importanza diversi; gli effetti temporanei sono legati principalmente al periodo di realizzazione

dell'opera, vale a dire all'istallazione ed alle operazioni di cantiere, mentre gli effetti permanenti sono tutti quelli derivanti dall'avvenuta realizzazione e dall'attivazione dell'opera. Questa seconda categoria di impatti deve considerarsi più importante della prima per il permanere nel tempo ed il loro grado di incidenza. In questa fase dello studio si cerca di individuare gli effetti più rilevanti; a tal fine si è anche deciso di individuare i settori ambientali, nel senso generico del termine, potenzialmente impatti dall'opera e sono risultati cinque, per la precisione quello "traffico", "atmosferico", "acustico", "falda acquifera" "economico".

Nei riguardi del volume di traffico, si avrà senz'altro un impatto positivo, perché, con la realizzazione dell'intervento, il Comune intende sviluppare la rete stradale, favorire la mobilità nelle aree interne, migliorare il livello di servizio per la viabilità alternativa finalizzata alla riduzione dei fenomeni di decongestionamento delle attuali strade di collegamento, regolamentare il flusso veicolare delle aree limitrofe, e allo stesso tempo, portare ad una totale integrazione delle aree attualmente periferiche.

Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico la realizzazione del nuovo tracciato stradale garantirà una mobilità più sostenibile in grado di diminuire gli impatti ambientali sociali ed economici generati dal traffico veicolare sia sulle strade urbane che sulla via Appia, riducendo conseguentemente, l'inquinamento atmosferico, e le emissioni di gas serra, l'inquinamento acustico, l'incidentalità e contrastando il degrado delle aree urbane percorse da strade da elevata congestione veicolare.

Nei riguardi dell'inquinamento acustico, invece, per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico da traffico stradale si è seguito quanto riportato nel Dpr 30/03/2004 n. 142, regolamento di attuazione della legge quadro sull'inquinamento acustico del 26/10/1995 n. 447. Essendo la viabilità nelle zone interessate dall'intervento, costituita da strade esistenti classificate come strade urbane di quartiere, i limiti di immissione in decibel variano a secondo dei ricettori presenti nella fascia di pertinenza acustica di 30 ml, che in questo caso sono solo edifici a carattere abitativo e commerciale. si ritiene che le opere proposte, in

funzione della loro ubicazione e caratteristica tipologica, saranno con limitato o quasi nullo impatto ambientale.

Per quanto riguarda gli effetti dell'intervento ai fini dell'inquinamento delle falde idriche si può affermare che la realizzazione delle opere previste non andranno a interferire con la morfologia e la geologia locale, né con l'attuale flusso della falda acquifera. Per cui non si prevedono impatti negativi, se non trascurabili.

Nei riguardi dell'ambiente economico, il valore immobiliare delle zone interessate dagli interventi prevedibilmente subirà delle variazioni positive favorite dalla realizzazione delle infrastrutture, attrezzature e servizi.

6. Osservazioni e conclusioni

In conclusione si può affermare che gli interventi di adeguamento e riqualificazione delle sedi stradali in oggetto sono, per il territorio e per l'area in cui vengono realizzati, una vera e propria opportunità.

Non sono state individuate prescrizioni che ne contrastino l'esecuzione ed essi non rappresentano alcun tipo di impatto negativo, né per le previsioni dei piani urbanistici, né per l'ambiente e il territorio, e tanto meno per gli abitanti della zona. Dall'analisi degli impatti sulle componenti ambientali conseguenti alla realizzazione delle opere di sistemazione di sedi stradali risulta che gli interventi previsti nel presente studio risultano essere coerenti con gli obiettivi degli strumenti di programmazione territoriale e si inseriscono apprezzabilmente nel contesto ambientale e sociale di riferimento; inoltre, apportano un notevole contributo al miglioramento della qualità della vita della comunità.

Giugliano in Campania,

Dirigente U.P.

**Settore Ambiente e Lavori Pubblici
Comune di Giugliano in Campania
Ing. Giuseppe Sabini**