



COMUNE DI GIUGLIANO IN CAMPANIA

RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE URBANE LITORANEE

VIA DEL MARE

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ED ECONOMICA

<input checked="" type="checkbox"/> RELAZIONE GENERALE <input type="checkbox"/> RELAZIONI SPECIALISTICHE: <input type="checkbox"/> ELABORATI GRAFICI: <input type="checkbox"/> PIANI DI MANUTENZIONE <input type="checkbox"/> PIANI DI SICUREZZA <input type="checkbox"/> COMPUTI METRICI <input type="checkbox"/> CRONOPROGRAMMI <input type="checkbox"/> ELENCHI PREZZI <input type="checkbox"/> CONTRATTI E CAPITOLATI <input type="checkbox"/> ALTRO	<input type="checkbox"/> GEOLOGICA <input type="checkbox"/> GEOTECNICA <input type="checkbox"/> IDROLOGICA <input type="checkbox"/> ALTRE	PROGETTO:	FATTIBILITA'	
	<input checked="" type="checkbox"/> ARCHITETTONICI <input type="checkbox"/> STRUTTURALI <input type="checkbox"/> IMPIANTISTICI	ELABORATO: N° REL.09	STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE	
		RAPP.	DATA: 05/2018	
PROGETTISTA : ING. GIUSEPPE SABINI DIRIGENTE U.P. AMBIENTE E LL.PP.				
R.U.P.	DOTT. _____			



COMUNE DI GIUGLIANO IN CAMPANIA

Città Metropolitana di Napoli

**RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE URBANE
LITORANEE: VIA DEL MARE**

Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Giugliano in Campania (NA), 24 Maggio 2018

INDICE

1. Premesse	3
2. Descrizione delle opere ed individuazione degli effetti ambientali legati alla loro realizzazione	3
3. Definizione dell’Impatto di ciascun Fattore sulle Componenti Ambientali	4

1. PREMESSE

Nella relazione vengono descritte le principali ripercussioni indotte sull’ambiente dalla realizzazione delle opere previste nel Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica relativo alla ‘*Riqualificazione delle aree urbane litoranee: Via del Mare*’.

A tal riguardo, va immediatamente evidenziato che l’intervento in esame non dà luogo ad impatti rilevanti, risultando, al contrario, indispensabile per la riqualificazione di un’ampia zona del territorio comunale interessata, negli ultimi anni, dalla realizzazione di numerosi insediamenti abitativi e, in misura minore, di insediamenti commerciali e turistici.

Per di più, le opere previste o riguardano il rifacimento di infrastrutture esistenti oppure si sviluppano al di sotto del piano campagna, per cui anche l’impatto estetico risulta, praticamente, trascurabile.

Un certo fastidio alla popolazione ed, in generale, all’ambiente circostante, si potrà verificare solo nella fase di esecuzione dei lavori, con durata, di conseguenza, limitata.

2. DESCRIZIONE DELLE OPERE ED INDIVIDUAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI LEGATI ALLA LORO REALIZZAZIONE

Le opere oggetto del progetto in esame riguardano, come più ampiamente descritto sia nella Relazione Generale che in quella “tecnica”, la completa risistemazione di Via del Mare.

Per realizzare un intervento veramente funzionale, le strade di nuova realizzazione o di semplice ristrutturazione/risistemazione saranno dotate di tutti i sottoservizi necessari, tra i quali collettori fognari misti, muniti di un certo numero di pozzetti (almeno uno ogni 25 m) e di idonee caditoie stradali (almeno una coppia ogni 25 m), tubazioni destinate alla distribuzione idrica alle abitazioni e alle attività commerciali e produttive presenti nell’area, nonché, eventualmente, al servizio antincendio, tubazioni destinate alla distribuzione del gas metano in bassa pressione, impianto di pubblica illuminazione, cavedi di alloggiamento di cavi telefonici, di fibre ottiche e di cavi dell’ENEL e di TERNA, nonché la realizzazione dei marciapiedi e, dove possibile (all’incirca nel 65% del percorso), una pista ciclabile..

Per quanto riguarda le sedi stradali, il progetto prevede:

- la sistemazione dell’intera sede stradale, attraverso:
 - a) la costruzione (nei tratti di realizzare ex novo, attualmente costituiti da semplici strade vicinali prive di cordoli e di recinzioni) di muretti in c.a., di delimitazione della stessa sede stradale (cfr. il particolare costruttivo riportato nella Tav.05 allegata al presente progetto);
 - b) la realizzazione, previo diserbo e scotico superficiale, di una nuova *fondazione stradale*, dello spessore di 0.30 m;
 - c) la realizzazione di uno specifico strato di collegamento, dello spessore di 0.15 m;
 - d) la realizzazione di uno *strato di Binder*, dello spessore di 0.05 m;

- e) la realizzazione di uno *strato di usura* (tappetino stradale), dello spessore complessivo di 0.03 m.
- la realizzazione di marciapiedi posti, laddove possibile (quasi ovunque), su entrambi i lati della strada o, laddove non possibile per la vicinanza di abitazioni e/o fabbricati industriali, di almeno un marciapiede, della larghezza minima di 1.50 m e dell’altezza di 0.012 m;
 - la realizzazione, ove possibile (vale a dire: nel 65% dei tratti in progetto) di una pista ciclabile, a due corsie (e, quindi, della larghezza di 2.50 m) o, qualora ciò non risultasse possibile, della larghezza di 1.50 m (in modo da garantire l’utilizzazione della pista ciclabile con un preassegnato senso di marcia);
 - la realizzazione dell’impianto di pubblica illuminazione;
 - la posa in opera di tubazioni in PEAD destinate a fungere da cavedi di alloggiamento di cavi elettrici dell’ENEL;
 - la realizzazione di una serie di fioriere, atte a delimitare la sede stradale laddove sono presenti varchi di notevoli dimensioni a servizio di aree commerciali.

L’intervento si prefigge, dunque, nella sua globalità, il risanamento di tutta l’area per quanto riguarda lo stato dei sistemi di viabilità e di illuminazione.

La realizzazione delle suddette opere, oltre ad indubbi ed evidenti benefici, comporterà, come d’altra parte sempre accade nel caso di interventi civili, inevitabili ripercussioni di carattere ambientale che, vale la pena ribadire, nel caso specifico saranno limitate esclusivamente al periodo di durata dei lavori. L’individuazione di tali conseguenze può essere più sinteticamente ed efficacemente condotta facendo riferimento, da un lato, alle singole componenti ambientali che verranno coinvolte (ad es. atmosfera; rumore e radiazioni; salute pubblica, etc.) e, dall’altro, alle caratteristiche del sito e dell’opera in grado di determinare un impatto sull’ambiente (Fattori), quali:

- Attività di cantiere connesse alla costruzione dell’opera;
- Approvvigionamento materiali;
- Smaltimento materiali;
- Emissioni sonore;
- Rischi di incidenti.

Di seguito si riporta una breve disamina degli effetti che ciascun fattore determina sulle singole componenti ambientali.

3. DEFINIZIONE DELL’IMPATTO DI CIASCUN FATTORE SULLE COMPONENTI AMBIENTALI

Attività di cantiere connesse alla costruzione dell’opera.

Durante le fasi di costruzione dell’opera potranno aversi, come del resto in vicinanza di qualunque cantiere, fastidi dovuti essenzialmente a polvere, intralcio della viabilità,

incremento temporaneo della rumorosità ambientale. Tali impatti, atteso il carattere di provvisorietà da cui sono affetti possono generalmente ritenersi poco rilevanti e comunque i loro effetti tendono ad esaurirsi con l'ultimazione dell'opera. Per ridurre l'entità degli impatti che si determinano, durante i lavori di costruzione dovranno essere adottati provvedimenti precauzionali, quali l'utilizzo di macchine silenziate, per diminuire i rumori, e l'aspersione di acqua sulle strade e sulle aree impegnate dal cantiere.

Approvvigionamento materiali e Smaltimento materiali.

La necessità di reperire, possibilmente nei pressi del cantiere, i materiali necessari alla realizzazione dell'opera e di smaltire in maniera adeguata i prodotti di risulta è causa di impatto su diverse componenti ambientali. Gli effetti negativi si risentono infatti sulla qualità dell'aria e del suolo, sulla salute della popolazione, sulla fauna, sul paesaggio e sul livello sonoro. In fase esecutiva, le scelte progettuali verranno effettuate con l'obiettivo di limitare al massimo i volumi di materiale di risulta, prevedendo, per quanto possibile, la riutilizzazione di quelli derivanti dagli scavi.

Emissioni sonore.

Tra le diverse forme di inquinamento, una considerevole attenzione è stata posta, negli ultimi anni, ai problemi causati dal rumore. Esso, infatti, può essere fonte di disagi e, se sono superati certi livelli, anche di danni fisici per le persone che ad esso vengono esposte. Nel caso delle opere in esame le maggiori fonti di rumore sono costituite dalle attività lavorative connesse con le operazioni di esecuzione e di esercizio delle opere. I soggetti maggiormente esposti sono ovviamente gli operai, i quali vanno dotati di idonea attrezzatura per limitare gli effetti causati dalle emissioni sonore.

Rischi di incidenti.

I rischi di incidenti connessi all'opera in esame sono costituiti essenzialmente dai pericoli di danneggiamento delle condotte idriche. In tale evenienza, in verità molto remota, possono verificarsi fenomeni di allagamento delle strade o infiltrazioni nel sottosuolo.

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, emerge in maniera evidente che le ripercussioni che si verificheranno sull'ambiente interessato dalla realizzazione delle opere è globalmente più che contenuto, mentre, viceversa, le popolazioni servite trarranno grande giovamento dalla esecuzione delle stesse.

Giugliano in Campania (NA), 24 maggio 2018

Il Dirigente dell'Unità di Progetto
Ambiente e Lavori Pubblici
ing. Giuseppe Sabini