

PROGETTO PRELIMINARE

11.7.00

25 SET. 2013



Ufficio

PIÙ

Casalnuovo

di Napoli



Progetto P07
Parcheggio Lancellotti

TITOLO:
Studio di prefattibilità ambientale

R.7

Rev. 01

Data

Settembre 2013

R.U.P.

ing. Giuseppe Savoia - Resp. Settore III - Pianificazione urbanistica e LL.PP.

Progettista

arch. Vincenzo Marra

Supporto Tecnico
Amministrativo al R.U.P.

arch. Carmela Mascolo

Revisione

0

1

2

3

Redatto

...../...../.....

...../...../.....

...../...../.....

...../...../.....

Controllato

...../...../.....

...../...../.....

...../...../.....

...../...../.....

Approvato

...../...../.....

...../...../.....

...../...../.....

...../...../.....

Premessa

Il presente documento fa riferimento a quanto previsto dal Regolamento generale sugli appalti dei lavori pubblici, D.P.R. 207/2010, che prevede che in fase di progettazione preliminare, venga predisposto uno studio di prefattibilità ambientale che, tenendo conto delle elaborazioni a base del progetto preliminare, approfondisca e verifichi le analisi sviluppate nella fase preliminare e determini le misure da preventivare nelle successive fasi di progettazione (definita ed esecutiva).

Tali misure occorrono a ridurre o compensare gli effetti dell'intervento sull'ambiente e sulla salute e a riqualificare e migliorare la qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale avuto riguardo degli esiti delle indagini tecniche, delle caratteristiche dell'ambiente interessato dall'intervento in fase di cantiere e di esercizio, della natura delle attività e delle lavorazioni necessarie all'esecuzione dell'intervento e dell'esistenza di vincoli sulle aree interessate. Esso contiene tutte le informazioni necessarie al rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni in materia ambientale, se necessarie.

Il presente studio, finalizzato alla verifica preliminare della fattibilità dell'opera, è dunque stato indirizzato principalmente alla caratterizzazione dell'area in esame dal punto di vista programmatico/pianificatorio, territoriale-ambientale e dei vincoli urbanistici, individuando le principali interrelazioni che l'intervento può generare sul territorio interessato e le principali azioni che possono essere previste per la prevenzione/minimizzazione degli impatti.

Lo studio è stato articolato attraverso le seguenti fasi:

Prima fase: conoscitiva - finalizzata alla raccolta della documentazione di riferimento, nel corso della quale sono stati effettuati i sopralluoghi, le ricerche bibliografiche relative a dati esistenti, la raccolta degli strumenti di programmazione e di pianificazione vigenti.

Seconda fase: analitica - finalizzata al confronto tra i dati di progetto e lo status attuale, in relazione alle varie discipline coinvolte. Il procedimento di analisi ha consentito di identificare i rapporti tra opera ed ambiente e di individuare le azioni e le opere necessarie per contenere o prevenire le interferenze, durante le successive fasi progettuali.

Terza fase: sintetico-propositiva - di esplicitazione delle considerazioni conclusive a valle del procedimento di ottimizzazione progettuale in cui vengono fornite, seppure a livello di massima, gli elementi indispensabili per consentire la predisposizione degli interventi di mitigazione da adottare.

Nello studio vengono affrontati i seguenti aspetti :

- inquadramento territoriale dell'area di intervento;
- analisi degli strumenti normativi a carattere urbanistico ed ambientale insistenti sull'area in oggetto e verifica della congruenza dell'opera;

- descrizione dell'intervento con riferimento alle caratteristiche tecnico-dimensionali, alla individuazione delle principali azioni di progetto suscettibili di generare effetti sull'ambiente e alla nuova destinazione dell'area;
- individuazione, di tutte le misure preventive, mitigative o compensative che possono essere adottate per diminuire l'entità delle interferenze o per valorizzarne i benefici.

1. Inquadramento territoriale dell'intervento

L'area oggetto di intervento è situata a nord-est nel territorio del Comune di Casalnuovo di Napoli alla via San Giuliano, nei pressi del confine con il Comune di Pomigliano d'Arco.

Occupava un'area pianeggiante di circa mq. 4.500 delimitata a nord da via San Giuliano e a sud da Palazzo Lancellotti di Durazzo, è inserita in un contesto in gran parte urbanizzato servito da via San Giuliano, via Siviglia, via XXV Luglio, via Vittorio Emanuele III ed è circondata da complessi residenziali singoli e condominiali di recente formazione, con la presenza di opere di urbanizzazione primaria. La maggior parte dell'area (circa 5.000 mq) risulta libera da costruzioni e permeabile, mentre i restanti 500 mq coincidono con via G. Galilei, strada esistente di accesso alle unità residenziali.



Figura 1. Vista aerea con individuazione dell'area di progetto

2. Analisi degli strumenti normativi, dei piani e dei programmi, a carattere urbanistico ed ambientale e verifica di congruenza

Questa parte dello studio è relativa alla verifica di conformità delle funzioni da insediare con i piani sovraordinati, ambientali e comunali, in particolare con la proposta di PTCP del 2008, con il PAI dell'Autorità di Bacino dell'area nord-occidentale della Campania aggiornato al 2010 e con il PRG vigente.

Già nella parte relativa all'inserimento urbanistico e alla proposta di variante (Cfr. elaborato R3 Rev. 01), è stata affrontata la coerenza e la compatibilità dell'intervento previsto con i suddetti strumenti urbanistici.

Dallo studio sono emersi i dati che seguono.

Coerenza rispetto alla Proposta di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

L'intervento proposto è perfettamente coerente con le indicazioni fornite dalla proposta di PTCP di Napoli: la zona infatti è destinata ad "aree di consolidamento urbanistico e riqualificazione ambientale" e disciplinata dall'art. 52 delle NTA, che prevede interventi finalizzati al soddisfacimento dei fabbisogni della popolazione e di riqualificazione urbanistica, ambientale e paesaggistica.

La realizzazione di un parcheggio si configura proprio come un intervento volto al soddisfacimento dei fabbisogni della popolazione, producendo un incremento della dotazione dei servizi per la collettività.

Compatibilità rispetto alle indicazioni del Piano Stralcio per Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino Nord Occidentale della Campania

L'area non è interessata dalle determinazioni del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino Nord Occidentale della Campania, nè per quanto riguarda il rischio di allagamento per erosione (Rischio idraulico) nè per quello da esondazione (Pericolosità idraulica).

Coerenza rispetto al Piano Regolatore Generale del '97

Dall'analisi di coerenza dell'intervento proposto con la strumentazione urbanistica vigente sul territorio comunale, è emerso che la nuova destinazione prevista per l'area in oggetto non risulta del tutto coerente con le destinazioni d'uso previste e pertanto si rende necessario il ricorso alla procedura di variante alla strumentazione urbanistica vigente, di cui all'art. 19 del dpr 327/2001 e ss.mm.ii. in combinato disposto con l'art. 3 del Regolamento di attuazione per il governo del territorio 4 agosto 2011, n.5.

Le diverse destinazioni d'uso previste dal PRG vigente verranno ricondotte ad un'unica destinazione a parcheggio pubblico (art. 10 delle NTA del PRG vigente). (Cfr. elaborato Tav. 4 Rev.01 "Stralcio PRG e variante puntuale proposta).

3. Descrizione dell'intervento con riferimento alla nuova destinazione dell'area

L'intervento previsto porterà alla realizzazione di un parcheggio a raso funzionale al soddisfacimento sia dell'attuale fabbisogno, sia di quello che si determinerà a seguito del recupero del palazzo Lancellotti di Durazzo.

Il parcheggio occuperà un'area di mq. 4.500 che risulterà recintata con mura perimetrali in c.a. dell'altezza di 1.50 m.

L'accesso carrabile all'area avverrà tramite via San Giuliano, strada a doppio senso di circolazione che collega il territorio comunale con la frazione del comune di Pomigliano D'Arco, denominata Pratola Ponte, mentre quello pedonale verrà localizzato su piazza Principe Lancellotti di Durazzo.

Saranno previsti 110 posti auto, di cui 3, conformemente a quanto previsto dalla Legge n. 13/1989 sul superamento delle barriere architettoniche, riservati ai portatori di handicap e localizzati a sud, nel punto più vicino all'area pedonale di piazza Principe Lancellotti di Durazzo, in modo da ridurre le interferenze con i veicoli in manovra. Tali stalli saranno raccordati al marciapiede a mezzo di rampe con pendenza non superiore al 15%.

All'interno dell'area di parcheggio saranno realizzati marciapiedi con cordoli prefabbricati, pavimentati con cubetti di porfido di piccole dimensioni, posti in opera su letto di sabbia e sottostante massetto in conglomerato cementizio.

Per gli stalli di sosta saranno utilizzate pavimentazioni drenanti erbose in cls, in modo da garantire un'alta percentuale di permeabilità della superficie tale da mantenere l'equilibrio idrogeologico dell'area e contenere così l'impatto dell'intervento.

Questa soluzione apporterà notevoli benefici al progetto in termini di eco-compatibilità per i seguenti motivi:

- i masselli drenanti autobloccanti erbosi garantiranno un'azione di drenaggio dell'acqua piovana migliore dei sistemi tradizionali;
- l'effetto prato determinato dalla naturale crescita del manto erboso negli spazi interstiziali, accanto alla previsione di piantumazioni arboree ad alto fusto, porterà alla realizzazione di un'area a parcheggio "verde", riducendo l'impatto anche visivo dell'intervento;
- verranno ridotti i possibili fenomeni di ruscellamento superficiale con benefici in termini di sicurezza stradale durante gli eventi meteorici;

- si determinerà un "microclima favorevole" in quanto, garantendo un'elevata impermeabilizzazione della superficie dell'area, si eviterà l'accumulo di calore durante l'esposizione al sole e il conseguentemente minore irraggiamento al tramonto.

Per le carreggiate stradali, il regolare smaltimento delle acque meteoriche verrà garantito dalla realizzazione di una rete fognaria collegata alla pubblica fogna comunale.

Il parcheggio sarà dotato di un impianto di pubblica illuminazione a LED, attraverso la realizzazione di circuiti con la posa in opera di n. 40 pali in acciaio zincato di altezza fuori terra di 6,00 m. posti ad intervalli di 15,00 m.

La scelta dei sistemi a LED apporterà i seguenti vantaggi:

- risparmio energetico: a parità di illuminazione, con la tecnologia LED si ha un risparmio energetico rispetto all'illuminazione tradizionale;
- minor inquinamento luminoso rispetto alle lampade tradizionali: le lampade al sodio, essendo omnidirezionali, diffondono la luce in tutte le direzioni con il risultato che l'efficienza luminosa finale corrisponde al 50% di quella emessa; i LED invece, essendo direzionali per costruzione, emettono un fascio luminoso definito e quindi riducono al minimo l'inquinamento luminoso;
- riduzione dell'impatto ambientale per la totale assenza di metalli inquinanti;
- maggior durata: le lampade a tecnologia LED hanno una aspettativa di vita di gran lunga superiore rispetto alle lampade con tecnologie tradizionali: nel primo caso si registra una durata media di utilizzo superiore alle 50.000 ore (almeno 12 anni), contro le 4000-5000 ore (11-14 mesi) delle lampade al sodio ad alta pressione;
- riduzione dei costi di manutenzione: i costi di manutenzione degli apparati di illuminazione a LED sono stimati nell'ordine di un decimo rispetto agli impianti tradizionali al sodio.

In relazione al tipo di opere previste, è lecito ritenere che le interferenze maggiori potranno verificarsi soprattutto durante le fasi realizzative degli interventi, per i disagi indotti dal "cantiere" alla vita cittadina e per le necessarie interferenze con i flussi ordinari di traffico, a fronte delle quali, tuttavia, le opere determineranno effetti positivi sulle medesime componenti, determinando un miglioramento dei parametri di benessere sociale, economico e tecnologico fondamentali per il vivere sociale.

4. Principali azioni di mitigazione degli impatti

Allo scopo di minimizzare gli effetti sull'ambiente, gli interventi dovranno:

- a) migliorare o comunque non peggiorare le condizioni di funzionalità idraulica;
- b) non costituire in nessun caso un fattore di aumento della pericolosità idraulica producendo significativi ostacoli al normale libero deflusso delle acque o causando una riduzione significativa della capacità di invaso delle aree interessate;

- c) non costituire un elemento pregiudizievole all'attenuazione o all'eliminazione delle specifiche cause di rischio esistenti;
- d) non pregiudicare le sistemazioni idrauliche definitive né la realizzazione degli interventi previsti dalla pianificazione di bacino o dagli strumenti di programmazione provvisoria e urgente;
- e) garantire condizioni adeguate di sicurezza durante la permanenza di cantieri mobili, in modo che i lavori si svolgano senza creare, neppure temporaneamente, un ostacolo significativo al regolare deflusso delle acque, un significativo aumento del livello di rischio o del grado di esposizione al rischio esistente;
- f) limitare l'impermeabilizzazione superficiale del suolo impiegando tipologie costruttive e materiali tali da controllare la ritenzione temporanea delle acque anche attraverso adeguate reti di regimazione e di drenaggio;
- g) rispondere a criteri di basso impatto ambientale; è pertanto necessario, ogni qualvolta possibile, prevedere l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica di cui al D.P.G.R.C. n. 574 del 22 luglio 2002.

Casalnuovo di Napoli

Il Tecnico
