

COMUNE DI SCISCIANO

(PROVINCIA DI NAPOLI)

RIQUALIFICAZIONE INTERSEZIONE STRADALE VIA CUPA DI NOLA - VIA SPARTIMENTO I LOTTO

PROGETTO ESECUTIVO

	- STUDIO DI FATTIBILITA' AMBIENTALE	
DATA: SET. 2016		
TAV. 2		
IL SINDACO:		IL R.U.P.:
PROGETTISTA: Ing. Serafino CALABRESE		

PREMESSA	3
ESAME DEL CONTESTO TERRITORIALE	4
PREVEDIBILI EFFETTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE DEI CITTADINI.....	6
CONCLUSIONI	7

PREMESSA

Il presente studio di fattibilità ambientale viene redatto, ai sensi dell'art. 216, comma 4, del D. Lgs. 18 aprile 2016 n. 50, in conformità all'art. 27 del D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207.

Le opere di cui al presente progetto non sono soggette alla procedura di verifica di assoggettabilità o alla V.I.A. in quanto non rientrano tra quelle previste dall'allegato B del D.P.G.R. Campania n. 10 del 29/01/2010 che individua gli interventi e le opere da assoggettare alle procedure di verifica di cui all'art. 20 del D. lgs. 152/2006.

Lo studio di fattibilità ambientale, come previsto dal su citato art. 27 del D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207, *“approfondisce e verifica le analisi sviluppate nella fase di redazione del progetto preliminare, ed analizza e determina le misure atte a ridurre o compensare gli effetti dell'intervento sull'ambiente e sulla salute, ed a riqualificare e migliorare la qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale avuto riguardo agli esiti delle indagini tecniche, alle caratteristiche dell'ambiente interessato in fase di cantiere e di esercizio, alla natura delle attività e lavorazioni necessarie all'esecuzione dell'intervento, e all'esistenza di vincoli sulle aree interessate. Esso contiene tutte le informazioni necessarie al rilascio delle prescritte autorizzazioni ambientali”*.

Lo studio di fattibilità in oggetto si realizza, quindi, attraverso un'analisi dell'ambiente interessato dalle opere e delle trasformazioni necessarie alla realizzazione dell'intervento al fine di identificare gli effetti sulle componenti ambientali e le eventuali misure di mitigazione necessarie.

L'opera riguarda la riqualificazione di un breve tronco stradale esistente attraverso la demolizione di un tratto di rilevato ferroviario di una tratta dismessa, la rigeometrizzazione dell'asse stradale ed il recupero delle aree attigue al fine di migliorarne l'inserimento urbanistico.

L'intervento, pertanto, determina un positivo impatto sull'ambiente urbano circostante poiché l'elemento caratterizzante il progetto è costituito proprio dalla demolizione di un manufatto di dimensioni significative che costituisce una barriera fisica ed una cesura sul territorio dividendo artificialmente il nucleo abitato in due parti.

L'analisi si focalizza, pertanto, in particolare sugli aspetti legati all'impatto in fase di esecuzione dei lavori sull'ambiente e sulla popolazione residente nelle aree limitrofe al cantiere.

ESAME DEL CONTESTO TERRITORIALE

Il Comune di Scisciano si estende tra il Comune di Somma Vesuviana a sud-est, ai piedi del complesso Somma – Vesuvio, ed i Comuni di Marigliano e Nola a nord, costituendo, quindi, una cerniera tra i territori della piana nolana e quelli delle pendici del Vesuvio.

Attraverso il territorio di Scisciano passano alcuni dei principali assi viari che collegano la S.S. 268, viabilità di gronda alle pendici del Vesuvio, con l'importantissimo nodo stradale di Nola che interconnette la viabilità autostradale [A30 (Salerno – Caserta) ed A16 (Napoli – Bari)] con la viabilità regionale (Asse Mediano ed Asse di Supporto), in particolare l'asse Via Cupa di Nola - Via Spartimento.

In località Spartimento questo collegamento viario presenta una grave strozzatura in corrispondenza del tronco, oramai dismesso, delle F.S. linea Cancellò – Torre Annunziata, al Km 12 +221.



Intersezione Via Cupa di Nola – Via Spartimento (Km 12+221 linea F.S. Cancellò – Torre Ann.ta)

Attualmente l'immissione di Via Cupa di Nola su Via Spartimento avviene attraverso un angusto passaggio a livello che, per il dislivello tra piano del ferro e piano viabile a monte ed a valle del rilevato ferroviario, determina in corrispondenza dell'intersezione un vero e proprio

dosso, causando, in particolare per i veicoli provenienti da Via Cupa di Nola, una pericolosissima perdita del tracciato impedendo quasi completamente la visibilità.

Il rilevato ferroviario, oltre a rappresentare un grave problema per la sicurezza stradale, costituisce una vera e propria discontinuità e cesura del tessuto urbano ed architettonico. La dismissione del tronco ferroviario ha, poi, ulteriormente creato le condizioni per un degrado urbano dell'area in quanto, non essendo più in esercizio la tratta, il rilevato ferroviario versa in uno stato di totale e grave abbandono.



*Ramo di accesso all'attraversamento ferroviario dir. Somma V.na
Nucleo abitato diviso in due dalla linea ferroviaria dismessa e degrado degli spazi pubblici in prossimità*

Il recupero dell'area offre la possibilità di ricongiungere gli agglomerati dei due comuni confinanti, ricreando un tessuto urbano ordinato ed integrato. Gli spazi, opportunamente riorganizzati, rappresentano la naturale cerniera tra i nuclei abitati che costituiscono un unicum urbanistico per la presenza di infrastrutture puntuali che già servono le due comunità.

L'intervento, pertanto, contribuirà a migliorare in modo significativo la qualità "urbana" del costruito che, nell'area, presenta forti caratteri di disorganicità per l'assenza di infrastrutture pubbliche atte a definire un disegno organico e funzionale della maglia urbana.



Rilevato ferroviario nel centro abitato in avanzato stato di degrado ed abbandono

PREVEDIBILI EFFETTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE DEI CITTADINI

I fattori che influiscono sulla fattibilità ambientale dall'intervento sono:

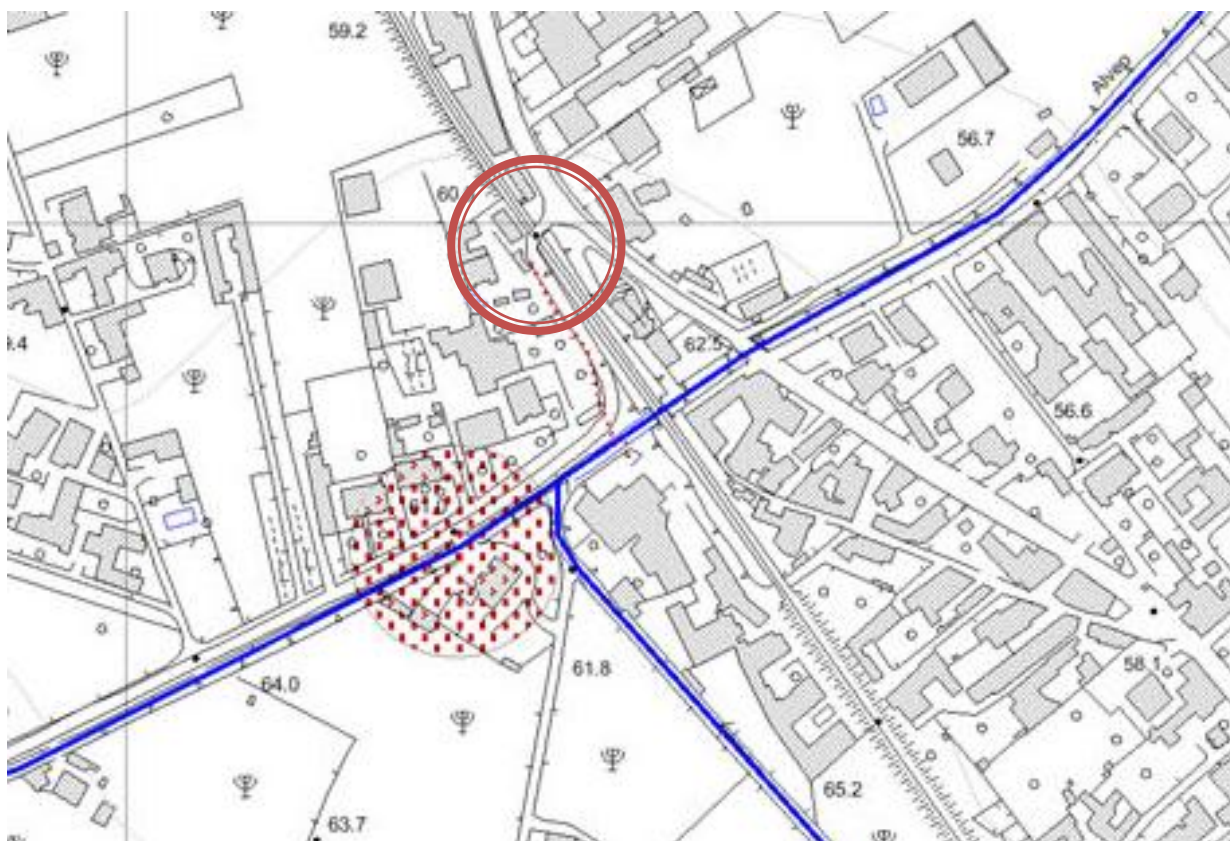
- l'area non rientra in aree protette o biotopi comunitari individuate su strumenti pianificatori vigenti;
- l'opera non è localizzata in zone di instabilità idrogeologica e in punti critici per la dinamica dei versanti;
- nei Comuni di interesse sono presenti beni di interesse storico culturale ed ambientale, ma non così prossimi all'area di intervento da interferire con esso.

Si reputa che l'intervento, consistente nella riqualificazione di un breve tratto di una strada esistente, non abbia rilevanti impatti ambientali in quanto:

- l'intervento consiste principalmente nella demolizione di un piccolo tronco di rilevato ferroviario non in uso che emerge artificiosamente rispetto al piano di campagna delle aree attigue per cui si avrà un decisivo miglioramento dell'impatto visivo sull'ambiente;
- il recupero delle aree dismesse consente di eliminare i fattori di inquinamento e degrado legati allo sversamento non controllato di rifiuti ed alla mancata manutenzione;
- essendo l'intervento localizzato in ambito urbano e consistendo nella riqualificazione di un breve tronco stradale esistente, non si registreranno effetti di alcun tipo sulla flora e sulla fauna;

- dato il tipo di intervento, questo non andrà ad influire in maniera permanente sull'inquinamento atmosferico né acustico. Solo durante la fase di esecuzione dei lavori si potrà registrare un limitato aumento delle polveri disperse nell'atmosfera e della rumorosità; il carattere di provvisorietà, la modesta entità delle opere e la limitata durata delle lavorazioni consentono, tuttavia, di ritenere accettabili gli effetti legati alla presenza del cantiere. In ogni caso saranno presi tutti gli accorgimenti (uso di apparecchiature e mezzi d'opera a basse emissioni, bagnatura dei cumuli di materiale durante gli scavi e le demolizioni, scelta degli orari per lavorazioni con impatto acustico maggiore, ecc.) per minimizzare l'impatto sull'ambiente e sulla popolazione residente nell'area;
- l'approvvigionamento dei materiali ed il conferimento in discarica dei materiali di risulta sarà monitorato nel rispetto delle normative vigenti.

Il progetto non è stato sottoposto all'Autorità di Bacino Regionale della Campania Centrale per il parere in quanto l'intervento non ricade in area delimitata dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico a pericolosità e rischio idrogeologico.



Stralcio Carta della Pericolosità Idraulica n. 448101



Stralcio Carta del Rischio Idraulico n. 448101

CONCLUSIONI

Sulla base delle considerazioni su esposte, è di tutta evidenza che l'intervento determinerà un miglioramento sensibile sulle condizioni ambientali e di vivibilità delle aree interessate. L'impatto ambientale negativo legato alla fase delle lavorazioni sarà adeguatamente contenuto ed avrà una durata limitata. Il beneficio derivante dall'opera è di gran lunga maggiore rispetto alle conseguenze, molto limitate nel tempo e nella quantità, legate alla sua realizzazione.

Scisciano lì settembre 2016

Il Progettista